



Ежедневный мониторинг СМИ

18 МАРТА 2021

СОДЕРЖАНИЕ

ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.03.18; ТАРИФ К ПОРЯДКУ: МИНТРАНС ПРОСЯТ ОТМЕНИТЬ ПЛАТУ ЗА ВЫБОР МЕСТА В САМОЛЕТЕ; ИНИЦИАТИВА КАСАЕТСЯ СЛУЧАЕВ, КОГДА ЗАРЕГИСТРИРОВАТЬСЯ НА РЕЙС ОНЛАЙН НЕВОЗМОЖНО БЕЗ ПОКУПКИ ЭТОЙ УСЛУГИ	4
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ДМИТРАКОВА; 2021.03.18; ВАЛЕРИЙ ЛИМАРЕНКО: НА САХАЛИНЕ ВОССТАНОВЯТ СОВЕТСКУЮ СЕТЬ АЭРОДРОМОВ.....	5
ИЗВЕСТИЯ; МАРИЯ ПЕРЕВОЩИКОВА; 2021.03.18; РАСТОРЖЕННЫЕ ЧУВСТВА: КАЖДЫЙ ЧЕТВЕРТЫЙ ГОСКОНТРАКТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО НЕ ИСПОЛНЯЕТСЯ; ЗА ТРИ ГОДА СОРВАНО ВОЗВЕДЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ И СОЦОБЪЕКТОВ НА 750 МЛРД РУБЛЕЙ	6
РБК; ИННА СИДОРКОВА; 2021.03.18; КОМПАНИИ «СУХОЙ» И «МИГ» ПРЕКРАТЯТ СУЩЕСТВОВАНИЕ	8
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.03.18; ТАНКЕРЫ УВОДЯТ ОТ ЛОКАЛИЗАЦИИ; МИНЭНЕРГО ТОРМОЗИТ УЖЕСТОЧЕНИЕ ТРЕБОВАНИЙ К ИХ ПОСТРОЙКЕ	10
ВЕДОМОСТИ; ЕЛЕНА ВЕДЕРИНА; 2021.03.18; СТРАХОВЩИКОВ ХОТЯТ ЗАСТАВИТЬ ПЛАТИТЬ ЗА РАЗБИТЫЕ ДОРОГИ И ПАДАЮЩИЕ СОСУЛЬКИ; ВРЕД, ПРИЧИНЕННЫЙ АВТО ИЗ-ЗА ПЛОХОЙ РАБОТЫ ДОРОЖНЫХ И КОММУНАЛЬНЫХ СЛУЖБ, ВКЛЮЧАТ В ОСАГО	11
КОММЕРСАНТЬ FM; 2021.03.17; БЕСПИЛОТНИКИ ВПИШУТ В ФЗ; КАК БУДЕТ РЕГУЛИРОВАТЬСЯ ПЕРЕДВИЖЕНИЕ ПОЛНОСТЬЮ АВТОНОМНОГО ТРАНСПОРТА.....	13
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.03.18; МАШИНАМ ДОЛОЖАТ ОБСТАНОВКИ; БЕСПИЛОТНЫМ АВТОМОБИЛЯМ СОЗДАДУТ ЗОНЫ С 5G И ПРАВИЛА РАССЛЕДОВАНИЯ ДТП	14
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИЛЬЯ ИЗОТОВ; 2021.03.18; ТУРИСТАМ ПРЕДЛОЖАТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ КРУИЗЫ В КРЫМ	16
КОММЕРСАНТЬ; НИКОЛАЙ СЕРГЕЕВ; 2021.03.18; НАДЗОР БЫСТРОГО РЕАГИРОВАНИЯ; ВЛАДИМИР ПУТИН И КОЛЛЕГИЯ ЗАСЛУШАЛИ ГЕНПРОКУРОРА.....	16
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2021.03.18; ФНБ ГОТОВЯТ К ВЛОЖЕНИЯМ; НОВЫЕ ПРАВИЛА ИНВЕСТИРОВАНИЯ ЕГО СРЕДСТВ УЖЕ НА РАССМОТРЕНИИ ПРАВИТЕЛЬСТВА	18
КОММЕРСАНТЬ; ГАЛИНА ДУДИНА; 2021.03.18; ДОКУМЕНТ НА ВСЯКИЙ ЗАРАЗНЫЙ СЛУЧАЙ; ОБЯЗАТЕЛЬНЫМ УСЛОВИЕМ ДЛЯ ПОЕЗДОК В ЕВРОСОЮЗЕ ПРИВИВКА ОТ COVID-19 НЕ СТАНЕТ.....	20
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; АРИАДНА РОКОССОВСКАЯ; 2021.03.18; КОД ДОСТУПА К МОРЮ; В ЕВРОСОЮЗЕ ПРЕДСТАВИЛИ ПРОЕКТ ТУРИСТИЧЕСКИХ КОВИД-СЕРТИФИКАТОВ	21
РОССИЯ 24; 2021.03.17; «АЭРОФЛОТ» НАЗВАЛ СРОКИ ВОЗВРАЩЕНИЯ ДОКОВИДНЫХ АВИАПЕРЕЛЕТОВ.....	22

РОССИЯ 24; МАРИЯ БОНДАРЕВА; 2021.03.17; МИХАИЛ ПОЛУБОЯРИНОВ: ВОССТАНОВЛЕНИЕ РОССИЙСКОГО РЫНКА ОЖИДАЕТСЯ В 2022 ГОДУ. ИНТЕРВЬЮ С МАРИЕЙ БОНДАРЕВОЙ.....	23
РОССИЯ 1; 2021.03.17; НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ СОЗДАНА ЕДИНАЯ АВИАКОМПАНИЯ «АВРОРА».....	23
РОССИЯ 1; 2021.03.17; ДОРОГИ БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ПРИВОДЯТ В ПОРЯДОК ПОСЛЕ ЗИМЫ. ВЕСТИ.....	23
ВЕСТИ ПЕНЗА; 2021.03.17; ПОДРОБНОСТИ ДТП С АВТОБУСОМ В РЯЗАНИ: ОЧЕВИДЕЦ РАССКАЗАЛ, КАК ВСЕ ПРОИЗОШЛО.....	23
ТАСС; 2021.03.17; МИНФИН НАЗВАЛ ВСМ СРЕДИ ПРОЕКТОВ ДЛЯ ВОЗМОЖНОГО ВЛОЖЕНИЯ СРЕДСТВ ФНБ.....	24
ГТРК БУРЯТИЯ; 2021.03.17; ОБЩЕСТВЕННИКИ ПРОДОЛЖАЮТ КОНТРОЛИРОВАТЬ ХОД РЕКОНСТРУКЦИИ БАМА	24
ГУДОК; КСЕНИЯ ПОТАЕВА; 2021.03.17; УГОЛЬ ОТПРАВЛЯЮТ НА ВОСТОК; ОАО «РЖД» ДАЛИ УКАЗАНИЯ ПО РАЗВИТИЮ БАМА И ТРАНССИБА ЗА ГОРИЗОНТОМ 2024 ГОДА	25
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА ЭКОНОМИКА СИБИРИ; ЕКАТЕРИНА ДЕМЕНТЬЕВА; 2021.03.17; ПОДТЯНУТЬ ДО УРОВНЯ	26
РОССИЯ 1 ВЕСТИ-МОСКВА; МАКСИМ ОПАРИН; 2021.03.17; ДМИТРОВСКОЕ И РОГАЧЕВСКОЕ ШОССЕ СВЯЖЕТ НОВАЯ ДОРОГА: ОГРОМНАЯ ПРОСЕКА УЖЕ ПРОРУБЛЕНА	28
РИА НОВЫЙ ДЕНЬ; 2021.03.17; В ЧЕЛЯБИНСКЕ НАЧАЛА РАЗВАЛИВАТЬСЯ ДОРОГА, ОТРЕМОНТИРОВАННАЯ В ПРОШЛОМ ГОДУ	28
ТАСС; 2021.03.17; ПСКОВСКИЕ ВЛАСТИ УВЕЛИЧАТ ЧИСЛО КОМПЛЕКСОВ ВИДЕОФИКСАЦИИ НА ДОРОГАХ В 1,3 РАЗА В 2021 Г.	29
REGNUM; 2021.03.17; В ПРИМОРЬЕ ЗА ТРИ ГОДА ОТРЕМОНТИРОВАЛИ ПОЧТИ 400 КМ ДОРОГ	30
REGNUM; 2021.03.17; В РЯЗАНИ ЗАПУСТИЛИ СИСТЕМУ КОНТРОЛЯ РЕМОНТА ДОРОГ	30
SM NEWS; 2021.03.17; ГИБДД РАССКАЗАЛА ОБ ОБНОВЛЕНИИ ОБОРУДОВАНИЯ БЛАГОДАРЯ НАЦПРОЕКТУ	30
ТАСС; 2021.03.17; ГОСДУМА УТОЧНЯЕТ ВОПРОСЫ ОРГАНИЗАЦИИ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК.....	31
ТАСС; 2021.03.17; «СКОЛКОВО» ПОДДЕРЖИТ ВЫХОД ТЕХНОЛОГИЙ БЕСПИЛОТНОГО ТРАНСПОРТА НА НОВЫЙ УРОВЕНЬ.....	31
КОММЕРСАНТЬ; ТАТЬЯНА ГРИШИНА; 2021.03.18; СУДЕБНОЕ ОСАГО ПОТЕРЯЛО В ЦЕНЕ; МОНИТОРИНГ СТРАХОВАНИЯ.....	32
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.03.18; ПОХМЕЛЬЕ С КОНФИСКАЦИЕЙ; АВТОМОБИЛИ НЕТРЕЗВЫХ ВОДИТЕЛЕЙ ПРЕДЛАГАЮТ ОТБИРАТЬ В ПОЛЬЗУ ГОСУДАРСТВА	33
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.03.18; ПОЛОСА НЕВЕЗЕНИЯ; ВОДИТЕЛЯМ МОГУТ РАЗРЕШИТЬ НОЧЬЮ ЕЗДИТЬ ПО АВТОБУСНОЙ ПОЛОСЕ.....	34
РБК АВТОНОВОСТИ; АЛИНА РАСПОПОВА; 2021.03.17; «ЭТО ПРИЧИНА ДТП». ВЛАСТИ ПОТРЕБОВАЛИ ОТМЕНИТЬ НЕНАКАЗУЕМЫЕ +20 КМ/Ч	34
КОММЕРСАНТЬ САРАТОВ; МАРИНА КОВАЛЕВА; 2021.03.18; СОШЕЛ С МАРШРУТОВ; ПЕРЕВОЗЧИК ОТКАЗАЛСЯ ОБСЛУЖИВАТЬ 15 МАРШРУТОВ В САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ.....	36
ТАСС; 2021.03.18; ПОЧТИ 180 АЭРОПОРТОВ И АЭРОДРОМОВ ПЛАНИРУЕТСЯ РЕКОНСТРУИРОВАТЬ В РОССИИ ДО 2035 ГОДА	38

ТАСС; 2021.03.17; В «АЭРОФЛОТЕ» УКАЗАЛИ НА ОТСУТСТВИЕ ПРИЗНАКОВ БАНКРОТСТВА ИЛИ НЕДОСТАТКА ЛИКВИДНОСТИ	39
ТАСС; 2021.03.17; «АЭРОФЛОТ» ОЖИДАЕТ ПОЛНОЦЕННОГО ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ПОЛЕТОВ В ГРЕЦИЮ В СЕРЕДИНЕ МАЯ	39
ТАСС; 2021.03.17; «АЭРОФЛОТ» НАЧНЕТ ПОЛЕТЫ ИЗ ХАБА В КРАСНОЯРСКЕ С 1 ИЮНЯ.....	39
ТАСС; 2021.03.17; ПОЛЕТЫ ИЗ ТРЕТЬИХ СТРАН В ЛАТВИЮ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ ВОЗОБНОВЯТ ЕЩЕ ПЯТЬ АВИАКОМПАНИЙ	40
ТАСС; 2021.03.17; ВЕНГРИЯ БУДЕТ РАЗРАБАТЫВАТЬ И ПРОИЗВОДИТЬ МОДЕРНИЗИРОВАННЫЙ САМОЛЕТ ИЛ-103	40
ТАСС; 2021.03.17; РЕЙС АВИАКОМПАНИИ ARKIA ВЫЛЕТЕЛ В МОСКВУ ИЗ ТЕЛЬ-АВИВА ПОСЛЕ МНОГОЧАСОВОЙ ЗАДЕРЖКИ.....	41
ВОСТОК ТЕЛЕИНФОРМ; 2021.03.17; АЛЕКСЕЙ ЦЫДЕНОВ: «ПОБЕДА» ЛЕТАТЬ БУДЕТ	41
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АННА ШИЛЛЕР; 2021.03.17; ЗАБОЛЕВШИЕ В ПАНДЕМИЮ УРАЛЬЦЫ ВЕРНУЛИ ДЕНЬГИ ЗА АВИАБИЛЕТЫ ТОЛЬКО ЧЕРЕЗ СУД.....	42
РБК; 2021.03.17; В НЕДОСТРОЕННЫЙ ТОБОЛЬСКИЙ АЭРОПОРТ ПРОДАЮТ БИЛЕТЫ ЗА 6 МЛН РУБЛЕЙ	43
ПРАЙМ; 2021.03.17; «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» ЗАПУСКАЕТ РЕГУЛЯРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ УГЛЯ ИЗ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ В КИТАЙ	43
ПРАЙМ; 2021.03.17; РЖД В ЯНВАРЕ-ФЕВРАЛЕ УВЕЛИЧИЛИ ПОГРУЗКУ ЗЕРНА В РФ НА 20,9%, НА ЭКСПОРТ – В 1,8 РАЗА	44
ПРАЙМ; 2021.03.17; СК ВЫЯВИЛ НОВЫЕ ЭПИЗОДЫ ВЗЯТОЧНИЧЕСТВА ПО ДЕЛУ НАЧАЛЬНИКА ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ РЖД В САРАТОВЕ	44
ТАСС; 2021.03.17; РАСЧИСТКА ВОДНЫХ ОБЪЕКТОВ СТАНЕТ ОСНОВОЙ ПРОГРАММЫ ОЗДОРОВЛЕНИЯ ДОНА.....	44
ИНТЕРФАКС; 2021.03.17; ПРИЧАЛЫ, ПОВРЕЖДЕННЫЕ ТАНКЕРОМ NORDINPENDENCE В ПОРТУ ПРИМОРСК, ПЛАНИРУЮТ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ К КОНЦУ 2021Г – ТРАНСНЕФТЬ.....	45
СОЮЗНОЕ ВЕЧЕ; 2021.03.17; КАЛИНИНГРАД БЛИЖЕ К ДЕЛУ	46
САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЕ ВЕДОМОСТИ; 2021.03.17; САЙМЕНСКИЙ КАНАЛ МОДЕРНИЗИРУЮТ	47

ПУБЛИКАЦИИ

ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.03.18; ТАРИФ К ПОРЯДКУ: МИНТРАНС ПРОСЯТ ОТМЕНИТЬ ПЛАТУ ЗА ВЫБОР МЕСТА В САМОЛЕТЕ; ИНИЦИАТИВА КАСАЕТСЯ СЛУЧАЕВ, КОГДА ЗАРЕГИСТРИРОВАТЬСЯ НА РЕЙС ОНЛАЙН НЕВОЗМОЖНО БЕЗ ПОКУПКИ ЭТОЙ УСЛУГИ

Минтранс попросили запретить авиакомпаниям брать обязательную плату за выбор места в самолете при онлайн-регистрации на рейс. С такой инициативой выступило Общероссийское объединение пассажиров (письмо есть у «Известий»). Сегодня многие российские перевозчики не дают возможности пройти онлайн-регистрацию без доплаты за выбор места в самолете. Таким образом пассажир, не желающий платить деньги, может зарегистрироваться на рейс только в аэропорту, простояв в очереди. Навязывание платной услуги выбора места ущемляет права потребителей и противоречит законодательству, говорят эксперты.

Нельзя отказаться

Общественники попросили **Минтранс** обязать авиаперевозчиков отменить обязательный сбор с пассажира за выбор места в самолете при онлайн-регистрации на рейс. Это следует из обращения **председателя Общероссийского объединения пассажиров Ильи Зотова министру транспорта Виталию Савельеву**. С копией письма ознакомились «Известия». **Представитель Минтранса сообщил «Известиям», что обращение поступило в ведомство.**

Илья Зотов в своем письме просит министра рассмотреть возможность внести поправки в Федеральные авиационные правила, которые обязали бы авиакомпании назначать место в самолете при онлайн-регистрации на рейс, если пассажир отказался оплачивать услугу выбора конкретного места.

Сегодня многие российские перевозчики – «Победа», Utair, Red Wings, Nordwind, «Азимут», Smartavia – не дают клиентам возможности зарегистрироваться на рейс онлайн без оплаты выбора места в самолете. В таком случае зарегистрироваться бесплатно можно только в аэропорту, отстояв в очереди. Это не распространяется на тарифы, заранее включающие услугу выбора места. В авиакомпаниях «Известиям» подтвердили эту информацию.

Представитель «Нордавиа» (бренд Smartavia) сообщил «Известиям», что у каждого перевозчика разные возможности, но они несут расходы по регистрации пассажира, так как эта услуга является платной для компаний в аэропорту.

– Нецелесообразно загонять авиакомпании в законодательные рамки в этой плоскости, так как и аэропорт и перевозчики являются коммерческими структурами и работают в условиях рынка, – возмутился он.

Представители других перевозчиков на дополнительные вопросы не ответили.

Навязать услугу

Ряд российских авиакомпаний навязывают платную услугу выбора места в самолете при онлайн-регистрации на рейс и фактически объединяют эти две услуги, сказал «Известиям» Илья Зотов.

– Такое объединение делает онлайн-регистрацию тоже платной – пассажир не может пройти электронную регистрацию на рейс, не заплатив. С другой стороны, она сама по себе является бесплатной, так как пассажир оплачивает только выбор места в самолете, – пояснил он.

Илья Зотов добавил, что объединение двух услуг направлено на повышение доходов авиаперевозчиков и практически не оставляет выбора потребителям.

Доля пассажиров, проходящих электронную регистрацию и, соответственно, оплачивающих место в самолете, составляет 25–35%, сказали «Известиям» источники в трех авиакомпаниях, у которых регистрация обусловлена покупкой места в самолете. По подсчетам «Известий», в январе их доходы от этой услуги составили минимум 30 млн рублей.

Проигнорировать закон

Предоставление возможности онлайн-регистрации на рейс только после оплаты места в самолете – достаточно яркий пример противоречия законодательству, считает партнер фирмы «Рустам Курмаев и партнеры» Дмитрий Горбунов. По его словам, каждая услуга может быть предоставлена независимо от другой, поэтому обуславливание предоставления одной услуги другой противоречит нормам права.

СПРАВКА «ИЗВЕСТИЙ»

Согласно статье ст. 16 ФЗ «О защите прав потребителей», запрещается обуславливать приобретение одних товаров (работ, услуг) обязательным приобретением иных товаров (работ, услуг). В ст. 421 ГК РФ говорится о том, что граждане и юридические лица свободны в заключении договора. Понуждение к заключению договора не допускается.

С точки зрения закона и онлайн-регистрация, и услуга выбора места в салоне самолета не являются обязательными, но могут быть платными для пассажира, если это предусмотрено условиями договора перевозки, утверждает Дмитрий Горбунов.

По его словам, авиакомпания может не оказывать услугу онлайн-регистрации, но зарегистрировать пассажира и назначить ему посадочное место она обязана, даже если клиент не хочет доплачивать за его выбор.

– Если пассажир проходит процедуру регистрации, онлайн или в здании терминала, ему в любом случае должно быть назначено посадочное место, потому что иначе перевозчик не сможет исполнить возложенные на него договором обязательства, – сказал юрист.

При онлайн-регистрации авиакомпания должна назначить посадочное место вне зависимости от того, будет ли пассажир оплачивать некие дополнительные услуги, добавил Горбунов.

Исполнительный директор агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев также считает неправильным навязывать платную услугу выбора места в самолете при онлайн-регистрации. По его словам, авиакомпании должны предоставить пассажиру возможность зарегистрироваться на рейс онлайн полностью бесплатно, назначая ему место в самолете исходя из того, как это нужно перевозчику. В этом случае права и интересы пассажира не будут ущемляться, добавил эксперт. Ситуация, когда клиенту назначается место автоматически, не лишает его возможности доплатить за выбор желаемого места, уточнил Олег Пантелеев.

<https://iz.ru/1138499/maksim-talavrinov/tarif-k-poriadku-mintrans-prosiat-otmenit-platu-za-vybor-mesta-v-samolete>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ДМИТРАКОВА; 2021.03.18; ВАЛЕРИЙ ЛИМАРЕНКО: НА САХАЛИНЕ ВОССТАНОВЯТ СОВЕТСКУЮ СЕТЬ АЭРОДРОМОВ

Дальневосточная авиакомпания «Аврора» будет летать по 535 маршрутам. Об этом сообщил губернатор Сахалинской области Валерий Лимаренко на «Деловом завтраке» в редакции «Российской газеты».

– Нельзя развивать экономику страны, не обеспечив транспортную доступность ее территорий. Для Сахалинской области как островного региона эта задача принципиально важна.

Уже сегодня можно в любое время прилететь и вовремя улететь не только на Сахалин и с Сахалина, но и в любой уголок Сахалинской области, в том числе на курильские острова Итуруп и Кунашир, самолеты летают на регулярной основе.

Для надежной транспортной доступности Дальнего Востока в целом необходима местная крупная авиационная компания. Было соответствующее поручение президента, и главы дальневосточных регионов приняли принципиальное решение: «точкой сборки» стала высокоэффективная авиационная компания «Аврора», которой владеет Сахалинская область, и вокруг нее будут объединяться все остальные авиаперевозчики ДФО.

Новая компания станет выполнять рейсы по межрегиональным и внутрирегиональным маршрутам. Сейчас их намечено 535. Это огромная разветвленная авиационная сеть, которая будет собираться под единым началом нового авиахолдинга. Решающую роль в ее создании сыграли **вице-премьер** – полномочный представитель **президента РФ** в ДФО Юрий Трутнев и **министр транспорта России Виталий Савельев**.

За ближайшую пятилетку должен удвоиться пассажиропоток. В частности, на Сахалине возобновляются полеты в малые города. Сейчас мы возрождаем советскую авиационную сеть, восстанавливаем прежние аэродромы. Затраты на это сравнительно небольшие: реконструкция аэродрома стоит около 300 миллионов рублей. Возникает вопрос: а зачем летать в малые города и села? Отвечаю: люди, которые живут в отдаленных населенных пунктах, должны иметь доступ и к медицине, и к культуре, и к образованию, должны иметь возможность добраться в любую точку региона. С повышением транспортной доступности развивается промышленность, новый импульс получают социальные программы.

Сейчас у нас около десяти внутриобластных маршрутов, планируем дальнейшее их расширение – в будущем году появится еще два, а то и три.

Создание дальневосточной авиакомпании наряду с развитием маршрутной сети подразумевает программу по замене авиапарка. Подготовлен список из 45 машин российского производства. Сразу хочу подчеркнуть, что мы будем поддерживать именно отечественный авиапром. Новые самолеты постепенно заместят выбывающие из строя суда, а затем мы приступим к наращиванию авиапарка. Кстати, сейчас ожидается выделение из федерального бюджета дополнительной субсидии на развитие межрегиональных и внутрирегиональных воздушных перевозок – 3,5 миллиарда рублей.

<https://rg.ru/2021/03/18/reg-dfo/valerij-limarenko-na-sahaline-vosstanoviat-sovetskiu-set-aerodromov.html>

ИЗВЕСТИЯ; МАРИЯ ПЕРЕВОЩИКОВА; 2021.03.18; РАСТОРЖЕННЫЕ ЧУВСТВА: КАЖДЫЙ ЧЕТВЕРТЫЙ ГОСКОНТРАКТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО НЕ ИСПОЛНЯЕТСЯ; ЗА ТРИ ГОДА СОРВАНО ВОЗВЕДЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ И СОЦОБЪЕКТОВ НА 750 МЛРД РУБЛЕЙ

Каждый четвертый госконтракт в строительстве не исполняется. За последние три года были расторгнуты договоры на общую сумму 750 млрд рублей, сообщили «Известиям» в Рейтинговом агентстве строительного комплекса (РАСК). Это значит, что бюджетные средства расходуются крайне неэффективно, считают эксперты. Любой срыв контакта, даже по согласию сторон, несет риск для бюджета – затягивается реализация проектов. Значительное число неисполненных контрактов говорит о недостаточной эффективности госзакупок, ограниченной конкуренции, а также о проблемах в ценообразовании, которые снижают интерес компаний участвовать в конкурсах, полагают в отрасли.

Процент расторжения

Одна из ключевых проблем госконтрактов (в рамках 44-ФЗ и 223-ФЗ) в строительной сфере – их неполное исполнение из-за расторжений, сказал «Известиям» директор Рейтингового агентства строительного комплекса (РАСК) Николай Алексеенко. В 2020 году было полностью или частично расторгнуто более 33 тыс. соглашений, или 23% от их общего числа за минувший год. Каждый четвертый строительный госконтракт не исполняется в первоначальном виде, сообщил он.

– В денежном выражении на данные контракты пришлось порядка 312 млрд рублей, за три последних года объем расторгнутых договоров составил 750 млрд рублей, – сказал Николай Алексеенко.

Сейчас в стадии исполнения находятся госконтракты на общую сумму 5,3 трлн рублей – фактически это портфель текущего бюджетного строительства, отметил он. А расторгнуто около 14% от него, сказал эксперт. Это происходит как по инициативе заказчика или исполнителя, так и по соглашению сторон.

– Но любое расторжение, даже по согласию сторон, несет в себе существенный риск для бюджетных средств – в первую очередь из-за срывов сроков реализации проектов. Как следствие, катастрофически падает эффективность расходования бюджетных средств, – подчеркнул Николай Алексеенко.

Например, недавно администрация города Чебоксары решила расторгнуть контракт с застройщиком школы в микрорайоне «Садовый» из-за срыва сроков стройки, рассказал генеральный директор We Know Александр Галицын. В Тамбовской области был расторгнут госконтракт с подрядчиком на сумму 30 млн рублей. Там должны были провести реконструкцию в Тамбовском доме-интернате для ветеранов, рассказал он.

В числе самых известных аналогичных примеров президент ГК «Основа» Александр Ручьев назвал создание Олимпийских объектов в Сочи – тогда большая часть подрядчиков обанкротилась. Еще один пример – перенос сроков строительства участка ФГБУ «Канал имени Москвы», рассказал «Известиям» источник в строительной отрасли.

По госконтрактам строят все объекты, для которых используются бюджетные средства, а также проекты государственно-частного партнерства, отметил Александр Галицын. Более трети случаев – это контракты, связанные со строительством, ремонтом и реконструкцией автомобильных дорог. Аналогичная доля приходится на стройку зданий (школы, детские сады, поликлиники и так далее), 10% – на объекты энергетики и нефтегазовый сектор, уточнил Николай Алексеенко. Строительство жилья по госконтрактам ведется только в рамках работ по реновации, а также закупок квартир для реализации государственных социальных программ, добавил он.

Кто виноват и что делать

Глобальная проблема всех текущих госконтрактов заключается в том, что цена фиксирована и не учитывает рост стоимости материалов и затрат на рабочую силу, указал Александр Ручьев. За последний год стройматериалы подорожали на 20–40%, напомнил он.

В числе причин и демпингующие строительные подрядчики. Зачастую такие компании собирают портфель контрактов, но не могут выполнить работы в полном объеме, рассказал «Известиям» заместитель генерального директора по связям с общественностью СРО «Уральское объединение строителей» Денис Снетков.

По информации РАСК, по итогам 2020-го из более 144,9 тыс. госконтрактов, 76,3 тыс. (53%) были заключены практически без снижения начальной максимальной стоимости. Как правило, в торгах побеждают подрядчики, которые предлагают наименьшую цену, уточнил Николай Алексеенко. Это свидетельствует о недостаточной эффективности госзакупок, ограниченной конкуренции, а также о наличии проблем в ценообразовании, считает он. Всё это снижает заинтересованность компаний в участии в конкурсах, полагает эксперт.

По словам источника в строительной сфере, недостаточную эффективность системы госзакупок можно также объяснить коррупцией. В тендерах иногда побеждают компании, которые потом не могут справиться со своими обязательствами – это касается как сроков, так и качества работ. В итоге контракты расторгаются, а работы не выполняются, рассказал источник.

– Смена контрагента – сложный процесс, который чаще всего влечет за собой увеличение бюджета и сроков, поэтому государственные средства расходуются неэффективно, – подчеркнул собеседник «Известий».

При заключении каждого восьмого контракта в 2020-м участники тендеров направляли жалобы в ФАС, сказал Николай Алексеенко. Как правило, это связано с выставлением нереальных сроков проведения конкурса и исполнения контрактов, а также с недовольством работой конкурсной комиссии, например из-за необъективной оценки подрядчиков, уточнил он.

Усовершенствовать систему госзаказа призвана недавно созданная публично-правовая компания «Единый государственный заказчик в сфере строительства», сказал член общественного совета при Минстрое Рифат Гарипов. Она будет выступать в качестве госзаказчика по всем контрактам, за исключением транспортных, энергетических и иных объектов, определенных законом об этой компании, уточнили в Минстрое.

Кроме того, к декабрю 2021-го будет подготовлен закон о внедрении цифровых паспортов объектов капитального строительства (вся информация об объекте будет объединена). Это может повысить эффективность расходования бюджетных средств, считает Рифат Гарипов.

В ФАС «Известиям» сказали, что антимонопольная служба осуществляет контроль за процедурой проведения госзакупок, но обоснование и результаты реализации заключенных контрактов находятся вне компетенции ведомства. Там сообщили, что общее количество поступивших и рассмотренных жалоб на закупки в рамках 44-ФЗ в 2020-м составило более 87,9 тыс.

В Минстрое не обладают информацией о причинах расторжения контрактов другими федеральными органами исполнительной власти, сказали «Известиям» в ведомстве. В 2020 году министерство какие-либо крупные контракты не расторгло, сказали там.

<https://iz.ru/1138495/mariia-perevoshchikova/rastorzhennye-chuvstva-kazhdyi-chetvertyi-goskontrakt-na-stroitelstvo-ne-ispolniaetsia>

РБК; ИННА СИДОРКОВА; 2021.03.18; КОМПАНИИ «СУХОЙ» И «МИГ» ПРЕКРАТЯТ СУЩЕСТВОВАНИЕ

Ведущие авиационные конструкторские бюро объединят в один центр на Ходынском поле, компании МиГ и «Сухой» перестанут существовать как самостоятельные юрлица, а аппарат ОАК сократят на несколько тысяч человек, решили в «Ростехе»

В 2021 году компании «Сухой» и МиГ перестанут существовать как самостоятельные юрлица, они вместе с Объединенной авиастроительной корпорацией (ОАК), в которую они входят, станут единым юрлицом под названием Корпоративный центр самолетостроения, который расположится в Москве. Такое решение было принято по итогам прошедшего 16 марта в «Ростехе» совещания о дальнейшей реформе авиастроения с участием главы госкорпорации Сергея Чемезова, руководства и генеральных конструкторов ОАК, сообщил РБК источник в авиапромышленности и подтвердили в **пресс-службе** госкорпорации.

В подчинение новому центру также перейдут компании «Туполев», «Ильюшин» и «Иркут».

На совещании также было объявлено о создании Единого инженерно-конструкторского центра ОАК, в составе которого в перспективе будут объединены все авиационные конструкторские бюро. Он разместится в районе традиционного центра самолетостроения на Ходынском поле, уточнили в «Ростехе». Для контроля проводимых преобразований Чемезов намерен сам возглавить совет директоров входящей в «Ростех» ОАК.

В феврале стало известно, что глава «Ростеха» поручил подготовить план объединения ОАК с конструкторскими бюро и управлением программами. Согласно протоколу совещания по вопросам организационной трансформации группы ПАО «ОАК» предполагалось, что авиационные КБ и дирекции авиационных программ будут

объединены с ОАК. «Планируется также перенос юридических адресов всех управляющих компаний в авиапроме по месту нахождения серийных заводов. Для МиГ это, например, Луховицы или Нижний Новгород, для «Сухого» – Комсомольск-на-Амуре или Новосибирск, для «Ильюшина» – Ульяновск, для «Туполева» – Казань», – утверждал источник РБК.

Кадровая оптимизация является неизбежной для многочисленного административно-управленческого аппарата ОАК, но она не затронет мозговой центр авиастроения – конструкторский блок, заверили в «Ростехе».

Только в Москве в штате ОАК числится около 20 тыс. сотрудников. По словам источника РБК в авиапромышленности, 15 тыс. – это конструкторы, «то есть тот состав, который трогать не будут». «Где-то порядка 5 тыс. – это управленцы в чистом виде. А классическая управляющая холдинговая компания в составе «Ростеха» – это где-то около 500 человек. То есть к этому будут стремиться», – утверждает собеседник.

Принятию этих решений предшествовали длительные консультации с властями и авиастроителями, сообщили РБК в «Ростехе». Реформа будет реализована поэтапно, в течение нескольких лет. «Еще предстоит проработка всех ключевых изменений с конструкторским блоком, дирекциями самолетных программ, производственными площадками», – подытожили в **пресс-службе** госкорпорации.

Зачем нужны преобразования

В октябре 2018 года президент **Владимир Путин** подписал указ о передаче «Ростеху» 92,31% акций ОАК. В июле 2019 года Сергей Чемезов сообщил главе государства о необходимости докапитализировать компанию на 300 млрд руб., и **Путин** ее одобрил. В марте прошлого года было объявлено, что процесс вхождения ОАК в «Ростех» завершился.

В августе прошлого года в интервью РБК индустриальный директор авиакластера «Ростеха» Анатолий Сердюков заявил, что долги ОАК перед банками составляют около 530 млрд руб. Источник РБК в оборонно-промышленном комплексе отмечает, что с тех пор долг вырос. «Только на его обслуживание уходит около 80 млн руб. в день», – пояснил он.

Сердюков сообщил, что 530 млрд руб. – это старые долги ОАК, образовавшиеся в результате выполнения государственных задач. «ОАК вынужденно кредитовалась под решение этих задач на очень невыгодных условиях, которые были в то время», – пояснил глава авиакластера. Чемезов также объяснил в интервью РБК, что это фактически невозвратные кредиты, полученные еще в конце 1990-х, в начале 2000-х годов.

Согласно плану оздоровления ОАК, компания будет докапитализирована из бюджета более чем на 250 млрд руб.: эти деньги пойдут на погашение долгов перед банками. Долги на сумму еще около 150 млрд руб. будут реструктурированы. Курирующий оборонную промышленность **вице-премьер** Юрий Борисов объявил, что часть долга ОАК будет реструктурирована в течение 15 лет. Источник РБК, близкий к ОАК, уточнил, что реструктуризация будет осуществляться под 2% годовых. По словам собеседника РБК, основными кредиторами ОАК являются Сбербанк, ВТБ, Газпромбанк и Новикомбанк.

Государство, оказывая отрасли помощь, ждет радикальных реформ, которые помогут решить накопившиеся финансовые проблемы и повысить конкурентоспособность отечественных самолетов в стране и в мире, заявил РБК Чемезов, комментируя итоги совещания 16 марта. Реформа ОАК призвана убрать избыточные уровни управления, сделать административную структуру корпорации более компактной и гибкой, сократить непроизводственные издержки, добавили в **пресс-службе** «Ростеха».

В **пресс-службе** ОАК уточнили, что реформы нацелены на рост загрузки производственных мощностей и повышение производительности. «Совокупный оптимизационный эффект от проводимых преобразований должен составить до 130 млрд руб.», – сообщили в ОАК.

Успешной ли будет реформа

Попытки объединить отраслевые КБ в одном месте предпринимаются регулярно. Однако идея создать Национальный центр авиастроения в Жуковском натолкнулись на колоссальное сопротивление со стороны проживающих в Москве сотрудников авиакорпораций, напомнил исполнительный директор агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев. Но есть и успешный пример: госкорпорация «Роскосмос» выбрала свою историческую площадку в Филях для размещения Национального космического центра, в рамках которого объединятся разработка, производство и образовательный центр, заметил эксперт.

Авиастроители за минувшие десятилетия регулярно получали господдержку не только для реализации конкретных проектов, в том числе и в гражданском сегменте, но и для повышения финансовой устойчивости отдельных предприятий, подчеркнул Пантелеев. «Помогали ли эти вложения радикально переломить ситуацию и перезапустить бизнес? Увы, не всегда. Без перестройки внутренних процессов, без повышения эффективности списанные долги очень быстро отрастали заново, а продажи как были на недопустимо низком уровне, так и оставались. Поэтому неудивительно, что сейчас «Ростеху» и ОАК необходимо проводить системные реформы и слезать с иглы бюджетного финансирования», – утверждает эксперт.

О том, что отечественная авиационная промышленность «переразмержена» с точки зрения занимаемых площадей, говорили еще 20 лет назад, напомнил Пантелеев. Но до тех пор пока в Москве сохранялось опытное производство ведущих конструкторских бюро, говорить о переезде на общую площадку не приходилось. «Сейчас же создать корпоративный и инженерный центр с развитой инфраструктурой, в котором будут обеспечены комфортные условия для сотрудников, решены все вопросы с обеспечением защиты данных, вполне реалистично», – считает эксперт.

Пантелеев считает, что любая, даже самая необходимая реформа всегда будет встречать противодействие. «Если «Ростех» покажет, что не планируется никаких переездов конструкторов из Москвы в регионы, что конструкторские школы будут сохранены, что интересы сторон будут сбалансированы, то оптимизацию удастся провести относительно безболезненно», – заключил он.

https://www.rbc.ru/business/18/03/2021/6050d3f09a794724ebde47a0?from=from_main_1

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.03.18; ТАНКЕРЫ УВОДЯТ ОТ ЛОКАЛИЗАЦИИ; МИНЭНЕРГО ТОРМОЗИТ УЖЕСТОЧЕНИЕ ТРЕБОВАНИЙ К ИХ ПОСТРОЙКЕ

Минэнерго просит минимум до 2022 года отсрочить введение балльной системы подсчета локализации крупнотоннажных нефтяных танкеров, объясняя это необходимостью загрузки верфи «Звезда». Отсрочка может позволить «Звезде» избежать жестких требований по локализации при строительстве танкеров для проекта «Роснефти» «Восток Ойл». Против таких исключений выступают Минпромторг и Объединенная судостроительная корпорация. Эксперты напоминают, что в балльной системе заложен достаточный переходный период, а «Звезда» уже получает значительную господдержку.

Как стало известно “Ъ”, Минэнерго выступает за отсрочку внедрения балльной системы подсчета локализации крупнотоннажных судов в рамках 719-го постановления правительства (см. подробнее “Ъ” от 21 сентября 2020 года). Эта система предполагает постепенное ужесточение требований к уровню локализации. Как рассказал 16 марта в рамках круглого стола в Госдуме замглавы департамента судостроительной промышленности Минпромторга Алексей Исачкин, замечания со стороны Минэнерго не были урегулированы в рамках согласительного совещания 5 марта, «пишется особое мнение на доклад **вице-премьеру**». Он добавил, что ФАС, Минсельхоз, **Минтранс** и Минэкономики согласовали проект.

В своей позиции, направленной в Минпромторг (копия от 8 декабря 2020 года есть у “Ъ”), Минэнерго предлагало дать отсрочку для морских танкеров по перевозке нефти, нефтепродуктов и сжиженных газов как минимум до 1 января 2022 года «в связи с необходимостью обеспечения выполнения производственной программы верфи «Звезда» (управляется консорциумом «Роснефти», «Роснефтегаза» и Газпромбанка.– “Ъ”) по строительству танкерного флота для транспортировки углеводородного сырья по Севморпути». В Минэнерго сообщили, что продолжают участвовать в обсуждении этого вопроса. В «Роснефти» отказались от **комментариев**.

«Мы говорим, что условия должны быть для всех равнозначные, и формировать требования для локализации необходимо уже сейчас без каких-либо отлагательных условий»,– заявил 16 марта господин Исачкин. Его поддержал глава Объединенной судостроительной корпорации Алексей Рахманов, отметив, что «принципиально важно минимизировать количество исключений».

Источники “Ъ”, знакомые с ситуацией, полагают, что речь может идти о флоте, который должен быть построен для проекта «Роснефти» «Восток Ойл». На встрече у президента **Владимира Путина** 25 ноября 2020 года глава компании Игорь Сечин говорил, что для вывоза продукции с проекта на «Звезде» размещен заказ на десять танкеров класса Arc7, а в целом для «Восток Ойл» планируется построить 50 судов различных классов. О новых контрактах пока не сообщалось. Если контракты будут заключены до внедрения балльной системы, это освободит «Звезду» от необходимости соблюдать более жесткие требования по локализации.

Как напомнил в рамках круглого стола замглавы ЦНИИ «Курс» Дмитрий Стоянов, предполагается, что каждому типу судна присваивается определенное количество баллов, которое повышается с годами. До 2023 года идет «комфортный уровень» локализации – 1,7–2,5 тыс. баллов. «По нашим расчетам, диапазон максимального количества баллов с учетом полной возможной комплектации – 6–7,5 тыс., то есть в среднем в самом начале необходимо набрать около 40%»,– отметил господин Стоянов.

Сейчас постановлению 719 должны соответствовать 15 газозовозов и три танкера-продуктовоза, строящиеся на «Звезде» с бюджетными компенсациями, а также малые рыбопромысловые суда, суда, построенные в рамках крабовых аукционов и заказанные через ФЗ-44 госзаказчиками за бюджетные деньги (616 постановление правительства). Кроме того, планируется обязать бизнес использовать только российские суда для некоторых видов работ (см. “Ъ” от 1 августа 2019 года).

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров считает, что «Звезда» получает достаточный уровень господдержки, чтобы требовать от нее максимального синергетического эффекта с точки зрения локализации. «Все-таки верфь строится не для того, чтобы формировать корпус и заниматься крупноблочной сборкой того, что произведено в Южной Корее, даже если на первом этапе для формирования компетенций это было необходимо»,– заключает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4731551>

ВЕДОМОСТИ; ЕЛЕНА ВЕДЕРИНА; 2021.03.18; СТРАХОВЩИКОВ ХОТЯТ ЗАСТАВИТЬ ПЛАТИТЬ ЗА РАЗБИТЫЕ ДОРОГИ И ПАДАЮЩИЕ СОСУЛЬКИ; ВРЕД, ПРИЧИНЕННЫЙ АВТО ИЗ-ЗА ПЛОХОЙ РАБОТЫ ДОРОЖНЫХ И КОММУНАЛЬНЫХ СЛУЖБ, ВКЛЮЧАТ В ОСАГО

В Госдуму внесен резонансный законопроект, цель которого – избавить автовладельцев от необходимости судиться с управляющими компаниями и муниципалитетами, в случае если автомобиль владельца полиса ОСАГО пострадает от непредвиденных ситуаций на дороге или во дворах. ÷

В пояснительной записке к законопроекту, инициированному сенатором Сергеем Леоновым и группой депутатов, указано, что законопроект подготовлен в целях

дополнительной защиты прав потерпевших, заключивших договор обязательного страхования, на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу.

Авторы документа утверждают, что автовладельцы стали все чаще отказываться от покупки ОСАГО, поскольку полис не обеспечивает им достаточной страховой защиты, например, при повреждениях машины из-за ям и выбоин на дороге, неубранного снега, падения сосулек с крыш и падения на авто не спиленных вовремя коммунальщиками гнилых деревьев.

Сейчас, даже в случае признания ответственными организациями своей вины в причинении вреда жизни, здоровью или имуществу, компенсации убытков приходится ждать месяцами. «Те дела, которые дошли до судов, тянутся месяцами, что создает излишнюю нагрузку на судебную систему. Анализ показывает, что среднее время рассмотрения подобных дел составляет почти девять месяцев», – отмечают авторы законопроекта и добавляют, что из-за этого многие автовладельцы отказываются от права на возмещение причиненного вреда, «что порождает среди них социальную напряженность и недоверие к органам власти».

Для решения этой проблемы предлагается внести в закон об ОСАГО изменение, согласно которому вред, причиненный автомобилю в результате плохой работы государственных организаций, должен возместить страховщик, «который в дальнейшем в порядке регресса взыскивает суммы осуществленного потерпевшему страхового возмещения с виновных государственных органов, органов местного самоуправления и организаций коммунального комплекса».

Таким образом бремя взыскания с органов местного самоуправления и организаций коммунального комплекса будет переложено с пострадавшего, заключившего договор ОСАГО, на его страховую компанию. «Принятие законопроекта значительно повысит уровень доверия к данному виду обязательного страхования, а также обеспечит дополнительную защищенность наших водителей», – считают законотворцы. При этом они подчеркивают, что принятие законопроекта не приведет к убыткам страховых компаний, поскольку выплаченные пострадавшему автоладельцу деньги «в порядке регресса будут полностью возмещены страховой компанией причинителем вреда».

Тем не менее страховщики жестко раскритиковали эту новацию, указав, что включить описанные случаи в страховое покрытие по ОСАГО невозможно. «ОСАГО – это страхование ответственности автовладельца, оно покрывает вред, причиненный при использовании транспортного средства его владельцем в случаях, предусмотренных законом об ОСАГО, – разъяснили «Ведомостям» в Российском союзе автостраховщиков (РСА).

А вред, причиненный машине автовладельца в результате недостатков в работе городских коммунальных и дорожно-строительных служб, может покрываться добровольным страхованием имущества – договором каско». Так называемое полное каско подразумевает страхование в том числе на случай падения предметов (сосулек, ветвей деревьев и т. п.), а также покрывает ущерб от ДТП, если оно произошло вследствие попадания в яму или заноса из-за неубранного снега, указывают в РСА.

Координатор движения «Общество синих ведерок» Петр Шкуматов, обычно жестко стоящий на страже интересов автовладельцев, заверил «Ведомости», что не видит ни единого шанса для того, чтобы внесенный в Госдуму законопроект был принят большинством депутатов. «После того как было введено прямое возмещение убытков (ПВУ) в рамках ОСАГО, у людей начало возникать ложное представление о том, что ОСАГО – это разновидность имущественного страхования, которое работает, когда водитель не виноват, – отмечает он. –

А поскольку такая логика распространилась среди автовладельцев массово, возникает вопрос, как дальше должно развиваться ОСАГО. Соответственно, стали возникать идеи, подобные названному законопроекту». Шкуматов уверен, что этот законопроект не имеет

перспектив. «Но подобные идеи будут появляться и в информационном пространстве, и в Госдуме как следствие нынешнего механизма ОСАГО. По сути, сейчас мы пожинаем последствия того, что ради удобства граждан был введен механизм ПВУ, который в итоге и привел к искажению восприятия сути ОСАГО», – считает он.

С тем, что предлагаемые поправки не соответствуют целям и логике закона об ОСАГО, соглашаются и независимые юристы. «Сама идея, что дорожные и коммунальные службы должны отвечать за то, что прямо входит в их обязанности (обеспечение надлежащего качества дорожного полотна, уборка крыш и т. п.), несомненно, имеет перспективу. Но в рамках закона об ОСАГО она реализации не подлежит», – считает член Ассоциации юристов России Мария Спиридонова. По ее словам, такая инициатива могла иметь перспективу в рамках новых норм законодательства, к примеру, об обязательном страховании коммунальными компаниями риска своей ответственности. «Этот законопроект важно воспринимать скорее не с юридической точки зрения, а с точки зрения открытия дискуссии по дальнейшей трансформации ОСАГО», – делает вывод Шкуматов.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2021/03/17/861932-strahovschikov-sosulki>

КОММЕРСАНТЪ FM; 2021.03.17; БЕСПИЛОТНИКИ ВПИШУТ В ФЗ; КАК БУДЕТ РЕГУЛИРОВАТЬСЯ ПЕРЕДВИЖЕНИЕ ПОЛНОСТЬЮ АВТОНОМНОГО ТРАНСПОРТА

Беспилотные автомобили в России получают собственные тарифы ОСАГО, правила дорожного движения и техосмотра. Правительство до конца этого года собирается подготовить федеральный закон о высокоавтоматизированном транспорте, пишет “Ъ”. При этом на дорогах страны уже во втором квартале могут появиться полностью автономные машины без инженера, который контролирует их работу. Опрошенные “Ъ FM” эксперты подчеркивают, что без работающей нормативной базы беспилотники могут доставить немало проблем. Подробности – у Владимира Расулова.

Беспилотные автомобили впервые выехали на российские дороги в 2019 году в рамках эксперимента. За рулем таких машин тогда действительно никого не было, но ситуацию контролировали специалисты, которые сидели справа от водительского кресла. Эксперимент с беспилотными авто в итоге распространили на 13 регионов, и продлится он как минимум до следующего марта. А этим летом в Москве, Санкт-Петербурге и еще нескольких городах запустят тестирование машин без инженеров-испытателей в салоне.

Россия готова к свободному передвижению беспилотников, и ситуация на дорогах от этого станет только спокойнее, считает зампреда **общественного совета при Минтрансе Наталья Агре: «У нас по-прежнему 86% дорожно-транспортных происшествий происходит именно из-за человеческого фактора. Поэтому, чем больше мы будем использовать технических средств, автопилотов на территории нашей страны, тем больше ошибок будет минимизировано».**

Федеральные власти тем временем думают, как вписать беспилотный транспорт в рамки закона. Как минимум такие машины вовсе не упоминаются в ПДД. Кроме того, есть вопросы к способности эти правила соблюдать, говорит директор Национального общественного центра безопасности движения Сергей Канаев: «Прежде чем выпускать на дороги беспилотные автомобили, конечно, нужна правовая база. Кто будет нести ответственность, если они попадут в аварию с пешеходом или с автомобилем. Также есть технические моменты – GPS, указатели в плохую погоду не всегда могут точно определять местоположение автомобиля, там, где нужно ускориться или, наоборот, притормозить, беспилотник может выполнять не совсем те действия».

Тем не менее подобные машины все же ездят по российским дорогам, пусть и в рамках эксперимента. Но что если в них врежется автомобиль с водителем? Оформить ДТП по обычным правилам не получится, говорит автоэксперт центра правовых экспертиз

«Главная дорога» Константин Юрков: «Европротокол, конечно, здесь составить вряд ли получится, потому что должны присутствовать два водителя, который подпишут документы и так далее. Все это, конечно, нужно оформлять через инспектора ГИБДД, который уже будет решать, кто прав, а кто виноват.

Самостоятельно оформить это никак не получится, сбор документов займет немало времени, и в данном случае это будет крайне неудобно».

Отдельным вопросом в развитии беспилотного транспорта в России стоит страхование таких машин. Власти, в частности, планируют разработать предельные тарифы ОСАГО для нового вида авто. Впрочем, быстро определиться, дешевле или дороже будет такая страховка по сравнению с обычными машинами, пока невозможно, считает директор по методологии страхования Российского союза автостраховщиков Евгений Васильев: «Необходимо смотреть, какое количество машин будет эксплуатироваться, будут они попадать в ДТП или нет, буде это происходить чаще, чем с живыми водителями или реже. Также влияет степень повреждений транспортных средств, может быть, это будут незначительные повреждения, а, может, их будет мало, но они будут катастрофическими. Все это потом анализируется, и высчитывается тариф, по которому можно будет страховать такие транспортные средства».

В России помимо легковых автомобилей без водителей активно тестируются и грузовые машины. Кроме того, на рынке появился беспилотный гоночный болид и даже разрабатывается беспилотный танк.

<https://www.kommersant.ru/doc/4731412>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.03.18; МАШИНАМ ДОЛОЖАТ ОБСТАНОВКИ; БЕСПИЛОТНЫМ АВТОМОБИЛЯМ СОЗДАДУТ ЗОНЫ С 5G И ПРАВИЛА РАССЛЕДОВАНИЯ ДТП

Полностью беспилотные автомобили без водителя могут выйти на российские дороги уже во втором квартале этого года, но пока в тестовом режиме. В нескольких регионах будут созданы зоны для проведения эксперимента с сетями 5G. Весной появится методика расследования ДТП с участием беспилотников, а к осени – законопроект о страховании гражданской ответственности и проведении техосмотра.

Эти шаги прописаны в плане по тестированию и вводу в эксплуатацию на дорогах общего пользования беспилотников без присутствия инженера-испытателя. С копией документа ознакомилась «Российская газета».

Ранее в **минтрансе** сообщили, что разработанный ведомством комплекс мероприятий утвердил **первый вице-премьер Андрей Белоусов**. Как пояснили в **минтрансе**, сейчас высокоавтоматизированные транспортные средства (ВАТС) в порядке эксперимента могут ездить в 13 регионах.

Но чтобы создать правовую основу для опытной эксплуатации беспилотников на автодорогах общего пользования без присутствия инженера-испытателя на месте водителя или в некоторых случаях вообще в салоне автомобиля, нужно внести изменения в постановление правительства №1415. Разработать их планируется как раз во втором квартале этого года.

В каких конкретно регионах полные беспилотники выпустят на дороги, пока не решено. В **минтрансе** полагают, что в первую очередь это будут территории, где эксперимент проводится наиболее продолжительное время, то есть Москва, Санкт-Петербург, инновационный центр Сколково и Иннополис в Татарстане.

Потенциально к опытной эксплуатации ВАТС без водителя на дорогах общего пользования готовы несколько российских компаний. Как указано в плане, для них к концу года разработают меры государственной поддержки.

Разработкой беспилотных автомобилей в России занимаются коммерческие компании и научные институты, например «Яндекс», КамАЗ, МАДИ. С внедрением собственно

технологий проблем нет, говорят представители этого сектора, главное – подготовка нормативной базы. Чтобы российские технологии конкурировали на мировом рынке, нужно создать опережающее законодательство, считают в «Яндекс». С этим согласны в Ассоциации «Цифровой транспорт и логистика». В приоритете сейчас не только отработка инновационных технических решений, а одновременная разработка норм регулирования при активном участии самих создателей технологий, отмечает главный аналитик ассоциации Андрей Ионин.

По плану **минтранса**, уже к концу этого года предполагается разработать законопроект, в котором пропишут полномочия госорганов по формированию госполитики в сфере использования беспилотников и установят требования к перевозке пассажиров и грузов. Существенное внимание уделят обеспечению безопасности. В законодательстве будут закреплены классификация, учет и порядок расследования дорожно-транспортных происшествий с участием беспилотников. Введут ответственность за нарушение требований при эксплуатации беспилотников. Методику расследования ДТП с участием инновационного транспорта планируется утвердить уже во втором квартале этого года.

К концу 2024 года будут установлены обязательные требования к элементам автодорожной инфраструктуры.

Между тем

В России только 38% всех транспортных средства моложе 10 лет. Средний возраст легковых автомобилей – 13,9 года, тогда как в Евросоюзе – 11,5 года, сообщили в агентстве «Автостат».

Всего на начало этого года в России насчитывалось 59,18 млн автомобилей, из них легковых – 45 миллионов. За 10 лет россияне увеличили парк легковых машин на 36%. Но в последние три года число автомобилей прирастает медленно, всего на 1-2% в год.

Импортные автомобили продаются лучше, чем отечественные. Сейчас 37% российского парка легковых машин составляют импортные модели. Отечественные автомобили составляют долю в 36%, а иномарки российской сборки – 27%. Новых иномарок, конечно, больше в Москве, а в других регионах до 60% автопарка приходится на отечественные машины.

Почти четверть легковых авто (24,1%), на которых ездят россияне, ниже класса Евро-2, и это проблема. Такие автомобили наносят реальный вред экологии. Особенно это касается грузовиков, их средний возраст – 21,6 года, к классу Евро-2 относятся почти 60%. «Каким бы топливом эти автомобили ни заправлялись, на выходе они будут все равно давать токсичные выхлопы», – говорит директор агентства «Автостат» Сергей Целиков. Основные усилия нужно направить на обновление парка коммерческой техники, считает он.

Довольно старый в России также парк автобусов, их средний возраст – 16,6 года. Но самый старый – парк мотоциклов (28,8 года). Правда, многие из них уже давно стали недвижимым металлоломом, просто автовладельцы не снимают их с учета, поясняют в «Автостате».

В парке легковых автомобилей лидирует LADA. В среднем по стране эта марка занимает долю в 30%, но в Москве – всего 10%. На Toyota приходится около 9% парка легковых авто в среднем по стране, на третьем месте – Hyundai с долей в 5,3%.

Отечественные марки прочно обосновались и в коммерческом транспорте. Например, «Газели» занимают 41,4%, а УАЗы – еще 15% автопарка в своем сегменте легкого коммерческого транспорта.

<https://rg.ru/2021/03/17/bespilotnym-avtomobiliam-sozdadut-zony-s-5g-i-pravila-rassledovaniia-dtp.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИЛЬЯ ИЗOTOV; 2021.03.18; ТУРИСТАМ ПРЕДЛОЖАТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ КРУИЗЫ В КРЫМ

Российским туристам в 2021 году станет доступен новый вид путешествий в Крым – железнодорожные круизы. Соглашение о запуске турпоездов подписано на 27-й международной туристической выставке МИТТ-2021, проходящей в МВЦ «Крокус Экспо» в Москве. Об этом сообщила **пресс-служба** минкурортов РК.

– Цель подписанного соглашения – создание благоприятных условий для развития туризма и экологического просвещения, продвижение туристических объектов и маршрутов, повышение их доступности на поездах компании-перевозчика, – рассказали в ведомстве. – В 2021 году планируется совместная работа для формирования и запуска железнодорожных круизов в направлении на полуостров Крым и обратно.

Как уточнили «РГ» в **пресс-службе** компании «Гранд Сервис Экспресс», новый проект запускается для повышения привлекательности путешествий на поездах. И туристические маршруты появятся в 2021 году на уже существующих направлениях поездов «Таврия». А в 2022 году будут запущены и специальные туристические железнодорожные круизы.

– На регулярных рейсах специальные программы предложим в летний туристический сезон, – пояснила **пресс-секретарь** компании Оксана Ковальчук. – Их разработка ведется совместно с ГУП «Крымский туристский центр». С октября по май 2022 года планируется запуск железнодорожных круизов по тематическим маршрутам – эногастрономическому, экологическому и молодежному. Предполагается, что в стоимость туров войдет комплекс услуг, включающих сам проезд, а также экскурсионное сопровождение и размещение.

Стоимость таких круизов в Крым будет варьироваться в зависимости от сезонных тарифов перевозки, длительности туров, насыщенности экскурсионной программы и типа размещения: планируется запуск различных форматов отдыха и путешествий на поездах дальнего следования от экономичных до вагонов класса повышенной комфортности.

Сейчас туроператоры предлагают автобусные туры в Крым с размещением в гостиницах полуострова, а также теплоходные круизы между Крымом и Краснодарским краем на лайнере «Князь Владимир», которые возобновятся в июле 2021 года.

Ранее компания-оператор железнодорожных перевозок в Крым заявила о запуске в Симферополь вагонов-автомобилевозов, на которых пассажиры поездов смогут перевозить на полуостров свои машины из Москвы и обратно.

<https://rg.ru/2021/03/17/reg-ufo/turistam-predlozhat-zheleznodorozhnye-kruizy-v-krym.html>

КОММЕРСАНТЪ; НИКОЛАЙ СЕРГЕЕВ; 2021.03.18; НАДЗОР БЫСТРОГО РЕАГИРОВАНИЯ; ВЛАДИМИР ПУТИН И КОЛЛЕГИЯ ЗАСЛУШАЛИ ГЕНПРОКУРОРА

В среду прошла первая коллегия Генеральной прокуратуры РФ, на которой генпрокурор Игорь Краснов, назначенный на должность в январе прошлого года, отчитался не за работу своего предшественника Юрия Чайки, а за свою. И несмотря на то что господин Краснов сам является выходцем из СКР, им были отмечены многочисленные нарушения как в работе следственных органов, так и оперативных служб. Определиться же с приоритетами генпрокурору помог президент **Владимир Путин**.

«За прошедший очень непростой 2020 год прокуроры защитили социальные права более миллиона граждан. Благодаря принятым мерам работникам предприятий выплачено почти 22 млрд руб. долгов по заработной плате», – сказал, открывая коллегию надзорного ведомства, **Владимир Путин**. И в целом, по его словам, несмотря на сложную обстановку, вызванную пандемией, удалось не допустить «критического всплеска неплатежей и просрочек по оплате труда».

«Ваша задача вместе с другими государственными органами, – напутствовал собравшихся в зале прокуроров президент, – обеспечить безусловное исполнение социальных гарантий, чтобы пожилые люди, люди с ограниченными возможностями без проволочек, разного

рода мытарств получили то, что им положено по закону: компенсации и бесплатные лекарства, медицинские услуги и средства реабилитации». И конечно, отмечал глава государства, на особом контроле должны оставаться вопросы поддержки многодетных семей и семей с низкими доходами, детей-сирот и матерей, которые одни воспитывают детей: «Надо незамедлительно реагировать на неправомерное удержание положенных людям пособий, компенсаций, других видов материальной помощи». По его словам, нельзя оставлять без внимания и факты домашнего насилия, ведь в 2020 году больше половины преступлений против несовершеннолетних были совершены членами их семей. Выделил глава государства и надзорное сопровождение стратегических национальных проектов: «Нарушения и злоупотребления здесь должны пресекаться и строго наказываться».

При этом одной из ключевых задач органов прокуратуры, напомнил президент, остается борьба с преступностью: «Вы отвечаете за координацию всей правоохранительной деятельности в России и должны делать все необходимое для снижения уровня криминальной угрозы, повышения раскрываемости преступлений, в том числе требовать более качественной работы от органов дознания и предварительного следствия».

«Нужно изучать правомерность отказов в регистрации сообщений о преступлениях, в рамках полномочий по ведению правовой статистики выявлять фальсификации учетных документов, давать принципиальную оценку фактам волокиты при расследовании уголовных дел и проведении доследственных проверок», – отметил господин **Путин**.

Другим важным направлением он назвал поддержку гособвинения. По словам президента, прокуроры должны демонстрировать высокую компетентность, эффективно защищать интересы государства, общества и граждан. В том числе необходимо повышать качество работы по защите прав предпринимателей, «в целом по обеспечению надежности всего каркаса отечественной деловой среды». «Прошу реагировать на все факты давления и ущемления прав хозяйствующих субъектов, особенно в малом и среднем бизнесе, а также в отношении самозанятых граждан и индивидуальных предпринимателей», – сказал он, отметив, что государство в последнее время старается поддержать этот сектор и этих людей.

По словам господина **Путина**, не менее серьезное внимание прокуроры должны уделить борьбе с коррупцией, прежде всего в таких сферах, как размещение и реализация гражданских и оборонных заказов, а также предоставление госуслуг, использование муниципального и государственного имущества. Нужно, отметил он, выявлять и несоответствие расходов госслужащих их доходам, а также совершенствовать механизмы возврата из-за рубежа активов, полученных преступным путем.

Сам господин Краснов, недавно отметивший год в должности генпрокурора, также много говорил о правозащитном направлении в деятельности органов прокуратуры. Всего, по его словам, при осуществлении надзора за исполнением законов, соблюдением прав и свобод человека и гражданина прокурорами только за год было пресечено 4 млн нарушений и восстановлены права более 1 млн человек. Благодаря вмешательству надзора погашены долги перед работниками почти на 24 млрд руб. и перед бизнесом по уже исполненным государственным и муниципальным контрактам на сумму более 37 млрд руб.

При этом, считает генпрокурор, его подчиненным «важно наращивать практику» предъявления регрессных исков к чиновникам, которые игнорировали обязательства перед предпринимателями «и создали своим бездействием дополнительную нагрузку на бюджет».

«Нужно переложить ее (нагрузку.– “Ъ”) на их плечи, что окажет и профилактический эффект», – подчеркнул господин Краснов.

Он рассказал, что в прошлом году была проверена деятельность 11 федеральных органов власти и ключевых корпораций, а также практически всех крупнейших предприятий–

исполнителей гособоронзаказа. В результате пресечено более 51 тыс. нарушений закона, касающихся ненадлежащего выполнения контрактных обязательств, программ импортозамещения, ценообразования. А в связи с выявленными фактами хищений, использования контрафактной продукции и другими нарушениями по материалам прокуроров возбуждено почти 500 уголовных дел. Кроме того, в суды направлено 2,5 тыс. исков на сумму более 1,3 млрд руб. Теперь важно обеспечить по ним реальное взыскание, отметил генпрокурор.

Игорь Краснов рассказал, что за год прокурорами выявлено четверть миллиона нарушений антикоррупционного законодательства, в том числе 90 тыс. фактов несоблюдения госслужащими установленных запретов и ограничений. В связи с этим 35 тыс. чиновников были привлечены к дисциплинарной ответственности, а 507 уволены в связи с утратой доверия. К нарушителям антикоррупционного законодательства подчиненные господина Краснова заявили иски на рекордную сумму в 84 млрд руб., большая часть из которой была удовлетворена судами. Однако, отметил генпрокурор, далеко не во всех случаях удалось добиться исполнения судебных решений, поэтому прокуроры, считает он, должны «со всей ответственностью отнестись к надзорному сопровождению деятельности судебных приставов в указанном направлении».

Игорь Краснов рассказал, что в прошлом году увеличилось число зарегистрированных преступлений, которых оказалось более 2 млн.

Среди них на 16% стало больше тяжких и на 5% особо тяжких деяний, а киберпреступность и вовсе увеличилась в полтора раза, причем раскрывается лишь четверть таких преступлений. «При этом проблема с раскрываемостью обострилась и по другим категориям преступлений. К сожалению, во многом это связано с системными упущениями в работе следственных органов и оперативных служб», – подчеркнул генпрокурор, отметив, что за год прокурорами выявлено более 5 млн нарушений, допущенных на досудебной стадии уголовного судопроизводства. Почти 14 тыс. уголовных дел направлено в суды после отмены решений органов предварительного расследования об их приостановлении. «Запоздалые, неполные меры по сбору и закреплению доказательств, как известно, способствуют уходу виновных лиц от ответственности. Поэтому надзор на всех стадиях должен быть своевременным и эффективным», – отметил он.

Часть вины лежит и на самих прокурорах. Последние, например, оказались не готовы к работе в недавно созданных апелляционных и кассационных судах общей юрисдикции. «Так, кассационными судами отменено либо изменено 40% итоговых судебных решений, но только треть из них по представлениям прокуроров», – сообщил Игорь Краснов, отметив, что прокуроры должны своевременно обнаруживать нарушения, «препятствующие постановлению законных и справедливых приговоров».

Владимир Путин в завершение попросил «тщательно проанализировать», с чем связано снижение раскрываемости преступлений.

И обратил внимание на то, что в отношении 180 тыс. подсудимых было прекращено их уголовное преследование. «Нужно и впредь добиваться того, чтобы все приговоры были объективными и справедливыми, полностью соответствовали норме закона», – отметил он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4731489>

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2021.03.18; ФНБ ГОТОВЯТ К ВЛОЖЕНИЯМ; НОВЫЕ ПРАВИЛА ИНВЕСТИРОВАНИЯ ЕГО СРЕДСТВ УЖЕ НА РАССМОТРЕНИИ ПРАВИТЕЛЬСТВА

Власти после оценки перспектив превышения ликвидной частью Фонда национального благосостояния (ФНБ) в ближайшие три года порога в 7% ВВП могут начать вложение его средств в инвестпроекты уже в ближайшие месяцы. Как сообщил в среду глава Минфина Антон Силуанов, ведомство уже направило на рассмотрение правительства новые правила

инвестирования денег ФНБ, предусматривающие, что доля участия фонда не должна превышать 25% стоимости проекта, а объем заемных средств – 40%. Впрочем, если быстро согласовать поправки не удастся, власти готовы начать инвестирование и по старым правилам – подобная спешка, видимо, может быть связана с нежеланием бизнеса вкладываться в крупные проекты без разделения рисков с государством при заявленных правительством планах по наращиванию частных инвестиций.

Инвестирование «излишков» средств ФНБ может начаться в первом полугодии 2021 года, сообщил в среду глава Минфина Антон Силуанов. Однако перед этим власти должны в рамках весенней корректировки макроэкономического прогноза убедиться, что на трехлетнем горизонте ФНБ превысит 7% прогнозного ВВП – тогда у правительства будут «все законодательные основания для принятия решения о вложении средств».

Поясним, согласно Бюджетному кодексу, средства ликвидной части ФНБ, превышающей 7% ВВП, могут быть направлены на реализацию инвестиционных проектов, в которых заинтересовано государство. Активное обсуждение такой возможности началось в 2019 году, когда стало ясно, что средств для этого будет достаточно. Впрочем, на фоне коронакризиса, начавшегося в 2020 году, дискуссия прервалась – и стала вновь актуальной в контексте объявленного властями запуска нового инвестцикла (напомним, в последние годы экономические власти разворачивали в РФ систему поддержки частных инвестиций, наиболее крупными инструментами которой являются соглашения о защите и поддержке капвложений, предполагающие гарантии стабильности инвестклимата, государственно-частные партнерства и специнвестконтракты). Впрочем, даже с учетом таких планов Минфин без охоты говорил об инвестировании средств ФНБ, ссылаясь на то, что в отдельные годы ликвидная часть ФНБ до отметки в 7% ВВП не дотянет. Так, согласно бюджету на эту трехлетку, ликвидная часть в 2021 году прогнозируется на уровне 7,1% ВВП, в 2022-м – 6,76%, а в 2023-м – 6,97%.

Отметим, по состоянию на 1 марта объем ФНБ составил 13,5 трлн руб., или 11,7% прогнозного ВВП на 2021 год. Ликвидная часть ФНБ (за вычетом средств, которые вложены в облигации, акции и на депозиты) составила 8,7 трлн руб., или 7,5% ВВП.

На прошлой неделе президент **Владимир Путин** сообщил, что при сохранении текущей внешнеэкономической конъюнктуры фонд будет ежемесячно пополняться на 180–200 млрд руб., и поручил правительству подготовить предложения по инвестированию его средств, провести оценку проектов, находящихся в высокой степени готовности, и «без промедления» запустить их. Ускорение этому процессу придала, видимо, неготовность бизнеса к крупным вложениям на действующих условиях – предпринимателям нужно разделение с государством рисков при реализации проектов, в том числе путем привлечения средств ФНБ (см. “Ъ” от 12 марта).

Перечень проектов, как отметил в среду Антон Силуанов, будет готов в течение месяца. По консервативным оценкам, объем вложений средств ФНБ в них может составить анонсированный еще в 2019 году 1 трлн руб. на три года. Вполне ожидаемо государство рассматривает возможность вложения в окупаемые проекты – как отмечал министр на прошлой неделе, власти рассчитывают, что на 1 руб. ФНБ должно привлекаться не менее 5 руб. частных инвестиций. В качестве возможного претендента на средства ФНБ министр вчера назвал проект ВСМ Москва–Санкт-Петербург – «только один этот проект стоит 1 трлн руб., и если говорим о том, что 25% (может быть доля ФНБ в бюджете одного проекта), то значительная часть уже может быть направлена на такого рода проект». Остальные проекты, которые могут попасть в перечень, министр называть не стал.

Кроме того, Минфин уточнил и правила вложений средств ФНБ – участие фонда не должно превышать 25% объема проекта, а объем заемных средств не должен быть выше 40%.

Отметим, до сих пор конкретных критериев инвестирования «излишков» средств ФНБ предусмотрено не было – до накопления в фонде 7% ВВП все его средства должны

размещаться на депозитах и счетах ЦБ, который вкладывает их только в высоколиквидные зарубежные активы, а свыше этой планки – допускается размещение «в иные финансовые активы». В 2019 году Минфин разработал законопроект, устанавливающий, что вложения ФНБ не могут превышать 20%, однако он так и не был принят – обсуждались и иные идеи. Сейчас предложенные Минфином изменения находятся на рассмотрении в правительстве – Антон Силуанов выразил надежду, что в ближайшее время они будут утверждены. Впрочем, если быстро это сделать не удастся, первые вложения могут быть распределены и до вступления постоянных правил в силу.

<https://www.kommersant.ru/doc/4731603>

КОММЕРСАНТЪ; ГАЛИНА ДУДИНА; 2021.03.18; ДОКУМЕНТ НА ВСЯКИЙ ЗАРАЗНЫЙ СЛУЧАЙ; ОБЯЗАТЕЛЬНЫМ УСЛОВИЕМ ДЛЯ ПОЕЗДОК В ЕВРОСОЮЗЕ ПРИВИВКА ОТ COVID-19 НЕ СТАНЕТ

В Евросоюзе появится единый цифровой сертификат вакцинации от COVID-19 – проект документа в среду представила Еврокомиссия. Предполагается, что он будет действовать как минимум до завершения пандемии. Сторонники введения таких документов в Европе надеются тем самым вернуть жизнь на континенте в нормальное русло, способствовав возобновлению туристических и деловых поездок. Впрочем, превращать сертификат в обязательное условие для путешествий, наподобие визы, пока не планируется. Вакцинация также не будет обязательным условием для поездок.

Многие европейцы до сих пор остаются запертыми на карантине в своих странах. Так что они с нетерпением ждали 17 марта, когда Еврокомиссия должна была представить вводные предложения по унификации национальных документов о вакцинации. Еще на январском саммите ЕС лидеры европейских стран одобрили идею придерживаться единого подхода к выдаче сертификатов о вакцинации. «Позднее мы посмотрим, могут ли быть использованы эти сертификаты в каких-то еще обстоятельствах», – заявил тогда глава Евросовета Шарль Мишель. Теперь от Еврокомиссии ждали уточнений: как будут выглядеть сертификаты и где они будут использоваться.

На пресс-конференции, которую в среду провела председатель Еврокомиссии Урсула фон дер Ляйен, стало ясно, что главные опасения критиков таких сертификатов не оправдались: новый цифровой документ (так называемый зеленый пропуск) не делит граждан на привитых и непривитых.

По словам госпожи фон дер Ляйен, в документе будет содержаться информация, во-первых, о вакцинации – перечисляя, госпожа фон дер Ляйен даже загибала пальцы, – во-вторых, о недавнем отрицательном результате ПЦР-теста и, в-третьих, об антителах после перенесенного заболевания.

Таким образом, в ЕС вводят систему, аналогичную уже действующей в Израиле, где также можно получить цифровой документ по этим трем параметрам.

Кроме того, в сертификате будут указаны имя, дата рождения обладателя и дата выдачи документа, а также минимальный объем данных, позволяющий обеспечить взаимное признание документа в странах ЕС. «Это общеевропейский подход к выдаче, проверке и принятию сертификатов для облегчения свободного передвижения внутри Евросоюза, основанный на строгом уважении принципа недискриминации и основных прав граждан ЕС», – говорится в сопроводительном заявлении Еврокомиссии. Система цифровых сертификатов будет действовать до окончания пандемии, если предложение комиссии утвердят Европарламент и Европейский совет.

«При помощи этого сертификата мы рассчитываем помочь странам-членам возобновить свободу передвижения безопасным и доверительным способом», – отметила глава Еврокомиссии. Теперь к лету, когда, как ожидается, проект зеленых пропусков будет воплощен в жизнь, странам предстоит определиться, как именно использовать эти

документы для перемещений – одним из пионеров в этом направлении рассчитывает стать Австрия, где уже с апреля введут зеленые пропуска для тех, кто сдает ПЦР-тесты.

При этом пропуска явно будут не единственным документом, позволяющим подтвердить, что предъявитель не инфицирован.

Так, например, уже должно быть запущено приложение Travel Pass, которое поможет авиапассажирам выполнять существующие требования о предоставлении результатов тестирования.

Оно разрабатывается Международной ассоциацией воздушного транспорта (IATA). Правда, российские авиаперевозчики пока комментируют грядущий запуск Travel Pass очень осторожно.

Напомним, ранее лидеры ряда стран недвусмысленно высказались против того, чтобы пропуска превращались в обязательное условие для въезда в ту или иную страну. «Прививочный сертификат может предоставить дополнительную информацию. Но это не значит, что путешествовать сможет только тот, у кого есть такой паспорт – на этот счет никакого политического решения не принято», – объясняла канцлер ФРГ Ангела Меркель.

Вице-премьер и глава МИД Бельгии Софи Вильмес также предупредила: она не допустит, чтобы вакцинация стала «фильтром для попадания в страну» – то есть фактором дискриминации. «Вакцинация от коронавируса не будет являться необходимым условием для поездок жителей ЕС между странами союза», – добавила в среду госпожа фон дер Ляйен.

Вместе с тем объявление о введении на европейском уровне единых сертификатов о вакцинации открывает возможность для Москвы вести переговоры о взаимном признании этих документов в России и ЕС. О том, что такие переговоры возможны, ранее упоминал **пресс-секретарь президента России** Дмитрий Песков. В свою очередь, постпред РФ при ЕС Владимир Чижов в беседе с агентством «РИА Новости» отметил: в Москве не верят, что страны Шенгенского соглашения решатся увязать выдачу виз со сделанной прививкой.

<https://www.kommersant.ru/doc/4731561>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; АРИАДНА РОКОССОВСКАЯ; 2021.03.18; КОД ДОСТУПА К МОРИЮ; В ЕВРОСОЮЗЕ ПРЕДСТАВИЛИ ПРОЕКТ ТУРИСТИЧЕСКИХ КОВИД-СЕРТИФИКАТОВ

В Евросоюзе представили проект «цифрового зеленого паспорта». Несмотря на то что изначально речь шла о сертификатах, подтверждающих вакцинацию от коронавируса, в итоговом документе предусмотрена возможность зарубежных поездок для переболевших или представивших негативный результат теста на COVID-19.

Еврокомиссар по вопросам юстиции и соблюдения верховенства права Дидье Рейндерс предпочитает называть новый документ «ковид-сертификатом», а не «паспортом вакцинации». Он объясняет: «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». По той же причине сертификат должен быть доступен в двух версиях – печатной и электронной, содержащей QR-код. Сейчас, по словам Рейндерса, технические службы Еврокомиссии бьются над тем, как сделать выпуск такого документа возможным на всей территории состоящего из 27 государств Евросоюза и при этом гарантировать защиту от подделок. Он надеется, что удастся создать общеевропейскую систему, которая пригодится и при других пандемиях.

Кроме того, планируется сделать возможным признание уже существующих сертификатов. Разрешать ли свободное передвижение гражданам, которые были привиты вакцинами, пока еще не признанными в ЕС, например, российскими и китайскими, каждая страна должна будет решать отдельно. И какие преимущества кроме свободного пересечения границ будут у обладателей сертификатов – тоже зависит от принимающей

стороны. По решению местных властей, им могут разрешить посещать музеи, а также питаться в ресторанах, даже если в стране введены противоэпидемические меры.

Несмотря на то, что сертификаты предназначены только для поездок в пределах ЕС, если государства, не входящие в единую Европу, будут готовы применять эпидемиологические стандарты, аналогичные принятым в Евросоюзе, отдельные европейские страны смогут при желании заключать с ними соглашения о взаимных поездках – при условии согласия Еврокомиссии. Как объединить все эти нюансы в одну систему и будет ли проект жизнеспособным, покажет время.

Пока проект по введению ковид-сертификатов ожидает утверждения на саммите Евросоюза 24-25 марта, а также голосования в Европарламенте. Если документ будет согласован главами стран-членов ЕС, его осуществление все равно затянется до мая и даже июня. В начале марта еврокомиссар по вопросам здравоохранения Стелла Кириакидес призвала коллег ускорить этот процесс: «Приближается лето, и гражданам нужна ясность в отношении путешествий и туризма». Но Брюссель известен тем, что принятие даже срочных общеевропейских решений затягивается там надолго. Поэтому нельзя исключать, что отдельные средиземноморские страны, где планируют открыть туристический сезон 14 мая, сделают ставку на уже существующие в отдельных государствах, в том числе не входящих в ЕС, «паспорта вакцинации».

Поскольку «ковид-паспорта» уже стали реальностью, на официальном туристическом интернет-портале ЕС появился раздел «лучших маршрутов для вакцинированных». В рейтинге «горячих» направлений перечислены курорты стран, которые уже впускают вакцинированных. А в Китае объявили о льготном режиме въезда в страну для иностранцев, привившихся китайскими вакцинами.

<https://rg.ru/2021/03/17/v-evrosouize-predstavili-proekt-turisticheskikh-kovid-sertifikatov.html>

РОССИЯ 24; 2021.03.17; «АЭРОФЛОТ» НАЗВАЛ СРОКИ ВОЗВРАЩЕНИЯ ДОКОВИДНЫХ АВИАПЕРЕЛЕТОВ

Страны еще не скоро с радостью будут встречать туристов, а международные рейсы возобновятся в том же объеме, как было до пандемии, не ранее чем через 3 года.

«Аэрофлот», крупнейший авиаперевозчик страны, поделился с телеканалом «Россия 24» своим прогнозом восстановления в мире прежних авиарейсов и завершения кризиса в отрасли.

Международные авиаперевозки восстанавливаются медленнее прогнозов и выйдут на «доковидный» уровень не раньше 2024 года, заявил гендиректор авиакомпании Михаил Полубояринов телеканалу «Россия 24».

В Европе сложная ситуация – вакцинация приостанавливается из-за претензий к вакцине, растет заболеваемость, вводятся новые карантинные ограничения.

«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», – сообщил руководитель авиакомпании. Российские авиаперевозки восстановятся быстрее – через год.

Из-за закрытия границ во время пандемии мировые авиакомпании сократили персонал и число рейсов. Пассажирские авиаперевозки в мире в прошлом году сократились на 65,9%, сообщила Международная ассоциация воздушного транспорта. В 2020 году российские авиакомпании снизили перевозку на 46% до 69,2 миллиона пассажиров, включая падение на международных рейсах на 76%, и внутренних – на 23%.

В доковидном 2019 году российские авиакомпании перевезли 128,1 миллиона пассажиров, в том числе на международных линиях – более 55 миллиона, на внутренних – 73

миллиона. Российские авиакомпании увеличат перевозку пассажиров в 2021 году на 52% в сравнении с 2020 годом, до 105 миллиона человек, прогнозируют в **Минтрансе РФ**.
<https://www.vesti.ru/video/2278680>

РОССИЯ 24; МАРИЯ БОНДАРЕВА; 2021.03.17; МИХАИЛ ПОЛУБОЯРИНОВ: ВОССТАНОВЛЕНИЕ РОССИЙСКОГО РЫНКА ОЖИДАЕТСЯ В 2022 ГОДУ. ИНТЕРВЬЮ С МАРИЕЙ БОНДАРЕВОЙ

Новый глава компании «Аэрофлот» Михаил Бояринов дал первое большое интервью телеканалу «Россия 24». Как пандемия ударила по отрасли, что будет с ценами на билеты, когда откроют границы с Европой, и какие глобальные трансформации произошли с холдингом?

<https://www.vesti.ru/video/2278580>

РОССИЯ 1; 2021.03.17; НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ СОЗДАНА ЕДИНАЯ АВИАКОМПАНИЯ «АВРОРА»

Единую авиакомпанию создали на Дальнем Востоке. Региональные перевозчики объединились под брендом «Аврора». При этом известно, что Сахалинская область купила у «Аэрофлота» 51 процент акций за 1 рубль. Оставшийся пакет будет разделен по субъектам ДФО, передает ГТРК «Магадан», выходящая в эфир на телеканалах «Россия 1» и «Россия 24».

В списке вошедших в региональный альянс компаний – «Алроса», «Якутия», «Аврора» и «Полярные авиалинии» (все они базируются в республике Якутия), а также «Камчатское авиапредприятие» и «Хабаровские авиалинии». Предполагаются, что благодаря такому объединению появится возможность создать общую маршрутную сеть, которая охватит сотни населенных пунктов, и повысит качество пассажирских перевозок.

РОССИЯ 1; 2021.03.17; ДОРОГИ БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ПРИВОДЯТ В ПОРЯДОК ПОСЛЕ ЗИМЫ. ВЕСТИ

Дороги Белгородской области приводят в порядок после холодов. Непогода, частые и резкие перепады температуры минувшей зимой причинили серьезный урон автомагистралям. Руководитель области Вячеслав Гладков поставил задачу перед всеми профильными ведомствами активизировать аварийный ямочный ремонт, чтобы жители могли безопасно передвигаться по дорогам.

<https://www.vesti.ru/video/2278634>

ВЕСТИ ПЕНЗА; 2021.03.17; ПОДРОБНОСТИ ДТП С АВТОБУСОМ В РЯЗАНИ: ОЧЕВИДЕЦ РАССКАЗАЛ, КАК ВСЕ ПРОИЗОШЛО

Подробности крупного ДТП в Рязанской области стали известны 17 марта. Напомним, ночью в аварию попал междугородний рейсовый автобус, который следовал из Москвы в Пензу.

ДТП произошло на 226-м километре трассы М5 «Урал» в Спасском районе Рязанской области, недалеко от поворота на село Ушаково. Водитель автобуса – мужчина 1971 года рождения – не справился с управлением, машина перевернулась. В салоне находились 58 человек, в том числе два водителя и 56 пассажиров. Все взрослые, детей среди них не было.

«По предварительным данным, пострадало 17 человек. Которые доставлены в лечебные учреждения города Рязани. Для ликвидации последствий ДТП привлечено 35 человек личного состава и 16 единиц техники», – рассказал представитель местного МСЧ.

«Машину повело, потом резко торможение, и занос. И он переворачивается. Крики, шум, суета. Стекла выбиты. Кто внизу, асфальт смотрит, он же вот так лежал. Кто

по нормальнее, стали помогать, кому вещи, у кого телефон нашли, раздали, у кого салфетки, у кого бинты, помогать стали», – поделился очевидец происходящего.

Известно, что в областной больнице Рязани остаются шесть человек, двое из них в реанимации. 25 пассажиров уже вернулись в Пензу – за ними выслали другой автобус, еще 12 привезут по окончании следственных действий. 17 человек решили добираться до пункта назначения самостоятельно.

Как отметили в **Росавтодоре**, участок трассы, где произошла авария, имеет 4 полосы движения, по оси установлено барьерное ограждение. В момент ДТП дорожное покрытие было чистое. Зимнее содержание трассы отвечает нормативным требованиям.

По факту дорожно-транспортного происшествия в УМВД России по Рязанской области возбудили уголовное дело по статье 264 «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств».

Как ранее сообщалось, в пензенской прокуратуре также заинтересовались произошедшим.

Ранее ситуацию **прокомментировал** глава региона Иван Белозерцев.

Он также сообщил, что на место из Пензы выехали медики, которые осмотрят пострадавших и примут решение об их транспортировке в регионе.

<https://russia58.tv/news/475913/>

ТАСС; 2021.03.17; МИНФИН НАЗВАЛ ВСМ СРЕДИ ПРОЕКТОВ ДЛЯ ВОЗМОЖНОГО ВЛОЖЕНИЯ СРЕДСТВ ФНБ

Вложение средств Фонда национального благосостояния (ФНБ) целесообразно в окупаемые проекты – например, в строительство высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Санкт-Петербург. Об этом заявил журналистам глава Минфина РФ Антон Силуанов.

«Все зависит от объема проектов. Есть наши оценки возможного участия ФНБ, но если брать меры консервативной оценки, то это где-то триллион рублей на три года. Но если посмотреть проекты, в которые целесообразно вкладывать средства ФНБ, то, например, это проект ВСМ Москва – Санкт-Петербург», – сказал он, отвечая на вопрос о потенциальном количестве проектов, которые могут быть профинансированы из ФНБ.

«Мне кажется, что в первую очередь это должны быть окупаемые инфраструктурные проекты, ВСМ – один из таких. Мы список формируем, ранжирование будет проведено», – добавил глава Минфина.

По словам Силуанова, стоимость проекта строительства ВСМ оценивается в 1 трлн рублей.

11 марта министр заявлял, что правительство в этом году планирует утвердить порядок инвестирования ликвидной части Фонда национального благосостояния. Сейчас объем ликвидной части ФНБ позволяет инвестировать в новые проекты.

По данным Минфина, объем ФНБ на 1 марта 2021 г. составил 13,552 трлн руб. Объем ликвидной части ФНБ равнялся 7,5% ВВП, или 8,687 трлн рублей.

ГТРК БУРЯТИЯ; 2021.03.17; ОБЩЕСТВЕННИКИ ПРОДОЛЖАЮТ КОНТРОЛИРОВАТЬ ХОД РЕКОНСТРУКЦИИ БАМА

Группы общественного контроля продолжают выезжать на места строительства и реконструкции объектов инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей.

В ближайшее время запланировано проведение общественных слушаний, где члены контрольных групп обсудят соблюдение законодательства в области природопользования и охраны окружающей среды на объектах реконструкции.

Также запланировано посещение в рамках общественного контроля площадок трех объектов на перегонах «Кавокта – Ангаракан», «Янчуй – Чуро», «Кюхельбекерская –

Кавокта» в районе поселка Янчукан Северо-Байкальского района. В целом в текущем году общественники планируют обсудить с руководством РЖД строительство и реконструкцию 12 объектов в Северобайкальске и Северо-Байкальском районе. Председатель Общественной палаты Баир Бальжиров предложил обратить внимание на взаимодействие с научными организациями Бурятии.

Любой неравнодушный житель республики может позвонить на горячую линию ВСЖД по вопросам охраны Байкала при модернизации Транссиба и БАМа 8-800-2000-665. Специалисты отвечают на вопросы о соблюдении природоохранных требований, взаимодействии с общественными организациями и населением, защите животного и растительного мира. В понедельник, среду и пятницу горячая линия работает с 9 до 19 часов, во вторник и четверг с 9 до 20 часов, в субботу с 9 до 16 часов.

Напомним, группы общественного контроля inspectируют ход реконструкции БАМа и Транссибирской магистрали в рамках меморандума, подписанного 27 августа 2020 года между Правительством Бурятии, ОАО «Российские железные дороги» и Общественной палатой Бурятии.

– Меморандум предусматривает мероприятия по охране окружающей среды при реализации проекта развития БАМа и Транссиба. Этот документ очень объемный. К нему прилагается план, включающий порядка 48 пунктов, в которых подробно прописаны действия всех сторон: это и контроль за земельными участками, где будет вестись деятельность по модернизации железной дороги, и контроль за вырубкой и дальнейшим восстановлением зеленых насаждений. Хотелось бы подчеркнуть, что реконструкция Транссиба и БАМа не подразумевает сплошных рубок на Байкале, зеленые насаждения будут убирать только в зоне отвода железной дороги, общая площадь этих отводов составит не более 6 гектар, – отмечал Алексей Цыденов.

Соглашение будет действовать до 31 декабря 2024 года, то есть на всем протяжении модернизации БАМа и Транссиба, развитие которых предусмотрено **комплексным планом модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры** до 2024 года. В восточном направлении планируется увеличение провозной способности в 1,5 раза – до 180 млн тонн в 2024 году и до 210 млн тонн в 2025 год.

<https://bgtrk.ru/news/society/199972/>

ГУДОК; КСЕНИЯ ПОТАЕВА; 2021.03.17; УГОЛЬ ОТПРАВЛЯЮТ НА ВОСТОК; ОАО «РЖД» ДАЛИ УКАЗАНИЯ ПО РАЗВИТИЮ БАМА И ТРАНССИБА ЗА ГОРИЗОНТОМ 2024 ГОДА

В минувший понедельник на совещании Правительственной комиссии по вопросам социально-экономического развития Дальнего Востока обсуждалось увеличение пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей. По итогам мероприятия **премьер-министр РФ Михаил Мишустин** поручил правительству совместно с ОАО «РЖД» подготовить детальный план по развитию Восточного полигона с учетом увеличения объема вывоза угля на восток до 195 млн тонн к 2025 году.

Во вступительной речи **председатель Правительства РФ Михаил Мишустин** отметил, что в течение ближайших четырех лет необходимо расширить БАМ и Транссиб, проложить новые пути и усилить энергоснабжение железнодорожных магистралей, создать современные объекты инфраструктуры для обеспечения перевозок. «Объем финансирования на эти цели в ближайшие три года составит около 780 млрд руб.», – сказал он.

По итогам совещания **Михаил Мишустин** дал поручение Правительству РФ совместно с ОАО «РЖД» разработать план увеличения пропускной способности железных дорог на Дальнем Востоке. В число возможных источников финансирования будет включен Фонд национального благосостояния, сообщил в понедельник ТАСС.

При этом, по данным ТАСС, план должен быть разработан с учетом инициативы главного исполнительного директора «Роснефти», занимающего также должность секретаря президентской комиссии по Топливно-энергетическому комплексу, Игоря Сечина.

Глава «Роснефти» предлагает обеспечить вывоз 195 млн тонн угля в год на восток к 2025 году, говорится в письме Игоря Сечина президенту РФ Владимиру Путину, на которое ссылается «Коммерсантъ». Стоит отметить, что согласно установленным правительством показателям **Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ)**, первый этап развития Восточного полигона БАМа и Транссиба предусматривает увеличение в 2021 году провозной способности этих магистралей в направлении морских портов и пограничных переходов Дальнего Востока до 144 млн тонн в год. Реализация второго этапа позволит увеличить пропускную способность БАМа и Транссиба до 180 млн тонн в год до 2024 года. При этом документ предполагает вывоз не только угля, но и других номенклатур.

По данным газеты «Коммерсантъ», также Игорь Сечин в письме предупредил президента об угрозе потери рынков Азиатско-Тихоокеанского региона из-за «ревизии и торможения» решений о расширении экспорта угля в Азию.

Глава «Роснефти» написал, что сейчас экспортные потоки угля направляются в порт Тамань в Краснодарском крае, вместо того чтобы идти на рынки Азии. При этом ставки перевалки в Тамани достигают \$17-18 за тонну – «более чем в полтора раза больше», чем в Ванино, однако это «не отвечает задачам развития российской угольной промышленности, а также экономически неоправданны». В итоге Россия может потерять долю на угольных рынках в Азии, написал он главе государства. Несмотря на невыгодные, по мнению Игоря Сечина, условия, угольщикам приходилось вывозить топливо через Тамань из-за сформированного Минэнерго РФ плана экспортных перевозок угля железнодорожным транспортом в восточном направлении, который учитывает объемы отгрузки не только на восток, но и на другие направления, в том числе в морские порты Азово-Черноморского бассейна. «Коммерсантъ» также сообщает, что **Владимир Путин**, прочитав письмо, поставил на нем резолюцию «согласен» и поручил правительству разобраться с вопросом. Отметим, что «Роснефть» с 2002 года не контролирует напрямую ни один угледобывающий актив, хотя в прошлом году СМИ сообщали о планах компании построить портовые мощности для перевалки угля на Таймыре.

В Минэнерго на запрос «Гудка» не ответили.

Как ранее сообщал «Гудок», генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозеров на совещании у премьер-министра **Михаила Мишустина** 6 марта заявил, что холдинг в кратчайшие сроки представит поквартальные планы по второму этапу расширения Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей. Также РЖД планируют сформировать программу развития Восточного полигона до 2030 года. «Компания активизировала разработку и утверждение второго этапа проекта развития БАМа и Транссиба. Сейчас мы в кратчайшее время представим поквартальный план для организации регулярного мониторинга в соответствии с вашим поручением», – заметил он.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА ЭКОНОМИКА СИБИРИ; ЕКАТЕРИНА ДЕМЕНТЬЕВА; 2021.03.17; ПОДТЯНУТЬ ДО УРОВНЯ

Власти Иркутской области смогли вернуть в федеральный **план модернизации магистральной инфраструктуры** аэропорт Киренска. В 2016 году его исключили из аналогичной федеральной целевой программы: **минтранс РФ** сослался на то, что оператор воздушной гавани – банкрот.

ФГУП «Киренское авиационное предприятие» находится в затяжной процедуре банкротства с 2004 года. Сейчас предприятие занимается оформлением земли под

объектами аэропорта. Только после того как земельные отношения приведут в порядок, имущество можно будет продавать. Интерес к нему давно проявляет ООО «Аэропорт Киренск» (входит в структуру ГК «Истлэнд»), которое арендует аэропорт.

Надо отметить, что региональные власти приложили массу усилий для того, чтобы вернуть Киренск в госпрограмму. Они доказывали, что та часть воздушной гавани, которую надо модернизировать, не попадает в конкурсную массу. А ВПП нуждается в срочной реконструкции, поскольку находится в крайне плохом состоянии, и ямочный ремонт, проведенный за счет внебюджетных источников в 2015 году, ситуацию не исправил.

Модернизация аэропорта предполагает реконструкцию взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек и перрона. Эти работы оцениваются в 1,4 миллиарда руб-лей. Проектно-сметную документацию также разработают за счет федерального бюджета.

Отметим, что в федеральный план включена еще одна воздушная гавань Приангарья с непростой судьбой – аэропорт Братск. С 2014-го по 2016 год там модернизировали значительный объем аэронавигационного оборудования, но затем работы остановили. Возобновились они только в 2020-м – причем несмотря на перспективы банкротства оператора аэропорта.

В 2019 году авиакомпания «ВИМ-Авиа», сама признанная банкротом, попыталась заявить о банкротстве принадлежащей ей компании-оператора ПАО «Аэропорт Братск». Впрочем, все попытки остались безуспешными. А в это время ФГУП «Администрация гражданских аэропортов» один за другим объявляло аукционы на строительные-монтажные работы на братской ВПП. Первые три раза торги так и не были признаны состоявшимися – слишком маленькая смета (всего 1,2 миллиарда рублей) отпугивала претендентов. И только четвертая попытка оказалась относительно удачной – заявку подал один участник, иркутская фирма. Ей и достался подряд.

Работы должны завершиться в 2022 году. Тем временем компанию-оператора выставили на торги: в первый раз – в конце прошлого года, а в начале марта 2021-го – повторно. На реализацию проекта в Братске это, однако, никак не влияет: федеральные деньги выделены, контракт с подрядчиком подписан, работы начались.

По мнению регионального министерства жилищной политики, энергетики и транспорта Иркутской области, совершенно логично. Вся аэродромная инфраструктура (ВПП, рулежные дорожки, перроны, светосигнальное оборудование) и в Братске, и в Киренске находится в федеральной собственности. А значит, государство может приводить свою собственность в должный вид без всякой опаски.

Однако эксперты полагают, что есть смысл осторожничать: оператор аэропорта берет аэродромную инфраструктуру в долгосрочную аренду. А любая модернизация ВПП имеет смысл при наличии финансово устойчивой компании, которая будет это хозяйство арендовать и эксплуатировать. А этого не скажешь в отношении действующих в Киренске и Братске операторов.

Впрочем, логика может лежать совсем в другой плоскости – бизнес-интересов. В относительной близости от Братска реализуется несколько крупных проектов, в частности, строительство Тайшетского алюминиевого завода, создание предприятия по выпуску картона и модернизация действующего производства целлюлозы в Усть-Илимске. Им нужен аэропорт поблизости. В Усть-Илимске есть аэродромная площадка с небольшим терминалом, однако длина полосы там всего 1 000 метров – этого недостаточно, чтобы принимать суда крупнее бизнес-джетов и Ан-24. Восстанавливать аэродром слишком дорого, да и смысла особого нет – проще модернизировать братский.

Специалисты не исключают, что оператора в Братске готов купить один из крупных аэропортовых холдингов России, но на условии, чтобы вся аэродромная инфраструктура была в полном порядке.

РОССИЯ 1 ВЕСТИ-МОСКВА; МАКСИМ ОПАРИН; 2021.03.17; ДМИТРОВСКОЕ И РОГАЧЕВСКОЕ ШОССЕ СВЯЖЕТ НОВАЯ ДОРОГА: ОГРОМНАЯ ПРОСЕКА УЖЕ ПРОРУБЛЕНА

В Подмосковье в рамках президентского национального проекта «Безопасные и качественные дороги» реализуют масштабный инфраструктурный проект. Речь о Северном обходе Лобни. Он обеспечит жителей транспортной связью с Дмитровским и Рогачевским шоссе и решит проблему автомобильных пробок.

Автомобильная дорога Северный обход Лобни пока в начале строительства. Через лес уже прорублена огромная просека, через которую и пойдет трасса. Сейчас рабочие готовят площадку для возведения эстакады через железнодорожные пути Савеловского направления – это будет один из важнейших объектов новой дороги, сообщает программа «Вести-Москва».

Строители устанавливают металлический решетки в основание будущей огромной конструкции. Позже их залиют бетоном, и на этот фундамент уже встанет одна из опор путепровода. Всего их планируется 4. На них и будет держаться шестиполосная эстакада. «Ведутся работы по забивке свай под опоры путепровода. Путепровод имеет 4 опоры в своей конструкции. сейчас конкретно ведется забивка свай под третью опору», – рассказывает Артем Дроздов, руководитель проекта строительства.

Параллельно с этим катки выравнивают песчаное основание для всей строительной площадки. Грунты здесь не подходящие, поэтому дорожники вывезли отсюда больше 80 тысяч кубов земли и заменили на песок.

Это будет современная трасса, которая в перспективе соединит Дмитровское и Рогачевское шоссе. Дорога облегчит путь тем, кто едет в Лобню из Москвы и обратно. Сейчас город разделен на две части железнодорожными путями. Чтобы выехать или въехать, в пробках на переездах люди тратили больше полутора часов – это почти 40 тысяч человек. После запуска МЦ интервалы между поездами уменьшились, а время для автомобилистов в ожидании открытия шлагбаума увеличилось. Новая трасса избавит от этих пробок.

«На перспективу здесь будет до 120 тысяч автомобилей в сутки проходить. То есть это будет шестиполосная дорога категории 1В», – объясняет Илья Ягода, начальник службы по строительству искусственных сооружений Дирекции дорожного строительства.

Впереди у строителей большой путь, им придется проложить почти 5 км дорог по непроходимому лесу. Жители Лобни и москвичи смогут оценить новую трассу уже в 2022 году.

<https://www.vesti.ru/video/2278654>

РИА НОВЫЙ ДЕНЬ; 2021.03.17; В ЧЕЛЯБИНСКЕ НАЧАЛА РАЗВАЛИВАТЬСЯ ДОРОГА, ОТРЕМОНТИРОВАННАЯ В ПРОШЛОМ ГОДУ

Челябинские общественники заявили о некачественно выполненном ремонте дороги, прошедшем в 2020 году.

Как сообщили РИА «Новый День» в **пресс-службе** Челябинского регионального отделения Общероссийского народного фронта, весеннее потепление традиционно продемонстрировало качество работы дорожных подрядчиков, обеспечивающих реализацию национального **проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД)** в Челябинске.

Эксперты организации обнаружили разрушения и другие недостатки на дороге, которая была отремонтирована в 2020 году. Общественники обратились к главе Челябинска с просьбой побудить подрядчиков исправить выявленные дорожные дефекты.

Речь идет об участке дороги на улице Шаумяна, к которому у общественников были претензии еще на этапе проводимого ремонта, но подрядчик – «Уралдорстрой» (бывшая компания «ЯКК») не принял их во внимание. Результатом стало скорое разрушение

дорожного полотна. Также здесь образовалась глубокая яма, в которую, в том числе из-за отсутствия освещения в темное время суток, регулярно попадают автомобили. Водители жалуются на причиненный ущерб – поврежденные диски и колеса. У экспертов также возникли претензии к прилегающим территориям, которые дорожники проигнорировали. По предварительным итогам реализации БКАД в 2020 году в Челябинске, ни один из подрядчиков не обошелся без нарушений. Поэтому в новом сезоне общественники будут с особым вниманием контролировать качество работ по нацпроекту. Также эксперты призывают южноуральцев подключиться к мониторингу в режиме онлайн.

<https://newdaynews.ru/chelyabinsk/719070.html>

ТАСС; 2021.03.17; ПСКОВСКИЕ ВЛАСТИ УВЕЛИЧАТ ЧИСЛО КОМПЛЕКСОВ ВИДЕОФИКСАЦИИ НА ДОРОГАХ В 1,3 РАЗА В 2021 Г.

Число комплексов фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения на дорогах Псковской области в 2021 году увеличится в 1,3 раза за счет участия в нацпроекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги». На трассах будет работать почти 110 таких систем, сообщила в среду пресс-служба администрации Псковской области по итогам совещания по обеспечению безопасности дорожного движения, проведенного губернатором Михаилом Ведерниковым.

В ходе совещания глава региона отметил, что в прошлом году регион вошел в перечень субъектов с высоким травматизмом и высокой смертностью на дорогах. При этом для Псковской области вопрос снижения числа аварийных участков дорог крайне актуален, так как протяженность региональных дорог составляет более 8 тыс. километров, при этом лишь 34% из них находятся в нормативном состоянии. Кроме того, область является приграничной – это единственный регион РФ, который граничит сразу с тремя иностранными государствами, пропуская через свою территорию поток транзитных грузовых автомобилей.

«Всего в Псковской области на сегодняшний день действует 84 комплекса видеофиксации, в 2020 году было приобретено 8 передвижных комплексов, а также 3 автомобиля для передвижных комплексов. В этом году будет продолжена работа по обновлению комплексов, дополнительно планируется установить 25 стационарных комплексов», – отмечается в сообщении.

По оценке губернатора, камеры фотовидеофиксации помогут снизить аварийность на дорогах. Кроме того, по его словам, рост травматизма в регионе произошел после того, как увеличилось число отремонтированных трасс. «Не раз анализировали эту ситуацию, это связано в первую очередь с тем, что большое количество дорог приведено в порядок. Люди начинают ездить быстрее, но очевидно, что и есть необходимость принимать дополнительные меры, устанавливать дополнительные комплексы, чтобы стимулировать граждан к безопасному вождению», – пояснил Ведерников.

Установка комплексов, фиксирующих нарушения ПДД, для региона является актуальной. Ранее руководство управления ГИБДД УМВД России по Псковской области сообщало, что стационарные комплексы фотовидеофиксации необходимо установить в ряде городов и районов региона: в Пскове, Великих Луках, на федеральной трассе Р-23, в Порхове на административной дороге А-212, где происходит больше всего нарушений и аварий с человеческими жертвами. По оценке представителей ГИБДД, «технические средства автоматической фиксации нарушений ПДД оказывают большое профилактическое воздействие на участников дорожного движения».

REGNUM; 2021.03.17; В ПРИМОРЬЕ ЗА ТРИ ГОДА ОТРЕМОНТИРОВАЛИ ПОЧТИ 400 КМ ДОРОГ

В Приморье в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» отремонтируют дороги к больницам, детским садам и школам. Работы начнутся в апреле, сообщили корреспонденту ИА REGNUM в **пресс-службе** краевого правительства. Так, во Владивостоке благодаря нацпроекту отремонтируют дороги к трем школам и трем детским садам и православной гимназии.

В Артеме преобразится дорога к станции скорой помощи и городской больнице №1, а также в селе Кневичи к школе №22.

Сразу четыре дороги, ведущих к соцучреждениям, отремонтируют в Надеждинском районе – к школе, больнице, к главной площади и ФАПу.

В Шкотовском районе приведут в порядок дороги в поселках Подъяпольское, Штыково, селах Стеглянуха и Центральное.

За три года в Приморье капитально отремонтировали почти 400 км дорог. В 2021 году под ремонт запланировано 98,1 км – на 13 км больше, чем в 2020-м.

Как сообщало ИА REGNUM, информационную систему, отслеживающую реализацию национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», представили 17 марта в Ситуационном центре губернатора Рязанской области. В цифровом инструменте предусмотрена обратная связь для граждан.

<https://regnum.ru/news/3218212.html>

REGNUM; 2021.03.17; В РЯЗАНИ ЗАПУСТИЛИ СИСТЕМУ КОНТРОЛЯ РЕМОНТА ДОРОГ

Информационную систему, отслеживающую реализацию национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», представили 17 марта в Ситуационном центре губернатора Рязанской области. В цифровом инструменте предусмотрена обратная связь для граждан, сообщает **пресс-служба** правительства региона.

Все объекты, ремонтируемые в рамках реализации нацпроекта, нанесли на интерактивную карту. Это позволит ознакомиться с их основными характеристиками, **комментариями** специалистов, фотографиями до, во время и после работ. Для граждан предусмотрена обратная связь для обращений, есть контакты ответственных лиц из числа сотрудников дирекции дорог Рязанской области.

В 2021 году по нацпроекту в Рязанской области предстоит отремонтировать 127 объектов, 119 из них включены в план-график торгов и уже законтрактованы.

<https://regnum.ru/news/3217875.html>

SM NEWS; 2021.03.17; ГИБДД РАССКАЗАЛА ОБ ОБНОВЛЕНИИ ОБОРУДОВАНИЯ БЛАГОДАРЯ НАЦПРОЕКТУ

Благодаря новому нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» вскоре произойдет модернизация оборудования сотрудников ГИБДД.

В **пресс-службе** дорожного ведомства сообщили о том, что новые технические средства теперь позволят внимательнее проследить за тем, как российские автомобилисты соблюдают ПДД, в каком состоянии сейчас находится та или машина, а также каково состояние дорог в той или иной местности.

«С помощью таких технических средств можно будет вскоре оценить самые основные эксплуатационные качества автомобильных дорог и различных транспортных средств», - дали объяснение в **пресс-службе** ведомства.

Среди названных устройств были перечислены люксометры, а также ретрорефлектометры. Первое устройство позволит сотрудникам понять, достаточно ли освещена данная дорога или нет, а второе даст им возможность зафиксировать светотехнические границы различных дорожных знаков.

Помимо этого, также весьма значительно обновится и автомобильный парк дорожной инспекции. В 2020 году регионам было выделено уже более 4-х тысяч новых патрульных автомобилей.

<https://sm.news/gibdd-rasskazala-ob-obnovlenii-oborudovaniya-blagodarya-nacproektu-70968/>

ТАСС; 2021.03.17; ГОСДУМА УТОЧНЯЕТ ВОПРОСЫ ОРГАНИЗАЦИИ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Госдума в среду приняла в первом чтении правительственный законопроект, которым в том числе уточняется срок начала перевозок по межрегиональному маршруту победителем конкурса, а также вводится понятие «срок эксплуатации транспортных средств».

Документ обязывает юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, участников договора простого товарищества, которым выдано свидетельство об осуществлении перевозок по межрегиональному маршруту, приступить к осуществлению перевозок по данному маршруту не позднее чем через 90 дней со дня его включения в реестр межрегиональных маршрутов регулярных перевозок, а в случае изменения межрегионального маршрута регулярных перевозок – не позднее чем через 10 дней со дня изменения сведений о данном маршруте в реестре межрегиональных маршрутов регулярных перевозок.

Помимо этого, законопроектом устанавливается, что если по итогам проведения конкурса на право получения свидетельств об осуществлении перевозок по одному или нескольким муниципальным, межмуниципальным маршрутам несколько заявок получили одинаковое количество баллов, победителем признается участник конкурса, по предложению которого установлен маршрут регулярных перевозок, а при отсутствии такого участника – участник, заявка которого подана ранее других заявок, получивших высшую оценку.

Также вводится понятие «срок эксплуатации транспортного средства» – количество полных календарных лет, прошедших с года, в котором впервые была осуществлена государственная регистрация транспортного средства. Как пояснил ТАСС **член комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимир Сияговский**, сейчас «не определено понятие «срок эксплуатации транспортных средств», которое является одним из критериев оценки заявок на участие в открытых конкурсах».

«Кроме того, не установлены сроки, в течение которых перевозчик обязан приступить к перевозкам по установленному или измененному межрегиональному маршруту. Отсутствует механизм изменения расписания перевозок в связи с переходом территорий на другие часовые зоны», – продолжил депутат. Он добавил, что органы власти также не наделены полномочиями по установлению формы электронной маршрутной карты и требований к ней. Согласно тексту, полномочием по утверждению формы электронной карты маршрута регулярных перевозок и требований к ней наделяется **Минтранс РФ**.

«Предлагаемые нам изменения должны устранить имеющиеся нестыковки в действующем законодательстве», – добавил Сияговский.

<https://tass.ru/ekonomika/10925041>

ТАСС; 2021.03.17; «СКОЛКОВО» ПОДДЕРЖИТ ВЫХОД ТЕХНОЛОГИЙ БЕСПИЛОТНОГО ТРАНСПОРТА НА НОВЫЙ УРОВЕНЬ

Фонд «Сколково» поддерживает введение особого правового режима для развития технологий беспилотного транспорта и готов расширить число разработчиков,

тестирующих свои образцы на территории одноименного инновационного центра. Об этом ТАСС в среду сообщили в **пресс-службе** фонда.

Правительство РФ 15 марта утвердило подготовленный **Минтрансом** комплекс мероприятий по поэтапному вводу в эксплуатацию беспилотных автомобилей без инженера-испытателя в салоне. Их тестирование на дорогах общего пользования начнется уже в 2021 году.

«[Фонд] «Сколково» готов содействовать активному развитию этой инновационной сферы и предоставлять разработчикам возможности для тестирования технологии в более прогрессивных сценариях на площадке иннограда, в том числе для использования в повседневных сервисах, например, в формате такси. Важно, что мы занимаемся данным вопросом комплексно, активно участвуем не только в повестке тестирования технологий, но и в вопросах формирования нормативно-правовой базы. Нашей целью становится безопасная эксплуатация беспилотного транспорта, который станет частью повседневной жизни людей уже в самом ближайшем будущем. Принятие закона об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций позволит нам оперативно подготовить введение такого режима для беспилотных автомобилей в «Сколково», – приводит **пресс-служба** фонда «Сколково» слова его председателя Аркадия Дворковича.

Инновационный центр «Сколково» в 2018 году стал одной из первых площадок в стране, где по дорогам общего пользования начали ездить беспилотные автомобили.

<https://tass.ru/nauka/10928985>

КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ГРИШИНА; 2021.03.18; СУДЕБНОЕ ОСАГО ПОТЕРЯЛО В ЦЕНЕ; МОНИТОРИНГ СТРАХОВАНИЯ

В 2020 году размер судебных выплат по ОСАГО сократился на 64% по сравнению с 2019-м, до 3,98 млрд руб., подсчитали в Российском союзе автостраховщиков (РСА). Связанные с разбирательствами накладные расходы страховщиков (штрафы, пени, оплата экспертиз) также существенно снизились – на 62%, до 5,7 млрд руб.

В РСА отмечают, что ранее в структуре судебных платежей значительную долю составляли суммы, возникшие из-за «злоупотребления правом со стороны недобросовестных юридически подкованных посредников». Нынешнее снижение выплат и накладных расходов в союзе объясняют как раз результатами успешной борьбы с недобросовестными практиками взыскания убытков со страховщиков. Также в РСА указывают на успешную работу института финансового омбудсмена (рассматривает споры по ОСАГО с июня 2019 года до обращения в суд). Эти факторы привели «как к резкому снижению количества судебных разбирательств по спорам в ОСАГО и к разгрузке судов, так и к снижению расходов страховщиков на судебные расходы и штрафы», говорит президент Всероссийского союза страховщиков Игорь Юргенс.

Отметим, что в 2020 году из-за пандемии сократилась аварийность на дорогах – и это тоже может быть причиной снижения судебных выплат страховщиков. По данным ГИБДД, в 2020 году произошло 145 тыс. ДТП с пострадавшими и погибшими – это на 11,7% меньше, чем годом ранее (отдельной статистики по авариям с ущербом по имуществу ГИБДД не ведет). Впрочем, страховщики уверяют, что на деле аварийность сокращалась лишь в апреле 2020-го и только в Москве – где действовали строгие правила самоизоляции и где мало крупных аварий с существенным имущественным ущербом, которые происходят на так называемых красных скоростных трассах.

Кроме того, стоит учесть, что обязательное участие страховщиков в досудебных разбирательствах у финомбудсмена в 2020 году стоило им немалых денег. «Если учесть суммы к выплате автомобилистам по его решениям в 2020 году – порядка 5 млрд руб., – получится, что страховщики не так уж сильно сэкономили в судах, победив автоюристов», – говорит собеседник “Ъ” на страховом рынке. В **пресс-службе**

финансового омбудсмана “Ъ” сообщили, что итоги по решениям по ОСАГО в 2020 году пока не подведены.

<https://www.kommersant.ru/doc/4731577>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.03.18; ПОХМЕЛЬЕ С КОНФИСКАЦИЕЙ; АВТОМОБИЛИ НЕТРЕЗВЫХ ВОДИТЕЛЕЙ ПРЕДЛАГАЮТ ОТБИРАТЬ В ПОЛЬЗУ ГОСУДАРСТВА

Госсобрание Башкирии внесло в Госдуму законопроект, вводящий конфискацию автомобиля у водителей, неоднократно пойманных за рулем в нетрезвом виде либо по вине которых произошло ДТП с пострадавшими. Депутаты ссылаются на статистику ГИБДД, согласно которой каждая десятая авария происходит с участием автомобилистов в состоянии опьянения. А «учитывая высокую степень латентности количества нетрезвых водителей», уверяют они, проблема гораздо шире. Подобные инициативы ранее уже поступали в парламент, но ни одна не была реализована. На этот раз парламентарии рассчитывают на поддержку МВД.

Госсобрание (Курултай) Башкирии вчера внесло в Госдуму проект поправок к ст. 104.1 УК РФ «Конфискация имущества». Если гражданин совершил преступление, предусмотренное ст. 264 и 264.1 УК РФ, его машину предлагают конфисковать в пользу государства. Речь идет о случаях, когда водитель в пьяном виде спровоцировал аварию (в результате пострадали или погибли люди) либо повторно в течение года сел за руль пьяным (в первый раз его наказывают по КоАП: штраф в 30 тыс. руб. и лишение прав). Если преступление было совершено на похищенной машине, конфискация не применяется.

Авторы поправок приводят данные ГИБДД за 2020 год, согласно которым каждая десятая авария в РФ произошла с участием водителей в состоянии опьянения. Наблюдается и рост числа «пьяных» ДТП с погибшими детьми. «Учитывая высокую степень латентности количества нетрезвых водителей, которых не выявили сотрудники правоохранительных органов, число таких субъектов по факту гораздо больше», – сказано в пояснительной записке.

Депутаты уверены, что нынешние санкции, записанные в КоАП и УК РФ, уже сейчас «достаточно жесткие», но для решения проблемы пьянства за рулем нужен «комплексный подход», включающий в том числе конфискацию авто.

Депутаты приводят в пример законы Франции, Литвы, Швейцарии, где подобная мера уже применяется. В Белоруссии, отмечают они, конфискация автомобилей пьяных водителей применяется с 2013 года – в республике количество «пьяных» ДТП снизилось на 42%. «Полагаем, в масштабах РФ положительный эффект будет гораздо ощутимее», – считают депутаты.

Различные механизмы по исключению возможности для пьяных водителей садиться за руль обсуждаются давно. В 2012 году конфискацию авто предлагал экс-начальник ГИБДД России Виктор Нилов. В Госдуму вносилось несколько законопроектов на эту же тему (разными фракциями), но ни один из них принят не был. Башкирские парламентарии, признавая этот опыт, рассчитывают, что их поправки поддержат: «В обществе давно назрела необходимость введения конфискации транспортных средств».

Депутаты также подчеркивают, что идея эта ранее предлагалась МВД. В мае 2019 года полиция направила в правительство предложения по «законодательному закреплению возможности конфискации транспортных средств, которыми управляли водители в состоянии опьянения», позже идею поддержал и экс-премьер Дмитрий Медведев. Известно, что предложения МВД в итоге были направлены в Минюст, где сейчас пишут новый КоАП. В ноябре 2020 года глава МВД Владимир Колокольцев снова вернулся к теме, заявив, что «конфискация – вынужденная мера, без которой не обойтись».

Ведомство, заявил он, рассчитывает, что предложение полиции будет включено в новый кодекс.

Почти четверть автопарка в РФ – машины старше десяти лет, а транспортные средства ряда водителей могут стоить даже 15–20 тыс. руб., говорит депутат Госдумы Вячеслав Лысаков: конфискация не даст нужного профилактического эффекта.

Кроме того, говорит он, непонятно, как быть, если пьяный водитель едет на машине, принадлежащей компании. Господин Лысаков считает, что сначала нужно использовать уже «проработанные» способы борьбы с пьянством за рулем: в 2016 году, напоминает он, Госдума приняла в первом чтении законопроект о задержании автомобиля нетрезвого водителя под залог в 30 тыс. руб., с тех пор документ находится без движения. Эта инициатива, сообщали ранее в Минюсте, также будет включена в новый КоАП.

<https://www.kommersant.ru/doc/4731562>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.03.18; ПОЛОСА НЕВЕЗЕНИЯ; ВОДИТЕЛЯМ МОГУТ РАЗРЕШИТЬ НОЧЬЮ ЕЗДИТЬ ПО АВТОБУСНОЙ ПОЛОСЕ

Поправки в Кодекс об административных правонарушениях, которые предусматривают отмену наказания водителей за движение по выделенной для общественного транспорта полосе по ночам, направлены для получения отзывов в регионы и Верховный суд. Их планируется рассмотреть Госдуме уже в эту сессию, предположительно в июне.

Напомним, в феврале группа депутатов внесла соответствующий законопроект в Госдуму. Согласно ему, в статью 12.17 Кодекса об административных правонарушениях, которая предусматривает наказание за движение по выделенным полосам, предлагается добавить примечание: «Водитель не привлекается к административной ответственности за административное правонарушение, предусмотренное частями 1.1 и 1.2 настоящей статьи, в случае движения транспортного средства с 23 часов до 6 часов, а также проведения в полосе движения транспортного средства ремонтных или уборочных работ, необходимости объезда препятствия».

Как пояснил один из авторов этого проекта председатель Комитета Госдумы по труду, социальной политике и делам ветеранов Ярослав Нилов, по ночам общественный транспорт не ходит, поэтому автомобилисты помех ему не могут создать. Кроме того, при кратковременном объезде препятствия по этой полосе тоже общественный транспорт не пострадает. А нынешняя норма закона неумолима: выехал на выделенку – штраф.

Для внесения поправок в КоАП необходимо заключение правительства. Такое заключение было получено, но в нем говорится, что правительство этот проект не поддерживает. Объясняется это тем, что местные власти могут сами установить режим для выделенных полос с помощью информационных табличек. Но проблема в том, что как раз местные власти этого не делают. Изменить Правила, которые утверждаются постановлением правительства, депутаты не могут. Поэтому они пошли другим путем: поправить КоАП и освободить от ответственности водителей, которые по этой полосе едут ночью. Есть одна тонкость: в проекте указаны водители. А камеры штрафуют автовладельцев. Но эта проблема легко решается поправками ко второму чтению.

<https://rg.ru/2021/03/17/voditeliam-mogut-razreshit-nochiu-ezdit-po-avtobusnoj-polose.html>

РБК АВТОНОВОСТИ; АЛИНА РАСПОПОВА; 2021.03.17; «ЭТО ПРИЧИНА ДТП». ВЛАСТИ ПОТРЕБОВАЛИ ОТМЕНИТЬ НЕНАКАЗУЕМЫЕ +20 КМ/Ч

Снизить нештрафуемое превышение скорости с 20 до 10 км/ч во всех городах России потребовали власти Москвы. Это произошло после ДТП с участием автобуса и влетевшего в него MINI Cooper

Отказаться от нештрафуемого превышения скорости на +20 км/ч во всех городах России потребовали московские власти. В департаменте транспорта считают, что +10 км/ч к

текущей скорости будет достаточно, чтобы нивелировать возможные технические ошибки при фиксации нарушения в автоматическом режиме. Заявление о необходимости снизить допустимый порог превышения скорости, при котором с камер не приходят штрафы, опубликовала **пресс-служба** столичного департамента транспорта в своем Telegram-канале после ДТП в центре столицы 17 марта.

На улице Стромынка девушка за рулем легкового автомобиля MINI Cooper не справилась с управлением и в заносе въехала в автобус № 265, высаживавший людей на остановке. По данным департамента транспорта, автомобиль двигался со скоростью 73 км/ч, хотя на этом участке ограничение стандартное для города – 60 км/ч.

В итоге пострадали водитель MINI Cooper и два пешехода, вышедших из автобуса. Водителя автомобиля госпитализировали с диагнозом закрытая черепно-мозговая травма, сотрясение головного мозга, перелом ребра, разрыв селезенки. Пешеходов забрали в больницу с сотрясением головного мозга, переломом бедра и переломом руки.

«Около 60% всех нарушений приходится на превышение скорости – основная причина, по которой происходят смертельные ДТП. Чем выше скорость, тем серьезнее последствия аварии. Поэтому во всех российских городах нештрафуемый порог превышения скорости должен быть снижен с 20 до 10 км/ч – это важный залог безопасности водителей, пассажиров и пешеходов», – заявили в департаменте транспорта.

Судьба нештрафуемых +20 км/ч

Полемика о необходимости замедления скорости в городах поднята департаментам транспорта Москвы за последнее время уже во второй раз. В этот раз это произошло уже после разъяснений МВД России в конце 2020 года об отсутствии планов отказаться от нештрафуемых +20 км/ч. В ноябре глава ведомства Владимир Колокольцев заявлял, что МВД – «категорические противники такого нововведения, как снижение нештрафуемого порога скорости с 20 до 10 км/ч». По его словам, в новой редакции КоАП позиция ведомства учтена, и величина штрафа не изменится.

В Москве с этой позицией явно не согласны. Так, вице-мэр Максим Ликсутов еще в интервью Autonews.ru рассказывал, что норму нужно снижать до +10 км/час.

«60% смертей на дорогах происходит из-за существенного превышения скорости. Позиция здесь наша, может быть, непопулярная для автомобилистов, но это – снижение неадминистрируемого порога скорости именно в городах с 20 км/ч до 10 км/ч», – заявлял Ликсутов.

Руководитель Центра организации дорожного движения (ЦОДД) Москвы Михаил Кизлык в интервью Autonews.ru высказывал такое же мнение.

«При допустимой сейчас в России скорости 80 км/ч в городе, с учетом нештрафуемого порога, вероятность летального исхода для пешехода взлетает до 60%. Для детей ситуация еще хуже. Если же взять улицы, где разрешено ехать 80 км/ч, а с нештрафуемым порогом – все 100, у пешехода вообще нет шансов выжить», – говорил Кизлык.

Погрешность у камер – не более 2 км/ч

В ассоциации производителей комплексов «Око» рассказывали Autonews.ru, что технические характеристики современных комплексов обеспечивают точность погрешности не более чем в 2 км/ч. По этой причине в «Око» считают оптимальным вариантом снизить нештрафуемый порог до 3-5 км/ч: такие же нормы сейчас действуют в странах Европы. Чтобы водители успели перестроиться на новые нормы, делать это в «Око» предлагают пошагово – и на первом этапе снизить нештрафуемый порог как раз до 10 км/ч.

Что говорят в ГИБДД

Решение об отмене легальной возможности превышать скорость на 20 км/ч буксует уже несколько последних лет. Так, в ГИБДД не раз заявляли, что считают недопустимым принятую в России езду со скоростью +20 км/ч. Глава ведомства Михаил Черников сам не раз говорил, что «так быть не должно».

Идею о штрафах за превышение скорости на 10 км/ч активно поддерживал уже бывший на текущий момент вице-премьер Максим Акимов. Он обещал, что изменения будут вводиться постепенно, в режиме пилотных зон. Акимов пояснял, что ни в одной стране мира, которая относит себя к цивилизованным, не считается допустимым превышать лимит скорости на 20 км/ч.

В сентябре 2019 г. замначальника ГИБДД России Владимир Кузин рассказывал, что в МВД уже поддержали идею снизить порог как минимум до 10 км/ч вместо нынешних 20 км/ч. Он обещал, что необходимые поправки разработают и внесут в следующую редакцию КоАП.

Однако в конце 2019 г. в аппарате экс-премьер-министра Дмитрия Медведева рассказали о том, что глава правительства усомнился в целесообразности снижения нештрафуемого порога превышения скорости с 20 до 10 км/ч. Сам бывший премьер напомнил, что МВД также не поддерживает эту инициативу.

«Как человек, который тоже за рулем сидит, во всяком случае иногда, могу сказать, что, по моим ощущениям, эти 10 км/ч очень часто на машине не ловятся даже самим водителем», – рассуждал Медведев.

В МВД отреагировали буквально на следующий день. Руководитель ведомства Владимир Колокольцев заявил, что он против идеи снижения нештрафуемого порога превышения скорости до 10 км/ч. Он также напомнил, что МВД выступает за то, чтобы увеличить разрешенные скорости на автомагистралях.

В разрабатываемом проекте нового КоАП ответственности за превышение скорости на 10-20 км/ч не появилось. В итоге окончательной позицией властей остались сказанные в ноябре слова Колокольцева. «Практика показывает, что обустройство магистралей – основа обеспечения безопасности дорожного движения. Если на дороге есть разделительные барьеры, если дорога освещена, если покрытие ровное, то это в гораздо большей степени сказывается на безопасности, чем манипулирование этими 10 км/ч. Поэтому могу успокоить, даже величина штрафа не меняется», – пообещал Колокольцев.

Обсуждения сохранения и отмены нештрафуемых +20 км/час происходит на фоне крупных социальных кампаний, призывающую водителей воспринимать все дорожные знаки «без лишней математики». К примеру, акцию ГИБДД «Однозначно» поддерживают многие известные личности. Такие программы работают в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», включающего многочисленные федеральные проекты, нацеленные на резкое снижение смертности на дорогах.

https://www.autonews.ru/news/6051fb869a7947856823020d?from=column_16

КОММЕРСАНТЬ САРАТОВ; МАРИНА КОВАЛЕВА; 2021.03.18; СОШЕЛ С МАРШРУТОВ; ПЕРЕВОЗЧИК ОТКАЗАЛСЯ ОБСЛУЖИВАТЬ 15 МАРШРУТОВ В САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Саратовский перевозчик АО «Автокомбинат2» (АК2) через три месяца прекращает обслуживать 15 межмуниципальных маршрутов. Соответствующее заявление компания направила в областное министерство транспорта и дорожного хозяйства. В министерстве отметили, что в ближайшее время по этим направлениям будет объявлен новый конкурс. АК2 начал испытывать финансовые трудности после того, как его признали участником картельного сговора на повышение цен и возбуждения уголовного дела против бывшего гендиректора Андрея Беликова. Также у АО есть крупные налоговые недоимки. Юрист отмечает, что предприятие отказывается от наиболее выгодных маршрутов, с работой на которых не справляется из-за сложного финансового состояния.

Саратовское АО «Автокомбинат2» отказалось от 15 саратовских межмуниципальных маршрутов. Соответствующую информацию разместило на своем сайте региональное министерство транспорта и дорожного хозяйства. Заявления о прекращении действия свидетельств о праве на перевозки организация представила 12 марта. В них идет речь об

автобусных маршрутах, связывающих Саратов с населенными пунктами Дубки, Красный Октябрь, Расково, Михайловка, Свинцовка, Пристанное, Усть-Курдюм (два направления), Энгельс (два направления), Юрловка, Малая Скатовка, Усовка, Елшанка, Светлый.

Первый заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства Иван Козаченко пояснил „Ъ“, что по закону перевозчик обязан обслуживать эти маршруты в течение 90 дней, а в тридцатидневный срок будет объявлен конкурс на их обслуживание. Господин Козаченко пояснил, что перевозчик не обязан обосновывать отказ от обслуживания маршрутов. «Может, он вообще захотел уйти из этого бизнеса, стало неинтересно, может, возникли какие-то внутренние проблемы. Причины в таком случае не указываются», – уточнил чиновник.

Получить **комментарий** АК2 „Ъ“ не удалось. В приемной директора предприятия Сергея Крайнова сказали, что никого из руководителей на месте нет, и когда будут – неизвестно. Как сообщал „Ъ“, 20 февраля в Арбитражный суд Саратовской области поступил иск АО «Автокомбинат2» о признании себя банкротом, однако определением суда от 1 марта был возвращен заявителю в связи с отсутствием среди документов уведомления о намерении обратиться с заявлением о признании себя несостоятельным. Сумма исковых требований, указанных в заявлении, составляет 105,62 млн руб.

АК2 является участником антимонопольного дела о картельном сговоре между перевозчиками. Саратовское УФАС обратило внимание на то, что АО «Автокомбинат2», АО «Межгородтранс», ООО «Икар-Авто» и МУПП «Саратовгорэлектротранс» повысили цены на проезд в общественном транспорте с 17 до 23 руб. одновременно в период с 28 июля по 1 августа 2018 года. «Такая скоординированность и активность действий не свойственна перевозчикам в силу того, что данные хозяйствующие субъекты являются конкурентами между собой», – пришли к выводу в антимонопольном органе. Перевозчики неоднократно пытались обжаловать это решение, однако им это не удалось. По антимонопольному делу компания была оштрафована на 11 млн руб. Кроме того, признанная в сговоре компания не может участвовать в открытых конкурсах на осуществление пассажирских перевозок. В прошлом году «Автокомбинат2» не участвовал ни в одной из конкурсных процедур.

За время разбирательств с УФАС в АК2 сменился руководитель. Бывшему генеральному директору Андрею Беликову было предъявлено обвинение в мошенничестве в особо крупном размере. По версии следствия, господин Беликов с 2014 по 2017 год, зная, что у компании отсутствует собственный подвижной и водительский состав, предоставлял в министерство социального развития области заведомо ложные сведения о том, что АО «Автокомбинат2» своими силами перевозило льготников. За несколько лет руководитель предприятия получил 450 млн руб. субсидий, часть из которых, полагает следствие, распределил между индивидуальными предпринимателями, а больше 15 млн якобы похитил. Дело рассматривал Ленинский районный суд Саратова, но в начале апреля прошлого года оно было возвращено прокурору. Суд пришел к выводу, что обвинительное заключение не соответствует выводам суда и в действиях господина Беликова усматриваются признаки «более тяжкого преступления».

В начале рассмотрения уголовного дела в суде первой инстанции в декабре 2019 года Андрей Беликов признал себя виновным, однако затем изменил позицию и стал отрицать вину.

АО «Автокомбинат2» является крупнейшим автотранспортным предприятием Саратова с 1963 года, с 1998 года приоритетным направлением стали пассажирские перевозки на городских и пригородных маршрутах. До 2019 года на АК2 приходилось более 50% рынка городских пассажирских перевозок Саратова. По данным kartoteka.ru, в 2019 году выручка «Автокомбината2» составила 102,81 млн руб., однако год был закрыт с убытком в 2,51 млн руб. В 2018 году выручка была в два раза меньше (50,59 млн), однако чистая прибыль

составила 1,14 млн руб. В базе Федеральной службы судебных приставов значится неоплаченный долг компании перед налоговыми органами 97,5 млн руб.

По данным областного министерства транспорта и дорожного хозяйства Саратовской области, общий объем транспортных услуг в регионе в 2019 году составил 57 млрд руб. Информацию за прошлый год в областном минтрансе предоставить не смогли, однако уточнили, что пассажиропоток по всем видам транспорта снизился на 30% из-за режима самоизоляции и ограничительных мероприятий, связанных с COVID19.

Специализирующаяся на работе перевозчиков директор юридической компании «Авис» Гелена Алексеева отметила, что на рынке ожидали отказа АК2 от части маршрутов четыре месяца назад, когда стало известно о недоимке предприятия по налогам. «Это очень хорошие маршруты, с огромным количеством льготных пассажиров, которые активно субсидируются правительством. Основная доля поступлений на расчетный счет АК2, полагаю, были бюджетные поступления за счет льготников как раз на этих маршрутах. Это наиболее рентабельные пригородные маршруты. Однако предприятие не справляется с ними, так как находится в предбанкротном состоянии», – отметила госпожа Алексеева.

<https://www.kommersant.ru/doc/4731579>

ТАСС; 2021.03.18; ПОЧТИ 180 АЭРОПОРТОВ И АЭРОДРОМОВ ПЛАНИРУЕТСЯ РЕКОНСТРУИРОВАТЬ В РОССИИ ДО 2035 ГОДА

В России с 2021 по 2035 год планируется реконструировать 179 аэропортовых и аэродромных комплексов, следует из проекта Концепции развития аэродромной сети РФ на период до 2035 года, который разработала **Росавиация**. Копия документа есть у ТАСС. «В целом за период действия концепции (2021-2035 годы) планируется выполнить реконструкцию 179 аэродромных/ аэропортовых комплексов опорной аэродромной сети», – отмечается в проекте.

В частности, в 2021-2024 годах планируется реконструкция 62 аэропортовых и аэродромных комплексов, в том числе строительство нового аэропорта Утренний на полуострове Гыдан в Ямало-Ненецком автономном округе. В 2025-2030 годах будут реконструированы 64 комплекса, в том числе запланировано строительство новых аэропортовых комплексов в Омске, Сыктывкаре, на островах Парамушир и Шикотан. На 2031-2035 годы намечено строительство 53 аэродромных и аэропортовых комплексов.

За 2019-2024 годы на эти цели будет потрачено 181,5 млрд рублей, в 2025-2030 годах – 302,5 млрд рублей, в 2031-2035 годах – 350 млрд рублей.

В документе отмечается, что основные риски концепции связаны «с факторами обеспечения достаточного бюджетного финансирования для планируемых инвестиционных мероприятий», в связи с чем определены несколько сценариев: базовый сценарий предусматривает выполнение 100% намеченных планов; минимальный сценарий – только часть запланированных мероприятий, в первую очередь в крупных узловых и аэропортах в Арктической зоне и Дальневосточном федеральном округе; максимальный сценарий «предусматривает проведение в период до 2035 года реконструкции всех аэродромов гражданской авиации Российской Федерации».

«Достижение установленных целевых значений показателей способствует росту безопасности полетов и авиационной подвижности населения», – подчеркивают авторы проекта.

Согласно документу, с 1992 по 2020 год количество аэродромов и аэропортов в РФ сократилось в четыре раза – до 350, при этом регулярные перевозки осуществляют только 260.

<https://tass.ru/ekonomika/10931547>

ТАСС; 2021.03.17; В «АЭРОФЛОТЕ» УКАЗАЛИ НА ОТСУТСТВИЕ ПРИЗНАКОВ БАНКРОТСТВА ИЛИ НЕДОСТАТКА ЛИКВИДНОСТИ

Признаков банкротства или недостатка ликвидности у группы «Аэрофлот» нет, компания принимает все меры, чтобы этого не произошло. Об этом заявил в среду генеральный директор компании **Михаил Полубояринов** в интервью телеканалу «Россия-24».

«Признаков банкротства или недостатка ликвидности мы сейчас не видим и предпринимает все меры, чтобы этого не произошло», – сказал он.

Ранее **руководитель Росавиации Александр Нерадько** заявил журналистам, что признаков банкротства у российских авиакомпаний нет, несмотря на ухудшение финансово-экономического состояния перевозчиков. Как следовало из данных **Росавиации**, убыток авиакомпаний за девять месяцев 2020 года составил 102,1 млрд рублей. При этом по итогам 2019 года, несмотря на рекордный пассажиропоток, совокупный убыток авиакомпаний составил 38,8 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/10924085>

ТАСС; 2021.03.17; «АЭРОФЛОТ» ОЖИДАЕТ ПОЛНОЦЕННОГО ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ПОЛЕТОВ В ГРЕЦИЮ В СЕРЕДИНЕ МАЯ

Российская авиакомпания «Аэрофлот» ожидает, что регулярное авиасообщение с Грецией будет возобновлено в полном объеме в середине мая. Об этом заявил генеральный директор компании **Михаил Полубояринов** в интервью телеканалу «Россия-24».

«Насколько я знаю, была встреча руководителя **Росавиации** с послом Греции о возможности открытия регулярных полетов в Грецию. Мы ожидаем, что с середины мая уже возможно полноценное открытие маршрутов, но пока еще нет [цифрового проездного] IATA Travel Pass, поэтому это будет, видимо, на некоем двустороннем обмене данных, требований Греции и требований России», – сказал он.

Регулярное авиасообщение с Грецией было возобновлено в феврале этого года. На данный момент в Греции действует квота: в страну могут въезжать не более 500 россиян в неделю. Однако посольство Греции в Москве 17 марта подтвердило ТАСС, что с 14 мая страна ждет туристов из РФ, которые должны иметь на руках отрицательные тесты на коронавирус или сертификат о вакцинации.

<https://tass.ru/ekonomika/10924367>

ТАСС; 2021.03.17; «АЭРОФЛОТ» НАЧНЕТ ПОЛЕТЫ ИЗ ХАБА В КРАСНОЯРСКЕ С 1 ИЮНЯ

Авиакомпания «Аэрофлот» начнет полеты из хаба в Красноярске с 1 июня, говорится в сообщении компании. Полеты будут осуществляться в Краснодар, Сочи и Симферополь.

«Аэрофлот» открывает продажи билетов на собственные регулярные рейсы из Красноярска в Краснодар, Симферополь, Сочи и Благовещенск. «Аэрофлот» начнет выполнение прямых полетов из Красноярска в пункты России 01 июня», – отмечается в сообщении.

На данный момент авиакомпания базируется только в Шереметьево. Аэропорт Красноярска станет вторым базовым для перевозчика. В Красноярске на постоянной основе будет базироваться часть флота авиакомпании, будут созданы новые рабочие места для летного и наземного персонала, отметили в компании.

Соглашение о создании хаба «Аэрофлот», Красноярский край и аэропорт Красноярска подписали в конце марта 2019 года. На фоне пандемии официальный запуск полетов был перенесен на год.

«Рейсы из Красноярска в города Дальневосточного и Южного федеральных округов станут очередным шагом в реализации стратегии Группы Аэрофлот, призванной увеличить мобильность населения, транспортную доступность регионов, расширить межрегиональную маршрутную сеть», – говорится в сообщении «Аэрофлота».

<https://tass.ru/sibir-news/10925233>

ТАСС; 2021.03.17; ПОЛЕТЫ ИЗ ТРЕТЬИХ СТРАН В ЛАТВИЮ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ ВОЗОБНОВЯТ ЕЩЕ ПЯТЬ АВИАКОМПАНИЙ

Полеты из третьих стран в Латвию после отмены запрета на международное авиасообщение с государствами, не входящими в ЕС, в ближайшее время возобновят еще пять авиакомпаний. Об этом в среду сообщает местное агентство ЛЕТА со ссылкой на рижский аэропорт.

По данным воздушной гавани, регулярные рейсы с Латвией планируют возобновить белорусская «Белавиа», которая намерена выполнять полеты между Ригой и Минском, «Аэрофлот», который будет летать в Москву, Turkish Airlines («Туркиш эйрлайнз») – в Стамбул, Uzbekistan Airways («Узбекские авиалинии») – в Ташкент, венгерский авиаперевозчик Wizz Air («Уизз эйр») – в Киев и Кутаиси. В свою очередь латвийская национальная авиакомпания AirBaltic («Эйр балтик»), которая 17 марта возобновила полеты из Риги в Киев, в конце этого месяца планирует возобновить рейсы в Тбилиси, Тель-Авив, Москву, Санкт-Петербург и Минск.

Как отметили в рижском аэропорту, большинство этих авиакомпаний планируют возобновить полеты в конце марта или начале апреля – с началом летнего сезона. «Мы не ожидаем быстрого увеличения количества пассажиров и рейсов, поскольку до 6 апреля в любом случае действуют ограничения, разрешающие поездки в Латвию только по важным причинам. Кроме того, действуют разного рода ограничения и требования как в Латвии, так и в других странах, затрудняющие путешествия. Надеемся, что вместе с этими полетами в аэропорту возобновится поток транзитных пассажиров», – подчеркивает воздушная гавань.

ТАСС; 2021.03.17; ВЕНГРИЯ БУДЕТ РАЗРАБАТЫВАТЬ И ПРОИЗВОДИТЬ МОДЕРНИЗИРОВАННЫЙ САМОЛЕТ ИЛ-103

Авиационный комплекс им. Ильюшина (входит в Объединенную авиастроительную корпорацию) и венгерская Aviation Engineering подписали договор на модернизацию и лицензионное производство самолета Ил-103 в Венгрии, сообщил Минпромторг РФ.

«Стороны договорились о совместной разработке и изготовлении усовершенствованной версии легкого многоцелевого самолета Ил-103 на производственной базе Aviation Engineering в городе Печ», – говорится в сообщении.

Речь идет о модернизированной версии ранее выпускавшегося одномоторного четырехместного самолета с поршневым двигателем, эксплуатация которого возможна в любых климатических условиях с коротких ВПП, в том числе с грунтовым покрытием, уточняет Минпромторг.

Как рассчитывает министерство, проект позволит сторонам не только получить новые компетенции, но и выйти с усовершенствованным самолетом на новые рынки.

Стороны намерены провести работы по оцифровке существующей конструкторской документации и модернизации воздушного судна, необходимых для успешного выхода на рынок авиации общего назначения. По итогам наземных и летных испытаний модернизированной версии самолета Ил-103 планируется оформить главное изменение к существующим сертификатам типа.

На универсальной базе модернизированного Ил-103 могут быть осуществлены выпуск различных версий самолета – как учебных, так и машин для частного использования,

туризма, транспортировки нуждающихся в экстренной медицинской помощи, перевозки пассажиров и мелких грузов в труднодоступные регионы, а также проведение мониторинга окружающей среды, патрулирования, сельского хозяйства, отмечает Минпромторг.

Подписи под документом поставили первый заместитель гендиректора «ОАК», управляющий директор «Ил» Сергей Ярковой и глава Aviation Engineering Ласло Борош. Замглавы Минпромторга Олег Бочаров отметил, что спрос на самолеты подобного класса в мире устойчивый, а подписанное соглашение свидетельствует о востребованности за рубежом российских технологий и разработок. В свою очередь Ярковой отметил, что специалисты компании готовы оказать всю необходимую помощь в реализации проекта. «Наша цель – создать самолет, который будет признан в мире авиации общего назначения благодаря своему современному оборудованию и летно-техническим характеристикам», – сказал Борош, чьи слова приводятся в пресс-релизе.

<https://tass.ru/ekonomika/10928913>

ТАСС; 2021.03.17; РЕЙС АВИАКОМПАНИИ ARKIA ВЫЛЕТЕЛ В МОСКВУ ИЗ ТЕЛЬ-АВИВА ПОСЛЕ МНОГОЧАСОВОЙ ЗАДЕРЖКИ

Рейс IZ 311 Тель-Авив – Москва израильской авиакомпании Arkia вылетел в среду в российскую столицу после почти девятичасовой задержки. Об этом свидетельствуют данные онлайн-табло аэропорта Бен-Гурион.

Как сообщил ТАСС источник, знакомый с ситуацией в аэропорту Бен-Гурион, вылет рейса Arkia в Москву был запланирован на 07:30 мск, но затем был отложен на несколько часов из-за отсутствия всех необходимых разрешений. Самолет доставит в российскую столицу из Израиля порядка 150 граждан РФ, после чего вернет в Тель-Авив более 140 израильтян, добавил он.

Посол РФ в Израиле Анатолий Викторов, комментируя ситуацию по просьбе ТАСС, заявил в среду, что, «по имеющимся данным, разрешение [на вылет рейса Arkia в Москву было] получено». «Какой-либо дополнительной информацией по данному вопросу посольство не располагает, поскольку организаторы этого авиарейса занимались им самостоятельно, за содействием и советами к нам не обращались. Со своей стороны убеждены, что своевременное соблюдение всех необходимых формальностей и требований той или иной стороны не должно приводить к возникновению подобных ситуаций, заложниками которых становятся граждане наших стран», – добавил он.

Викторов напомнил, что «на этой неделе уже был совершен один рейс авиакомпании «Аэрофлот» по маршруту Москва – Тель-Авив – Москва» и «планируется второй». «В данном случае все процедуры были соблюдены, и каких-либо проблем не возникло», – отметил он.

«Расчитываем на скорейшее возобновление полноценного авиасообщения между Россией и Израилем», – добавил посол РФ в еврейском государстве.

ВОСТОК ТЕЛЕИНФОРМ; 2021.03.17; АЛЕКСЕЙ ЦЫДЕНОВ: «ПОБЕДА» ЛЕТАТЬ БУДЕТ

«Победа» продолжит летать в Бурятию, – сообщил накануне на своей пресс-конференции глава Бурятии Алексей Цыденов. Он сообщил, что с авиакомпанией удалось достигнуть определенные договоренности, но при этом речи о бюджетных субсидиях не идет.

– Больше внимания уделяется аэропортам, компании «Новапорт», я способствовал их совместному общению и договоренности. Задача это непростая, мы для «Победы» самый дальний рейс, дальше, чем в Улан-Удэ, «Победа» не летает никуда, так что здесь есть свои нюансы. Но пока удастся договариваться, «Победа» летает.

Напомним, авиаперевозчик ранее заявил об уходе с маршрута и завершении уже с 28 марта перелетов в Москву в связи с введением субсидированных рейсов для всех

дальневосточников. В компании считают, что если субсидии получила другая авиакомпания, это сделает работу «Победы» нерентабельной. Вопрос по восстановлению авиаперевозок компанией «Победа» обсудили на совещании с заместителем министра транспорта России Игорем Чаликом, который побывал в Улан-Удэ с рабочим визитом. Также глава Бурятии сообщил, что с 1 апреля выполнять рейсы начинает компания «СмартАвиа». На летний период она добавляет рейсы, пишет Восток-Телеинформ. Авиакомпания «Сибирь» и «СмартАвиа» (с 29 марта 2021 года) осуществляют перевозку пассажиров по маршруту Улан-Удэ – Москва по специальному тарифу для льготных категорий граждан (для молодежи до 23 лет, женщин в возрасте свыше 55 лет, мужчин в возрасте свыше 60 лет, инвалидов I группы любого возраста и сопровождающее его лицо, лица, сопровождающее ребенка-инвалида, инвалидов с детства II или III группы, а также лиц, имеющих удостоверение многодетной семьи) по цене 6200 рублей. Для льготников цены составляют 2500 рублей.

<https://vtinform.com/news/142/164996/>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АННА ШИЛЛЕР; 2021.03.17; ЗАБОЛЕВШИЕ В ПАНДЕМИЮ УРАЛЬЦЫ ВЕРНУЛИ ДЕНЬГИ ЗА АВИАБИЛЕТЫ ТОЛЬКО ЧЕРЕЗ СУД

Екатеринбуржец, который не смог полететь в отпуск с семьей по болезни, доказал право на возврат средств за авиабилеты, рассказали «РГ» в Свердловском областном суде. Максим давно отправил авиакомпании медицинские справки на каждого члена семьи, заболевшего в пандемию, оформил возврат, но деньги свои так и не получил.

Летом мужчина, собираясь поехать в Барнаул и Санкт-Петербург, купил билеты на трех человек. За несколько дней он сообщил авиакомпании, что семья заболела и не может полететь, билеты аннулировали. Выслав справки и больничные листы, он в течение месяца ждал возвращения средств. На сайте перевозчика говорится, что срок возврата на банковскую карту составляет от пяти до 20 дней в зависимости от банка.

Максим обратился в Октябрьский районный суд с иском о нарушении прав потребителей, который частично удовлетворили. Ему вернули стоимость билетов – 62 тысячи рублей, компенсацию морального вреда и сумму штрафа. Однако авиакомпания попыталась обжаловать это решение, ссылаясь на статью Воздушного кодекса и постановление Правительства РФ, которые разрешают перевозчикам изменять условия договора.

Действительно, по этому документу авиакомпании могут вернуть деньги в более поздний срок, зачислив их на специальный ваучер. Если пассажир не воспользуется им в течение трех лет, ему возвращают полную стоимость билетов. Но такая мера распространяется в основном на рейсы, отмененные самой компанией. Это лишь одна из причин вынужденного отказа от полета, в число которых еще входит болезнь, гибель пассажира и его родных.

– Поскольку авиарейсы не были отменены, на данную ситуацию положения Постановления Правительства РФ не распространяются. Основанием требований пассажира был отказ от услуги, на что потребитель имеет право по закону «О защите прав потребителей», – сказано в документах дела Свердловского областного суда, который не удовлетворил жалобу.

В авиакомпании «РГ» не стали комментировать решение суда. Между тем кроме жителя Екатеринбурга, которому огромных усилий стоило добиться возвращения суммы, с такой ситуацией сегодня сталкиваются и другие уральцы.

<https://rg.ru/2021/03/18/reg-urfo/zabolevshie-v-pandemiiu-uralcy-vernuli-dengi-za-aviabilitye-tolko-cherez-sud.html>

РБК; 2021.03.17; В НЕДОСТРОЕННЫЙ ТОБОЛЬСКИЙ АЭРОПОРТ ПРОДАЮТ БИЛЕТЫ ЗА 6 МЛН РУБЛЕЙ

Открыта продажа билетов в аэропорт Тобольска. Так, перевозчик «ИрАэро» предлагает долететь из Котласа Архангельской области до Тобольска за шесть миллионов рублей.

Такая цена, включающая в себя налоги и сборы, указана на сайте авиакомпании на дату 20 марта, сообщает URA.RU. При этом свободными на рейсе остались только три места. Время вылета – восемь вечера, прилета – одиннадцать часов по местному времени. Длительность полета – один час.

Сотрудники авиакомпании объяснили «миллионную» цену техническими работами на интернет-ресурсе.

«С 1 апреля будет вводиться ряд новых услуг, которые нужно протестировать на сайте, так сказать, в боевых условиях. Для того чтобы тестовый билет случайно не купили настоящие пассажиры, мы выбрали одно из самых экзотических направлений и астрономическую цену. Но если билет все-таки кто-то купит, мы готовы выполнить свои обязательства», – отметили в компании.

Строительство тобольского аэропорта планируется завершить в этом году, уже ведется набор сотрудников в штат.

<https://t.rbc.ru/tyumen/17/03/2021/6051a73f9a79475875a1635b>

ПРАЙМ; 2021.03.17; «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» ЗАПУСКАЕТ РЕГУЛЯРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ УГЛЯ ИЗ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ В КИТАЙ

«Трансконтейнер» (входит в группу компаний «Дело») расширяет сеть маршрутов перевозки угля в контейнерах и запускает регулярный поезд со станции Батарейная (Иркутская область) до станции Маньчжурия (автономный район Внутренняя Монголия, Китай), сообщила компания.

Речь идет о контейнерах типа open top. Они позволяют осуществлять загрузку насыпных грузов через открывающуюся крышу и решают проблему перевалки на пограничных станциях при смене подвижного состава для разной ширины колеи. «Транзитное время составляет трое суток. «Трансконтейнер» организует сервис по **сети РЖД** и обработку на пограничном переходе Забайкальск; перевозку по территории Китая между станцией Маньчжурия и пунктом назначения в провинции Хэйлунцзян осуществляет китайский партнер», – говорится в сообщении.

Первый поезд с 90 TEU угля Харанутского разреза был доставлен в Маньчжурию 10 марта.

По словам директора филиала «Трансконтейнера» на Забайкальской железной дороге Кирилла Кудрявцева, которые приводятся в сообщении, увеличение объемов транспортировки угля в open top является частью инициативы компании по расширению номенклатуры грузов, перевозимых в контейнерах. Этот сервис позволяет оптимизировать логистику экспорта угля. «Мы планируем отработать технологию по закольцованному маршруту Батарейная – Маньчжурия – Батарейная с тем, чтобы перейти на отправку поездов на еженедельной основе», – добавил он.

«Трансконтейнер» начал перевозки угля в контейнерах типа open top в январе 2021 года. В настоящее время на регулярной основе осуществляется перевозка со станции Приаргунск (Забайкальский край) до пограничного перехода Забайкальск. С начала 2021 года по этому маршруту отправлено семь поездов объемом 721 TEU.

Перевозка угля в контейнерах позволяет снизить нагрузку на железнодорожную инфраструктуру, сократив время обработки подвижного состава на приграничных станциях и увеличив скорость доставки. Отсутствие необходимости перевалки груза в подвижной состав узкой колеи решает проблему смерзшегося угля, вагоны с которым в зимний период могут простаивать на станциях по несколько суток. При этом у большинства грузоотправителей есть оборудование, необходимое для погрузки угля в

контейнеры типа open top, поэтому существенных различий в технологии погрузки в полувагоны или контейнеры нет.

ПРАЙМ; 2021.03.17; РЖД В ЯНВАРЕ-ФЕВРАЛЕ УВЕЛИЧИЛИ ПОГРУЗКУ ЗЕРНА В РФ НА 20,9%, НА ЭКСПОРТ – В 1,8 РАЗА

РЖД в январе-феврале 2021 года увеличили погрузку зерна в России на 20,9%, на экспорт – в 1,8 раза, сообщила компания.

«Для потребителей внутри страны по железной дороге отправлено 1,9 млн тонн зерновых (+20,9%). Экспортные перевозки составили более 3,3 млн тонн (рост в 1,8 раза)», – говорится в сообщении.

Больше всего на экспорт отправлено в адрес Египта, Саудовской Аравии, Азербайджана, Турции, Монголии, Израиля, Швейцарии и Нигерии

Погрузка зерна на **сети РЖД** в январе-феврале, как и сообщала ранее **компания**, увеличилась в 1,5 раза – до более 5,2 миллиона тонн.

Компания в среду уточнила, что наибольшие объемы отправлены из Курской (584 тысячи тонн, рост в 1,4 раза), Липецкой (365 тысячи тонн, рост в 2,6 раза), Тамбовской (346 тысячи тонн, рост в 1,8 раза), Саратовской (333 тысячи тонн, рост в 1,7 раза), Пензенской (239 тысячи тонн, рост в 2,6 раза), Омской (234 тысячи тонн, +32%), Орловской (228 тысячи тонн, рост в 2,1 раза) областей и Красноярского края (225 тысячи тонн, рост в 1,5 раза).

ПРАЙМ; 2021.03.17; СК ВЫЯВИЛ НОВЫЕ ЭПИЗОДЫ ВЗЯТОЧНИЧЕСТВА ПО ДЕЛУ НАЧАЛЬНИКА ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ РЖД В САРАТОВЕ

Следователи в Саратовской области выявили новые эпизоды по делу начальника Приволжской дирекции по тепловодоснабжению (подразделение филиала **РЖД**), которого ранее заподозрили в получении взятки в размере 1,2 миллиона рублей, сообщил СК РФ.

Следствие 20 декабря 2020 года сообщило о задержании начальника Приволжской дирекции по тепловодоснабжению при получении 1,2 миллиона рублей в качестве взятки от гендиректора строительной компании, с которой фигурант в августе прошлого года договор на выполнение аварийно-восстановительных работ на теплотрассе станции Балаково. В отношении руководящего сотрудника **РЖД** возбудили дело по статье УК РФ «Получение взятки в особо крупном размере». Ему грозит до 15 лет лишения свободы.

«В рамках расследования уголовного дела ... выявлены дополнительные эпизоды преступной деятельности фигуранта уголовного дела. Так, в период с августа по ноябрь 2020 года обвиняемый намеревался получить от генеральных директоров строительной компании в рамках договоров на выполнение аварийно-восстановительных работ водопроводной сети станции Саратов-1 не менее 2 миллионов рублей и 700 тысяч рублей на проведение аварийно-восстановительных работ объекта Приволжской дирекции по тепловодоснабжения», – говорится в сообщении.

Кроме того, по данным СК, оперативники УФСБ установили факт получения фигурантом дела взятки в 1 миллион рублей по договору на выполнение аварийно-восстановительных работ на теплотрассе станции Балаково.

Как следует из материалов на сайте Саратовского областного суда, обвиняемым по делу является Александр Кобзев, который после задержания по решению суда был взят под стражу.

ТАСС; 2021.03.17; РАСЧИСТКА ВОДНЫХ ОБЪЕКТОВ СТАНЕТ ОСНОВОЙ ПРОГРАММЫ ОЗДОРОВЛЕНИЯ ДОНА

Основой федеральной программы оздоровления Дона должны стать модернизация гидротехнических сооружений и системы водоснабжения, а также расчистка водных

объектов. Об этом сообщил министр природных ресурсов и экологии Ростовской области Михаил Фишкин на II международном форуме-выставке «Чистая страна» в среду.

11 марта **премьер-министр** России **Михаил Мишустин** поручил Минприроды, Минфину, **Минтранс**у и Минэкономразвития до 30 мая подготовить дорожную карту по оздоровлению и развитию водохозяйственного комплекса Дона. Уточнялось, что работы будет вестись в рамках нацпроекта «Экология».

«К основным мероприятиям, [которые предусмотрели ростовские власти для подготовки проекта федеральной программы по оздоровлению реки Дон], относятся: расчистка водных объектов, капитальный ремонт гидротехнических сооружений, реконструкция и строительство очистных сооружений и канализаций, в том числе ливневой, объектов водоснабжения и канализования, также выпуск растительноядных видов рыб, реконструкция и модернизация производственных предприятий рыбной промышленности, модернизация мелиоративной системы», – сказал Фишкин.

Министр добавил, что есть нехватка научных данных для решения экологических проблем. «Проблема как раз получения этих данных, их открытости для проведения всех научно обоснованных подходов к реализации задач. Это вопрос, который надо обсуждать, принимать какое-то решение. Координация деятельности, вопрос по возможности сбора всей информации от всех научных организаций, институтов, которые собирают данные, – это надо концентрировать, чтобы субъекты могли при принятии правильных управленческих решений обладать этой информацией», – добавил Фишкин.

О состоянии реки Дон и Цимлянского водохранилища

В последние несколько лет специалисты отмечают недостаточный приток воды в Цимлянское водохранилище и Нижний Дон. Весной прошлого года приток составил только треть от нормы, отметили в министерстве. Вместе с тем Цимлянское водохранилище и Нижний Дон обеспечивают водой миллионы людей, а также орошение посевных площадей сельскохозяйственных культур, работоспособность мелиоративных систем, естественных нерестилищ Азово-Донского бассейна.

Экологическая реабилитация реки Дон может затронуть 15 субъектов Российской Федерации. Как сообщал в начале февраля первый заместитель губернатора Ростовской области Виктор Гончаров, она обойдется в сумму, превышающую 100 млрд рублей. По его словам, в программу реабилитации Дона должны войти реконструкция водопроводных и канализационных сетей, модернизация жилищно-коммунального комплекса, строительство ливневых канализаций в Ростове-на-Дону и Волгодонске, а также Багаевский гидроузел. Ранее губернатор региона Василий Голубев отмечал, что принципиальной задачей является включение данного проекта в госпрограмму.

ИНТЕРФАКС; 2021.03.17; ПРИЧАЛЫ, ПОВРЕЖДЕННЫЕ ТАНКЕРОМ NORDINDEPENDENCE В ПОРТУ ПРИМОРСК, ПЛАНИРУЮТ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ К КОНЦУ 2021Г – ТРАНСНЕФТЬ

ООО «Приморский торговый порт» планирует до конца сентября 2021 года провести оценку воздействия на окружающую среду (ОВОС) проекта капитального ремонта причалов NN 3,4 в порту Приморск, сообщается на сайте компании.

Целью проекта является восстановление конструкций причалов, получивших повреждения в результате навала судна на швартовный пал П-28.

Общественные слушания по проекту будут проведены 12 апреля.

«Работы (по восстановлению причала – ИФ) планируется провести с сентября по конец декабря (2021 года – ИФ)», – сообщил «Интерфаксу» советник президент «Транснефти», **пресс-секретарь** Игорь Демин. Он добавил, что причал был поврежден в инциденте с танкером Nordindependence

Ранее сообщалось, что в ходе отшвартовки – отхода танкера от причала N4 порта Приморск 26 августа 2020 года произошло повреждение гидротехнического сооружения и

технологического оборудования на нефтеналивных причалах N3 и N4 ООО «ПТП», в связи с чем их эксплуатация была ограничена.

СОЮЗНОЕ ВЕЧЕ; 2021.03.17; КАЛИНИНГРАД БЛИЖЕ К ДЕЛУ

Торговый порт янтарного берега готов принимать белорусские грузы, которые раньше отправляли через Литву.

19 февраля Россия и Беларусь подписали соглашение о перевалке республиканского бензина, мазута, газойля, масла в Усть-Луге. В документе обозначены объемы перевалки в 9,8 миллиона тонн до 2023 года. Спустя две недели **Минтранс РФ** сообщил о поступлении первой партии нефтепродуктов с Мозырского НПЗ:

– Первый маршрут привез около трех с половиной тысяч тонн топлива, ожидается еще один. Топливо доставлено быстрее графика: изначально предполагалось, что маршруты придут только 9 марта.

В Беларуси уже заявили о готовности перестроить экспортную логистику и отказаться от перевалки своих грузов в Латвии и Литве. Эксперты считают, что клайпедский порт может и вовсе закрыться, так как грузы из Синеокой составляют там основной доход.

В один ряд с Ленинградской областью может стать Калининград. Там тоже готовы принять нефтепродукты из братской страны. Об этом в интервью «СВ» рассказал **председатель правления КМТП Андрей Колесник**.

– Калининградский порт ближе к Беларуси. Готовы заняться перевалкой их грузов?

– Уже больше двадцати лет обсуждаем этот вопрос. Прошлой осенью губернатор Калининградской области Антон Алиханов на встрече с Александром Лукашенко снова его поднимали, но пока все только на словах. Мы совершенно спокойно примем любые грузы – калийные удобрения, стройматериалы, машиностроение, генеральные грузы. Правда, тут литовцы могут начать вставлять палки в колеса. Нужно будет договариваться по сквозному тарифу. Конечно, они способны зарядить сто евро в нашу сторону. Хотя ближе мы, до нас двести километров, а до литовского порта – четыреста.

– Сдвинулось дело-то. Пока только нефтегрузы, но есть и перспектива на другие, об этом уже тоже власти говорят.

– Я только приветствую это решение. Прибалтика вводит санкции против Беларуси, присутствуют и антироссийские настроения в коридорах власти, а мы их поддерживаем деньгами, размещая свои грузы. Справедливо? Думаю, нет. Нужно не на словах, а делом подтверждать свои намерения об укреплении союза России и Беларуси. Когда мы начнем еще больше ориентироваться друг на друга, то и услуги Литвы будут не нужны.

– Что за проблема с тарифами может возникнуть?

– Литовцы, невзирая на то, что состоят в ВТО, установили тариф в нашу сторону такой же, как у себя. Это чисто политический вопрос, они просто внаглую лоббируют свои интересы. Им даже в ВТО указали на несправедливость. Литва ответила, что будет исправлять ситуацию, а воз и ныне там. Конечно, для Беларуси важен экономический аспект, а Литва не может потерять республиканские грузы – тогда им порт придется закрывать, потому что они сейчас пойдут на любые шаги.

– Ваш порт отличается от Усть-Луги тем, что не может принимать у себя большие корабли?

– Наш профиль – суда среднего тоннажа до пятнадцати тысяч. У нас хорошее крановое хозяйство, есть и пятидесятитонники, и стотонники. В прошлом году грузооборот составил почти два миллиона тонн. Сегодня в **Минтрансе** обсуждается проект по дноуглублению и расширению Калининградского морского судоходного канала. Если он будет реализован, то сможем принимать суда большей вместимости. Идет строительство моста через Балтийский канал, и в его высоту уже заложена возможность прохода в порт крупных судов.

– Идут разговоры о совместном строительстве порта с белорусской стороной.

– Ради бога, но только зачем? Сегодня мощности калининградских портов позволяют работать с запасом. Мне кажется, что рационально использовать существующую инфраструктуру. Мы, к примеру, единственный порт на Балтике, который не замерзает зимой, до моря 43 километра по судоходному каналу. Транспортная доступность – это еще одно преимущество. Вблизи проходят европейские трассы, а по морю до Гамбурга меньше сорока часов. Два причала, склад, подъездные железнодорожные пути. У нас есть условия для развития производств по доработке грузов, и белорусы смогут получать льготы как резиденты калининградской Особой экономической зоны.

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЕ ВЕДОМОСТИ; 2021.03.17; САЙМЕНСКИЙ КАНАЛ МОДЕРНИЗИРУЮТ

Подготовлен проект модернизации Сайменского канала, остающегося для юго-восточных районов Финляндии ключевой водной артерией, которая обеспечивает им доступ товаров на мировой рынок через Финский залив. Материалы по проекту, стоимость которого оценивается в 80 млн евро, Агентство транспортной инфраструктуры этой страны представило недавно российской стороне, сообщает **Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот)**.

Сайменский канал, часть которого Финляндия с 1962 г. арендует у России (в 2012-м вступило в силу соглашение, продлившее срок его аренды еще на полстолетия), соединяет бассейн Сайменской озерной системы с Финским заливом. Стоит напомнить, что проект сооружения этого канала с 15 шлюзами утвердил в 1844 г., когда Финляндия входила в состав Российской империи, Николай I. Годом позже началось строительство канала, а завершилось оно в 1856-м, на четыре года раньше намеченного срока. Хотя это гидротехническое сооружение, одно из наиболее масштабных и сложных в мире (перепад уровня воды между озером Сайма и Финским заливом там составляет 75,7 метра), не раз «омолаживалось», оно, как считают специалисты, давно нуждается в обновлении. В ходе модернизации канала длину его шлюзовых камер планируется увеличить на 11,5 метра в сторону верхнего бьефа. Проект предусматривает также повышение уровня воды (примерно на 10 см) за счет наращивания земляной дамбы и замены ворот верхнего шлюза с приводами, а также электрооборудования на аварийных затворах и других гидротехнических сооружениях канала.

Работы на его территории, арендуемой и российской стороной, будут вести финские специалисты. Начнутся эти работы с геологических изысканий, которые предстоит провести в нынешнем году, получив материалы, необходимые для завершения проектной документации. Строительство, рассчитанное почти до конца 2024-го, стартует в апреле следующего года, и движение по каналу в отдельные периоды (осень 2022-го – весна 2023 г. и осень 2023-го – весна 2024 г.) будет остановлено. При этом предусмотрено выполнить довольно сложные операции по выемке скальных массивов и отсыпать большой объем щебня, а на фарватере и у причалов канала выполнить дноуглубление и работы по берегоукреплению, использовав более 1,2 млн тонн арматуры. По словам **Александра Пошивая**, заместителя министра транспорта РФ, российская сторона считает осуществление проекта важным условием обеспечения его безопасной эксплуатации и с пониманием относится к стремлению финских партнеров развивать логистический потенциал канала и повышать его пропускную способность. Все разрешения по проекту его модернизации, предусмотренные российским и финляндским законодательствами, инициаторы работ рассчитывают получить к началу 2022 года.