



Ежедневный мониторинг СМИ

19 МАРТА 2021

ТАСС; 2021.03.18; ГРЕЦИЯ УВЕЛИЧИТ С 500 ДО 4 ТЫС. В НЕДЕЛЮ ЧИСЛО РАЗРЕШЕНИЙ НА ВЪЕЗД ДЛЯ РОССИЯН.....	3
КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; ЮЛИЯ СМИРНОВА; 2021.03.19; ГРЕЦИЯ ОТКРЫВАЕТСЯ ДЛЯ РОССИЙСКИХ ТУРИСТОВ: КОГДА И НА КАКИХ УСЛОВИЯХ.....	4
РИА НОВОСТИ; 2021.03.18; КАЛИНИНГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИТ 15 МЛРД РУБ НА СТРОЙКУ СЕВЕРНОГО ОБХОДА.....	6
РБК; НАТАЛЬЯ ПИТАХИНА; 2021.03.18; АВИА, ГРУЗЫ, ПОРТ И ДОРОГИ. КАК МИНТРАНС РФ ОБЕЩАЛ ПОМОЧЬ РЕГИОНУ.....	6
РОССИЯ 1 ВЕСТИ В 20:00; АЛЕКСЕЙ ГОЛОВКО; 2021.03.18; НОВЫЕ ДОРОГИ, БОЛЬНИЦЫ И МУЗЕИ: КАК ИЗМЕНИЛСЯ КРЫМ ЗА 7 ЛЕТ.....	7
РОССИЯ 1 УТРО РОССИИ; 2021.03.18; РОСАВИАЦИЯ МОЖЕТ ЗАПРЕТИТЬ РЕГИСТРАЦИЮ САМОЛЕТОВ ЗА РУБЕЖОМ.....	8
РОССИЯ 24; 2021.03.19; МЕРЫ ПО ПРОФИЛАКТИКЕ ДТП С УЧАСТИЕМ КРУПНОГО РОГАТОГО СКОТА В ТЫВЕ.....	8
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА САМАРА; АННА ШЕПЕЛЕВА; 2021.03.19; ВОЗДУШНЫЙ НАДЕЛ; В САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ МНОГОДЕТНЫЕ СЕМЬИ НАДЕЛИЛИ ЗЕМЛЕЙ В ЗОНЕ АЭРОПОРТА, НА КОТОРОЙ НЕЛЬЗЯ СТРОИТЬСЯ.....	9
КОММЕРСАНТЪ; 2021.03.19; ХОЧЕШЬ ЕХАТЬ В ПЕРВОМ КЛАССЕ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПОМЕНЯЕТ ПОРЯДОК ВЫВОЗА ГРУЗОВ НА ВОСТОК.....	11
ВЕДОМОСТИ; 2021.03.19; МИНПРОМТОРГ ПРЕДЛОЖИЛ НОВУЮ ПРОГРАММУ ПЕРЕВОДА АВТОМОБИЛЕЙ НА ГАЗ; ВЛАДЕЛЬЦЕВ ИЗБАВЯТ ОТ НЕОБХОДИМОСТИ СЕРТИФИЦИРОВАТЬ ТАКИЕ АВТОМОБИЛИ.....	13
URA.RU; 2021.03.18; ТЮМЕНСКИЙ ДЕПУТАТ ЛДПР РАСКРИТИКОВАЛ РОССИЙСКИЕ "СУПЕРДЖЕТЫ".....	14
ПРАЙМ; 2021.03.18; РЖД ОШТРАФОВАЛИ ЗА ПЛОХОЙ УХОД ЗА ИСТОРИЧЕСКИМ ВОКЗАЛОМ СТАНЦИИ ТИХОРЕЦКОЙ НА КУБАНИ.....	15
ТАСС; 2021.03.18; ФСБ ПРОВОДИТ ОБЫСКИ В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ.....	15
ТАСС; 2021.03.18; В ПРИМОРЬЕ ОСУДИЛИ БЫВШЕГО НАЧАЛЬНИКА ЦЕНТРА ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ.....	16
ПРАЙМ; 2021.03.18; ФСК ВЛОЖИЛА БОЛЕЕ 3 МЛРД РУБ В СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАНЗИТА ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАССИБА МОЩНОСТЬЮ.....	16
ТАСС; 2021.03.18; В АЭРОПОРТУ МИНВОД РЕКОНСТРУИРОВАЛИ ПЕРРОН ДЛЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ.....	17
ТАСС; 2021.03.19; В ЗАБАЙКАЛЬЕ ВОЗБУДИЛИ ДВА ДЕЛА О ПРЕВЫШЕНИИ ПОЛНОМОЧИЙ ПРИ ЗАКЛЮЧЕНИИ ГОСКОНТРАКТОВ.....	17
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕЛЕНА МАЦИОНГ, ВЕРА ЧЕРЕНЕВА; 2021.03.19; ДОРОГИ, КОТОРЫЕ НАС ЗАЩИЩАЮТ.....	18
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.03.18 ;БОЛЕЕ 230 КМ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРУЮТ В КИРОВСКОЙ ОБЛАСТИ.....	19
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.03.18; ПОЧТИ 80 КМ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРУЮТ В КРАСНОДАРЕ В ЭТОМ ГОДУ.....	19
SM-NEWS; 2021.03.18; УЛЬЯНОВСКИЙ "СТРОЙЗАКАЗЧИК" НЕЗАКОННО СНИЗИЛ ГАРАНТИЙНЫЕ СРОКИ ПОДРЯДЧИКАМ ПО БКАД.....	20

РАДИО СПУТНИК; 2021.03.18; "ВОШЛИ ВО ВКУС". ЭКСПЕРТ О ПЛАТНОМ ВЫБОРЕ МЕСТ В САМОЛЕТЕ.....	20
РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2021.03.18; ТАИС И LEONARDO СТАЛИ ГЛАВНЫМИ ЭКСПОНАТАМИ; РОСАВИАЦИЯ ПОДТВЕРДИЛА НЕОБХОДИМОСТЬ СКОРЕЙШЕГО ПЕРЕХОДА НА ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ СИСТЕМЫ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПассажиРОВ.....	21
КОММЕРСАНТЪ FM; ВЛАДИМИР РАСУЛОВ; 2021.03.18; СИСТЕМЫ БРОНИРОВАНИЯ МЕНЯЮТ ПРАВИЛА; ПОЗВОЛЯТ ЛИ НОВОВВЕДЕНИЕ ОГРАДИТЬ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ОТ ВОЗМОЖНЫХ ЗАРУБЕЖНЫХ САНКЦИЙ.....	24
КОММЕРСАНТЪ; 2021.03.19; НИКИТА КОРОЛЕВ, АРИНА БАРАБАНОВА; АЙТИ-ДОРОГИ; К РАСЧЕТУ ЦЕН СТРОИТЕЛЬСТВА ПОДКЛЮЧАЮТ BIG DATA.....	25
ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2021.03.18; СПЕЦИФИКА АККРЕДИТАЦИИ ПТБ НА РАЗНЫХ ВИДАХ ТРАНСПОРТА.....	26
КОММЕРСАНТЪ FM; ЕЛЕНА ИВАНОВА; 2021.03.18; ПУТЕШЕСТВЕННИКАМ ПРЕДЪЯВЯТ COVID-ПАСПОРТ; МОЖНО ЛИ РАЗРАБОТАТЬ МЕЖДУНАРОДНУЮ СИСТЕМУ СЕРТИФИКАТОВ.....	27
КОММЕРСАНТЪ; ИГОРЬ ЛАВРЕНКОВ; 2021.03.19; КУЗБАССКИЙ УГЛЕПРОМ УВИДЕЛ РЫНОК; КОМПАНИИ СТРОЯТ ПЛАНЫ РОСТА.....	28
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСЕЙ НИКОЛЬСКИЙ; 2021.03.19; РЕФОРМА АВИАСТРОЕНИЯ РАСТЯГИВАЕТСЯ ПО ВРЕМЕНИ; И ОБЕЩАЕТ БЫТЬ МЕНЕЕ РАДИКАЛЬНОЙ.....	29
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2021.03.19; КОЛЛИЗИЯ ПОЛОЖЕНИЙ: КРУПНЫЕ ПРОЕКТЫ НА СОТНИ МИЛЛИАРДОВ МОГУТ СОРВАТЬСЯ; КОРРЕКТИРОВКИ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ЗАКОНОВ ПРОВОЦИРУЮТ СТАГНАЦИЮ РЫНКА ВЛОЖЕНИЙ В ИНФРАСТРУКТУРУ.....	31
КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН, ДИАНА ГАЛИЕВА, ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2021.03.19; ПРАВИТЕЛЬСТВО СВЕРИТСЯ С ЭКСПЕРТИЗОЙ; РАБОТУ БЕЛОГО ДОМА С ЭКСПЕРТАМИ И ОБЩЕСТВЕННОСТЬЮ ЖДЕТ ПЕРЕЗАГРУЗКА.....	33
ТАСС; 2021.03.18; ЭКСПЕРТЫ: РАЗВИТИЕ ГИБКИХ НАВЫКОВ У СПЕЦИАЛИСТОВ НЕОБХОДИМО ДЛЯ БУДУЩЕГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ.....	35
ПРАЙМ; 2021.03.18; СПРОС ИНВЕСТОРОВ НА ОБЛИГАЦИИ ГТЛК ПО ФИНАЛЬНОЙ СТАВКЕ РАЗМЕЩЕНИЯ ПРЕВЫСИЛ 30 МЛРД РУБ.....	36
ПРАЙМ; 2021.03.18; МИНИСТР ТУРИЗМА КУБЫ ПРИЗВАЛ К ВОЗОБНОВЛЕНИЮ ПОЛЕТОВ "АЭРОФЛОТА" НА КУБУ.....	37
ТАСС; 2021.03.18; АЭРОПОРТ ГРОЗНОГО ПЛАНИРУЕТ ОТКРЫТЬ ПЯТЬ НОВЫХ РЕЙСОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ В ГЕРМАНИЮ.....	37
ТАСС; 2021.03.19; ГРУЗОПАССАЖИРСКОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ РОССИЕЙ И ОАЭ МОГУТ ПРИОСТАНОВИТЬ С КОНЦА МАРТА.....	37
ТАСС; 2021.03.18; МОСТ ИЗ ЕАО В КИТАЙ ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАПУСТИТЬ К АВГУСТУ - ТРУТНЕВ.....	38
РИА НОВОСТИ; 2021.03.18; ЭКСПЕРТ ПРЕДЛОЖИЛ ДВА СЦЕНАРИЯ СТРАХОВАНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ДЛЯ БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ.....	39
ИЗВЕСТИЯ; 2021.03.18; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ СОЗДАТЬ ЦЕНТР ПО НАБЛЮДЕНИЮ ЗА БЕСПИЛОТНЫМИ АВТОМОБИЛЯМИ.....	40
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2021.03.18; РАБОЧАЯ ГРУППА СОЖТ ПРИСТУПИЛА К РАЗРАБОТКЕ МОДЕЛИ РЫНКА КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК.....	40
ТАСС; 2021.03.18; РЖД ВВЕЛИ СКИДКИ НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ РЕФКОНТЕЙНЕРОВ И АВТОМОБИЛЕЙ.....	41
ТАСС; 2021.03.18; ПЕРВЫЕ ПОЕЗДА ПРИБУДУТ НА НОВЫЙ МОСКОВСКИЙ ВОКЗАЛ В ЧЕРКИЗОВЕ 29 МАЯ.....	42

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2021.03.18; ГРЕЦИЯ УВЕЛИЧИТ С 500 ДО 4 ТЫС. В НЕДЕЛЮ ЧИСЛО РАЗРЕШЕНИЙ НА ВЪЕЗД ДЛЯ РОССИЯН

Греция планирует на первом этапе увеличить число граждан России, которым разрешен въезд в Грецию, с 500 до 4 тыс. в неделю, чтобы обслуживать большее количество пассажиров, а с мая целиком снять эти ограничения. Об этом заявил первый заместитель главы МИД Греции Мильтиадис Варвициотис на видеоконференции, которую он провел в четверг с министром транспорта РФ Виталием Савельевым. Сообщение об этом распространила пресс-служба МИД Греции.

"Варвициотис упомянул о возобновлении авиасообщения между двумя странами и подчеркнул намерение Греции увеличить число граждан России, которым разрешен въезд в Грецию, с 500 до 4 тыс. в неделю, чтобы обслуживать большее количество пассажиров", - говорится в сообщении. "Кроме того, с мая мы будем иметь возможность в духе гостеприимства принимать в Греции всех российских друзей, которые захотят посетить нашу страну", - сказал первый замглавы МИД Греции. Варвициотис и Савельев являются сопредседателями Смешанной российско-греческой комиссии по экономическому, промышленному и научно-техническому сотрудничеству. Как отметили в МИД, в центре внимания видеоконференции, проводившейся с целью подготовки заседания этой комиссии, находились "укрепление, углубление и расширение греко-российских экономических отношений". "Сопредседатели Смешанной российско-греческой межправкомиссии подчеркнули исторические связи между двумя странами, что подтверждается и [предстоящим] присутствием премьер-министра Российской Федерации Михаила Мишустина в Афинах на праздновании 200-летия начала греческой революции 1821 года", - говорится в сообщении.

"Первый заместитель главы МИД отметил желание расширить греко-российские торговые отношения, помимо туризма, и на другие сферы, представляющие взаимный интерес, такие как энергетика, автомобильный и железнодорожный транспорт, инфраструктура, цифровые услуги, строительство, технологии и сельскохозяйственные продукты. Он уделил особое внимание стимулированию экспорта греческой сельскохозяйственной продукции и содействию созданию совместных предприятий между греческими и российскими компаниями", - подчеркнула пресс-служба.

Варвициотис также "повторил просьбу греческой стороны о возвращении на родину [похищенных нацистами] архивов еврейских общин Греции, которые были перевезены из Берлина в Москву в конце Второй мировой войны". "Он (Варвициотис), в частности, заявил, что в контексте Общего года истории [России и Греции] для обеих сторон важно найти решение этой проблемы, по сути, посылая сигнал о том, что как наши культурные, так и исторические отношения развиваются быстрыми темпами", - говорится в сообщении.

Пресс-служба кабмина РФ сообщила в четверг, что премьер-министр РФ Михаил Мишустин 24-25 марта посетит с визитом Грецию, где примет участие в мероприятиях по случаю 200-летия греческой национально-освободительной революции.

<https://tass.ru/obschestvo/10942025>

Министерство транспорта РФ

Сообщения по событию:

- [Телеканал 360 \(360tv.ru\), Красногорск, 19 марта 2021, Греция начнет принимать до 4 тысяч туристов из России в неделю](#)
- [RT \(russian.rt.com\), Москва, 18 марта 2021, Греция увеличит число разрешений на въезд для граждан России - RT на русском](#)
- [ПРАЙМ, Москва, 18 марта 2021, Греция увеличит число разрешений на въезд для граждан России](#)
- [ИА Regnum, Москва, 18 марта 2021, Греция в четыре раза увеличит квоту на въезд граждан России](#)
- [РБК \(rbc.ru\), Москва, 19 марта 2021, Греция увеличит число разрешений на въезд для россиян](#)
- [Коммерсантъ. Новости информ. центра, Москва, 19 марта 2021, Греция увеличит недельную норму разрешений на въезд для россиян](#)
- [Газета.Ru, Москва, 18 марта 2021, Греция увеличила число россиян, которые могут влететь в страну в течение недели](#)
- [Московский Комсомолец \(mk.ru\), Москва, 18 марта 2021, Греция решила пускать до 4 тыс российских туристов в неделю](#)
- [Вечерняя Москва \(vm.ru\), Москва, 18 марта 2021, Греция в восемь раз увеличит число разрешений на въезд для россиян](#)
- [Рамблер/путешествия \(travel.rambler.ru\), Москва, 18 марта 2021, Греция в восемь раз увеличит число разрешений на въезд для россиян](#)
- [Рамблер/новости \(news.rambler.ru\), Москва, 18 марта 2021, Греция увеличила число россиян, которые могут влететь в страну в течение недели](#)
- [Ru.today \(ru.today\), Москва, 19 марта 2021, Греция увеличит число разрешений на въезд для граждан России](#)
- [The world news \(theworldnews.net\), Москва, 19 марта 2021, Греция увеличит число разрешений на въезд для граждан России](#)
- [Инфо24 \(info24.ru\), Москва, 18 марта 2021, Греция в восемь раз увеличивает квоту на прием российских туристов](#)
- [Mirtesen.sputnik.ru, Москва, 18 марта 2021, Греция увеличит число разрешений на въезд для граждан России](#)
- [The world news \(theworldnews.net\), Москва, 19 марта 2021, Греция увеличит недельную норму разрешений на въезд для россиян](#)
- [Mfd.ru, Москва, 18 марта 2021, Греция увеличит с 500 до 4 тыс в неделю число разрешений на въезд для граждан России — МИД](#)

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; ЮЛИЯ СМИРНОВА; 2021.03.19; ГРЕЦИЯ ОТКРЫВАЕТСЯ ДЛЯ РОССИЙСКИХ ТУРИСТОВ: КОГДА И НА КАКИХ УСЛОВИЯХ

С 14 мая в Афины и на греческие острова можно будет прилететь с одним из трех документов: ПЦР-тест, сертификат о вакцинации или справка о наличии антител. Рассказываем подробности

Греция откроется для международного туризма - в том числе и для российских отпускников - с 14 мая. Да, после майских праздников. Зато все лето впереди! Дату открытия назвал **министр туризма Греции Харис Теохарис**. И это крайний срок. Есть шанс, что прилететь в Грецию можно будет и раньше, в конце апреля или с начала мая. Об этом обмолвился министр, и эти же оптимистичные планы подтвердили "КП" и другие источники.

Министерство транспорта РФ

- Помня о добросовестном выполнении протоколов здоровья, мы стремимся открыть греческий туризм 14 мая. А до тех пор мы будем постепенно снимать ограничения. На апрель запланирована пилотная реализация мер для путешественников из стран Европейского Союза, а также других стран, где вакцинация уже прошла, например, Израиля. Однако я подчеркиваю, что все даты открытия являются ориентировочными и могут измениться в зависимости от развития событий, - объявил Харис Теохарис, его речь на фоне афинского Акрополя транслировалась в интернете на весь мир.

- Мы пережили трудности, но мы не перестали мечтать. Я могу сказать, чего нам больше всего не хватало во время пандемии. Нам не хватало солнца. Наше тело истосковалось по морской воде. Нам не хватало Греции - таков слоган нашего туризма в этом году, - описала чувства, знакомые многим путешественникам, посол Греции в России госпожа Екатерина Нассика, выступая на туристической выставке МИТТ в Москве.

И еще один момент: в 2021 году Греция отмечает 200-летие восстановления государственности. Важную роль в этой борьбе сыграла Россия.

Какие документы понадобятся для поездки в Грецию?

Кроме загранпаспорта и шенгенской визы (о визах - см. ниже), нужен будет один из трех документов, объяснил директор представительства Греческой национальной туристической организации в РФ и СНГ Поликарпос Эфстатиу:

- сертификат о вакцинации от COVID-19. Да, российская вакцина Sputnik V подходит,
- справка о наличии антител,
- ПЦР-тест с отрицательным результатом.

Подчеркнем: греки попросят только один из этих документов, любой, какой вам удобнее. Вакцинировались - отлично, у вас, считайте, уже все готово. Нет - сдадите ПЦР ближе к делу.

А как же карантин и ограничение в 500 пассажиров в неделю?

Прилететь в Грецию россияне в принципе могут и сейчас. Эллада - единственная страна Шенгена, которая официально разрешает въезд по туристическим визам. Давно, еще с сентября. Но что-то мы не видим в соцсетях фотографий с пляжей Крита и Родоса. Этому есть объяснение. Во-первых, Греция разрешает въезд всего 500 российских граждан в неделю. Это примерно два больших самолета, то есть о массовом туризме речи пока быть не может. Во-вторых, и это главное, все прибывающие в Грецию иностранцы обязаны соблюдать 7-дневный карантин. И в самой стране много антиковидных ограничений, явно не способствующих полноценному отдыху.

К 14 мая, а, возможно, и раньше, и квоту на въезд, и карантин отменят.

- Через два месяца уже точно будут привиты все сотрудники туристической отрасли Греции. Примем все необходимые меры и с нетерпением ждем вас, - добавила посол Греции Екатерина Нассика.

- Как только по эпидемическим показателям будет видно, что нет никаких угроз, норма в 500 человек отменится сама собой, - уверен генеральный консул Греции в Москве Николаос Крикос.

- Конечно, не будет действовать ограничение в 500 пассажиров, будут обычные условия. Мы очень оптимистично настроены и ожидаем много российских туристов в этом году. Главное, чтобы открытие состоялось! - сложно не разделять надежды Поликарпоса Эфстатиу.

- Ограничений на перемещения по Греции для туристов также не будет: можно прилететь в Афины и отправиться оттуда на Санторини, например. Но министр туризма напомнил, что определенные меры все же останутся:

- То, что относится к гражданам Греции, будет применяться и к туристам, как, например, обязательное использование маски в общественных местах.

Что с рейсами?

Россия официально возобновила авиасообщение с Грецией, самолеты летают.

Министерство транспорта РФ

- На данный момент рейсы из Москвы в Афины выполняют две авиакомпании, Aegean и "Аэрофлот", с этой недели начались также рейсы в Салоники. Пока все упирается в ограничение в 500 человек, - поделился подробностями Поликарпос Эфстатиу. Как только квоту отменят, рейсов станет больше. Авиакомпании уже готовятся, получают допуски. Как быть с визами?

Консульство Греции сейчас выдает туристические визы, с этим проблем нет.

Ждать ли скидок?

Да! И это прогноз министра туризма Греции Хариса Теохариса:

- В этом году будет жесткая конкуренция. Постепенно все страны будут открываться, а значит, туристам стоит ожидать больших скидок.

<https://www.kp.ru/daily/27253/4383825/>

РИА НОВОСТИ; 2021.03.18; КАЛИНИНГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИТ 15 МЛРД РУБ НА СТРОЙКУ СЕВЕРНОГО ОБХОДА

Калининградская область получит до 2024 года 15 миллиардов рублей на завершение строительства кольцевой автодороги "Северный обход Калининграда", сообщил губернатор **Антон Алиханов** на своей странице в Instagram.

Транспортное кольцо вокруг Калининграда, получившее название "Северный обход", реконструируется в несколько этапов, начиная с 2014 года. На протяжении всей трассы количество полос движения увеличат до шести. Ожидается, что реализация проекта позволит увеличить пропускную способность окружной дороги, разгрузить улицы Калининграда от транзитного грузового и пассажирского потока, а также будет способствовать развитию Приморской рекреационной зоны.

"Встретился с министром транспорта Российской Федерации **Виталием Геннадьевичем Савельевым**, обсудили широкий спектр вопросов по линии ведомства: договорились о продолжении финансирования реконструкции Северного обхода города Калининграда до развязки с Балтийском (ещё 15 миллиардов рублей до 2024 года)", - написал Алиханов.

Ранее сообщалось, что строительство второго этапа Северного обхода планируется завершить до конца 2025 года, подрядчиком реконструкции трассы стало АО "ВАД" по итогам электронного аукциона.

<https://realty.ria.ru/20210318/kaliningrad-1601791167.html>

Сообщения по событию:

<https://yandex.ru/news/yandsearch?lr=213&cl4url=https%3A%2F%2Fwww.rzd-partner.ru%2Fauto%2Fnews%2Fkaliningrad-poluchit-15-mlrd-rubley-na-rekonstruktsiyu-severnogo-obkhoda-goroda-do-2024-goda%2F&from=search>

РБК; НАТАЛЬЯ ПИТАХИНА; 2021.03.18; АВИА, ГРУЗЫ, ПОРТ И ДОРОГИ. КАК МИНТРАНС РФ ОБЕЩАЛ ПОМОЧЬ РЕГИОНУ

Помощь в расширении географии авиaperевозок в Калининградскую область предложило **Министерство транспорта России**. **Выполняющие полеты в наш регион авиакомпании в ближайшее время получают возможность дополнительного субсидирования полётов в Калининградскую область из других регионов страны в рамках постановления правительства РФ № 1242** («О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети» — прим.РБК Калининград). Такое обещание дал на встрече с губернатором Антоном Алихановым **министр Виталий Савельев**. Сообщается, что в 2020 году пассажиропоток аэропорта Храброво превысил 2 млн человек и в 2021 году может вырасти еще на 0,8 млн пассажиров. **Информация о**

некоторых итогах встречи размещена в аккаунтах Instagram Минтранса и главы региона.

На фоне резкого, четырехкратного роста объема транзитных перевозок контейнеров из Китая в Западную Европу через Калининградскую область речь идет о дальнейшем развитии транзита грузов. В частности, при участии Федеральной Таможенной Службы и Минтранса России разработан порядок упрощенного оформления контрейлерных (контейнеры для комбинированных перевозок — прим. РБК Калининград) перевозок и с 200 до 210 тысяч увеличен объем дозволений для российских компаний.

Отдельно с главой Минтранса обсуждались действия Росморпорта по завершению строительства порта в Пионерском, написал Алиханов.

На встрече речь шла о проектах двух «больших дорожных колец» Калининградской области: окружной дороги — северном и южном обходах Калининграда и Приморского кольца вокруг рекреационной зоны. 3,2 млрд рублей в федеральном бюджете предусмотрены на работы по строительству участка Приморского кольца от Светлогорска до Янтарного. В 2021 году Росавтодор начнет подготовку к обустройству. Минтранс пообещал проработать вопрос оказания дополнительной финансовой поддержки дорожных проектов региона. «Договорились о продолжении финансирования реконструкции Северного обхода города Калининграда до развязки с Балтийском (ещё 15 млрд рублей до 2024 года)», — написал Антон Алиханов.

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

<https://kaliningrad.rbc.ru/kaliningrad/18/03/2021/605306309a7947562af535cc>

Сообщения по событию:

<https://yandex.ru/news/yandsearch?lr=213&cl4url=https%3A%2F%2Fwww.interfax.ru%2Frussia%2F756593&from=search>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ В 20:00; АЛЕКСЕЙ ГОЛОВКО; 2021.03.18; НОВЫЕ ДОРОГИ, БОЛЬНИЦЫ И МУЗЕИ: КАК ИЗМЕНИЛСЯ КРЫМ ЗА 7 ЛЕТ

Главным символом воссоединения России и Крыма стал мост, раскинувшийся через Керченский пролив. Но это лишь небольшая часть сделанной работы. Новые современные трассы, больницы, электростанции, храмы, музеи и многие другие объекты кардинально изменили облик региона. О большом пути, который Крым преодолел за последние семь лет, Владимир Путин говорил с самими жителями полуострова.

На связи с президентом врачи, ученые, волонтеры и общественники. Те, кто точно знает, как изменилась жизнь полуострова после Крымской весны и что еще предстоит сделать.

"Вы сами хорошо знаете, сколько всего еще нужно построить, отреставрировать, привести в порядок, сколько проблем накопилось за предыдущие десятилетия. Ничего не вкладывалось десятилетиями, только выкачивали отсюда ресурсы, — напомнил Путин. — Нам нужно быстрее наверстывать время, двигаться вперед, создавать условия для достойной, комфортной жизни, быта, отдыха людей, расширять возможности в медицине, образовании, поддерживать крымские и севастопольские предприятия".

Перемены в Крыму невозможно не заметить. Крымский мост виден даже из космоса. Трасса "Таврида" позволяет пронестись от Керчи до Севастополя в два раза быстрее

чем раньше. Полуостров стал независим энергетически, а больниц в Крыму теперь в два раза больше чем 7 лет назад.

На развитие спорта, образования, промышленности и всех сфер жизни полуострова средства заложены в Федеральную программу развития Крыма и Севастополя. Ее действие продлено до 2025 года.

<https://www.vesti.ru/article/2538523>

РОССИЯ 1 УТРО РОССИИ; 2021.03.18; РОСАВИАЦИЯ МОЖЕТ ЗАПРЕТИТЬ РЕГИСТРАЦИЮ САМОЛЕТОВ ЗА РУБЕЖОМ

На днях **Росавиация** объявила о готовящемся запрете на регистрацию самолетов за рубежом – такую норму могут закрепить в Воздушном кодексе. Российские авиакомпании будут обязаны регистрировать воздушные суда в нашем госреестре.

<https://www.vesti.ru/video/2278762>

РОССИЯ 24; 2021.03.19; МЕРЫ ПО ПРОФИЛАКТИКЕ ДТП С УЧАСТИЕМ КРУПНОГО РОГАТОГО СКОТА В ТЫВЕ

В.: Корову зафиксировать, краску встряхнуть и быстро нанести. Сначала на рога, затем несколько полос и на бока. Видео из Кызылского района Тывы, на котором запечатлён, на первый взгляд, не совсем понятный мастер-класс. Участники - местные пастухи, а ведущие - сотрудники региональной Госавтоинспекции. Собственно, именно они и принесли в отдалённые чабанские стоянки новые рекомендации, согласно которым сельскохозяйственных животных теперь следует отмечать именно таким образом. Ну, то есть, маркировать особой светоотражающей краской. Это пока не обязательное требование, однако, полицейские настоятельно советуют прислушаться. Ведь такие нехитрые манипуляции, по идее, должны пойти всем на пользу. Как рассчитывают в ГИБДД, светящиеся коровы могут существенно уменьшить количество аварий. Речь о тех, что случаются на сельских дорогах в тёмное время суток. Ну, а как это работает, и главное, готовы ли тувинские пастухи заниматься покраской животных, разузнала Анастасия Иванова.

- Анастасия, добрый вечер. А это не вредно?

КОР.: - Здравствуйте, Алексей. Ну, мнения противоречивые, однако необходимость в такой практике уже назрела.

В тувинских подворьях всё больше зелёных коров. По крайней мере, так они выглядят днём. Ночью же рога и шерсть в буквальном смысле светятся. Это не репетиция костюма на Хэллоуин или же какая-то шутка - самая что ни на есть профилактика аварий. Разукрашенные животные заметны для водителей транспорта в темноте.

ДМИТРИЙ МОНГУШ, ЖИВОТНОВОД: Прежде всего, водители не должны превышать скорость на дороге. Мы живём в республике, богатой сельским хозяйством. Приобретение светоотражающих полос вполне доступно и бюджетно, учитывая их стоимость за метр. Считаю, использование на практике этих элементов однозначно предотвратит наезды.

КОР.: Фермеры, как видно, к новому имиджу своих животных относятся с пониманием. Ведь статистика по ДТП с участием крупного рогатого скота действительно критическая: то пасут в неполюженном месте, то коровы убегают из подворий и разгуливают по дорогам. И такие прогулки приводят к трагедиям.

АРЖААН ДОДУГБАЙ, ИНСПЕКТОР ООАР И ПБДД УГИБДД МВД ПО РЕСПУБЛИКЕ ТЫВА: С начала года в республике зарегистрировано 17 дорожно-транспортных происшествий, то есть, это наезды на животных, в результате которых один человек погиб, пятеро ранены. Все дорожно-транспортные происшествия были в тёмное время суток.

КОР.: Как расписывать животных, фермерам показывают сотрудники ГИБДД. Рогатый холст то и дело вырывается, но всё же поддаётся. Рисунок на шерсти не так важен,

главное, чтобы полоску видно было издалека. А вот как флуоресцентная краска скажется на состоянии коров, пока не известно.

ВЛАДИМИР ДВАЛИШВИЛИ, ГЛАВНЫЙ НАУЧНЫЙ СОТРУДНИК ФЕДЕРАЛЬНОГО ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОГО ЦЕНТРА ЖИВОТНОВОДСТВА - ВИЖ ИМ. АКАДЕМИКА Л. К. ЭРНСТА: Как будет действовать флуоресцентная краска, таких исследований специально не проводилось. И поэтому, чтобы побережь животное, лучше ставить на те места, допустим, на хвост, или на рога, если есть рога. И они, конечно, будут уберегать.

КОР.: К методу покраски прибегают не просто так. Штрафы за выгул скота в несанкционированных местах или же ночью просто не действуют. В Тыве платят 500 рублей и нарушают снова. Поэтому и появились цветные животные. Это пока только в одном районе республики, недалеко от трассы. Затраты на краску ложатся на скотоводов - 100 рублей за баллончик. Впрочем, и этих трат можно было бы избежать, считают некоторые фермеры.

ЛИДИЯ ОЛЬХОВА, ОСНОВАТЕЛЬ ФЕРМЕРСКОГО ХОЗЯЙСТВА И ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИНА В ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ: Почему животные в темное время суток находятся на дороге? Для меня это странно. Обычно они должны находиться в стойле, либо второй вариант - это, безусловно, должен быть какой-то человек специально обученный. Обычно это пастух, который, соответственно, следит за животными. Что касается химии, бывает аллергическая реакция. Поэтому мы противники любой химии.

КОР.: Взяться за баллончики с краской призывают в Астраханской области. Местный депутат предложил красить животных ещё в конце прошлого года. Отклик и заинтересованность есть, пройдены почти все инстанции, для того чтобы закон вступил в силу.

ТИМОФЕЙ ЩЕРБАКОВ, ДЕПУТАТ ДУМЫ АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ: К этой инициативе нужно ещё Минпромторг привлечь и Минсельхоз. **Инициатива поддержана МВД и Минтрансом.** То есть, они отметили, что это надвигающаяся угроза, количество ДТП с участием животных увеличивается, гибнут люди.

КОР.: Кстати говоря, красить животных вовсе не обязательно. Альтернатива - светоотражающие полоски. Предлагают ими обматывать рога скота. Таким образом, надеются, что будут и люди целы, и коровы тоже.

В.: Анастасия Иванова - о светящихся на дороге. Через несколько минут информационная служба "России 24" продолжит свою работу.

<https://www.vesti.ru/video/2279269>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА САМАРА; АННА ШЕПЕЛЕВА; 2021.03.19; ВОЗДУШНЫЙ НАДЕЛ; В САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ МНОГОДЕТНЫЕ СЕМЬИ НАДЕЛИЛИ ЗЕМЛЕЙ В ЗОНЕ АЭРОПОРТА, НА КОТОРОЙ НЕЛЬЗЯ СТРОИТЬСЯ

Сотни многодетных семей в Самарской области, годами дожидавшихся бесплатных земельных участков под ИЖС, оказались владельцами соток, на которых нельзя построить ни дом, ни даже курятник.

Прошлым летом в поселке "Кириллинский" Красноярского района жизнь закипела. Многие очастливленные многодетные самарцы начали подготовку к стройке. Бурили скважины, подводили электричество к наделам. Появились первые заборы и бытовки. А кто-то, как, например, семья Маменковых, уже даже залили фундамент, заказали проект будущего "гнездышка"...

Но в начале этого года их ждал сюрприз, точнее, кукиш. Когда первые семьи понесли в администрацию района уведомления о начале стройки, а также документы на регистрацию в МФЦ, выяснилось, что хозяева соток "получили землю с обременением в 30-километровой зоне от аэропорта и строить там ничего нельзя". Заботливо объяснили и причину отказа: мол, заботимся о вашем здоровье, уровень шума, загрязнений воздуха и

электромагнитного излучения в этой так называемой седьмой охранной зоне слишком высок...

"Как же так?" - возмущается и стар и млад. - Уже потратились, вложились в коммуникации, проекты... а тут тебе вместо терема-разбитое корыто"... Многодетные родители в буквальном смысле остались ни с чем.

- Консультировались с юристами, нам пояснили, если в поселке строить не разрешат, то новую землю нам выдать не смогут, ведь по программе мы участки уже получили, - сокрушается Светлана Антонова.

Но и продать наделы с обременением вряд ли получится. Кому нужна земля, на которой можно бывать только наездами и платить налоги?

Но самое загадочное в этой истории другое. **Еще в 2017 году в стране обновились правила установления при аэродромной территории. Были введены семь подзон - от взлетной полосы (первая) до радиуса в 30 километров от аэропорта (как раз седьмая зона). Но жизнь, как всегда в подобных случаях, оказалась богаче предписаний. Все эти годы шли споры, новые правила не учитывали уже имеющуюся застройку, в охранные зоны аэропортов попали не то чтобы отдельные поселки, а целые города. Самарские чиновники об этой ситуации знали. И... продолжали многодетным семьям выдавать землю. На что они рассчитывали, понять трудно. Видимо, полагали, что воздушная проблема развеется как-нибудь сама.**

Комментарий

Алексей Лескин, депутат Самарской Губернской Думы:

- По сути с многодетными семьями получилось как в миниатюре Райкина "Кто сшил костюм?". Вроде по частям хорош, а в целом носить неудобно. Теперь люди не могут там строиться, хотя многие уже потратились, залили фундамент, поставили заборы, кто-то даже кредит на стройку взял... И виноват в этой, я бы сказал, трагической ситуации межведомственный бардак, растянутый во времени. **Новые правила установления при аэродромной территории в стране приняли еще в 2017 году, и все знали, чем это грозит. Тогда обещали состыковать Воздушный и Градостроительные кодексы. Но законодательство до сих пор не поправили, и схожие ситуации по земельным конфликтам вокруг аэропортов сегодня по всей стране. Но почему-то местные чиновники понадеялись на "спящую" норму, все равно нарезали свободные земли под ИЖС многодетным вблизи аэропорта. Ведь приаэродромные зоны согласовывались с областью.**

Разве нельзя было предусмотреть такие очевидные вещи?

На мой взгляд, решить проблему сейчас можно двумя способами.

Либо изменить законодательство на федеральном уровне, сейчас разработан такой законопроект, который должен разрешить строительство и регистрацию недвижимости на приаэродромных территориях. Или же дать бесплатно самарским многодетным семьям землю в другом месте, но с обязательной компенсацией затрат семей на стройку и коммуникации.

Из опыта регионов

Андрей Еренков, руководитель департамента архитектуры и градостроительства Воронежской области:

- В силу географии положения развитие Воронежа сильно ограничено. На западе мегаполис уперся в пойму Дона, на востоке сомкнулся с райцентром Новая Усмань. Южнее города расположена Нововоронежская АЭС, поэтому самое перспективное направление - северное. Но там... аэродром. И согласно новым правилам прилегающая к нему территория была разбита на семь зон, в которых устанавливаются различные ограничения.

Поэтому первый проект зонирования земель вокруг аэропорта, который был представлен в правительство Воронежской области в конце 2018 года, мы утверждать не стали,

поскольку он накладывал существенные ограничения на уже имевшуюся застройку в левобережной части Воронежа и ряде муниципалитетов Рамонского района. А также препятствовал социально-экономическому развитию прилегающих к аэродрому территорий.

Для корректировки плана была создана рабочая группа, в нее вошли представители Роспотребнадзора, управляющей аэропортом компании "Авиасервис" и граничащих с ним муниципалитетов. Были проведены дополнительные замеры уровня шума при взлете и посадке самолетов, учтены пожелания застройщиков.

В итоге план приаэродромной территории аэропорта имени Петра I в Воронеже был доработан. Самые строгие ограничения приходились на седьмую зону. Именно ее сократили в шесть раз. Также смягчены требования к высотности застройки в третьей и четвертой зонах. Освободившиеся земли будут направлены под застройку.

<https://rg.ru/2021/03/18/reg-pfo/v-samarskoj-oblasti-mnogodetnye-semi-nadelili-zemlej-gde-nelzia-stroit.html>

КОММЕРСАНТЪ; 2021.03.19; ХОЧЕШЬ ЕХАТЬ В ПЕРВОМ КЛАССЕ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПОМЕНЯЕТ ПОРЯДОК ВЫВОЗА ГРУЗОВ НА ВОСТОК

Как стало известно "Ъ", правительство ради увеличения экспорта угля на восток готовится заметно перекроить правила доступа грузоотправителей к железным дорогам. Так, бизнес сможет заключать с ОАО РЖД долгосрочные контракты на перевозку на условиях обязательной предоплаты, и такой груз поручит приоритет перед другими грузами неэкстренного и невоенного назначения. Предполагается, что такие договоры позволят угольным компаниям Кузбасса вывезти свою продукцию на восток — их шансы сделать это на обычных условиях упадут. Клиенты ОАО РЖД критикуют возникающее на сети неравноправие, неравенство финансовой ответственности по договорам между клиентами и монополией и развал системы недискриминационного доступа к инфраструктуре в целом.

"Ъ" выяснил, как могут выглядеть договоры перевозок угля по принципу take-or-pay, возможное внедрение которых обсуждалось на совещании у президента Владимира Путина 2 марта (см. "Ъ" от 3 марта). Премьер Михаил Мишустин на совещании 6 марта в Кемерово поручил Минтрансу подготовить соответствующие поправки к уставу железнодорожного транспорта и правила недискриминационного доступа к железнодорожной инфраструктуре (ПНД), их текст есть у "Ъ". В нем говорится, что клиенты и ОАО РЖД «при систематическом осуществлении перевозок грузов» могут заключать долгосрочные договоры, где указываются объемы и типы грузов, маршруты и сроки перевозок и ответственность сторон. При этом договор может включать невозвратную предоплату услуг по перевозке. Однако «в целях социально-экономического развития субъектов РФ» правительство может конкретизировать отдельные существенные условия договора, и тогда они становятся обязательными — в частности, пункт о предоплате. В таких случаях перевозки осуществляются в приоритетном порядке.

Речь идет о том, чтобы активно экспортировать российский уголь на восточные рынки с учетом недостаточной пропускной способности БАМа и Транссиба. Как следует из протокола совещания 6 марта (есть у "Ъ"), при определении приоритетности мероприятий проекта второго этапа развития Восточного полигона должна учитываться необходимость роста вывоза угля из Кузбасса на восток на 30% в 2024 году. Такие параметры были закреплены на совещании у Владимира Путина 2 марта, а ответственный секретарь президентской комиссии по ТЭК Игорь Сечин отдельно напомнил о необходимости поставлять на восток 195 млн тонн угля к 2025 году, (см. "Ъ" от 16 марта). Также, согласно протоколу, **Минтрансу, Минобороны и ОАО РЖД поручено завершить**

привлечение железнодорожных войск к строительству второго этапа Восточного полигона (см. “Ъ” от 31 октября 2019 года).

Будущие долгосрочные договоры с предоплатой, согласно поправкам к ПНД, будут обладать самым высоким приоритетом среди неэкстренных и невоенных перевозок — более высоким, чем у перевозок нефти, зерна, контейнеров и т. п.

Что касается обычных перевозок угля в полувагонах, которые в ПНД идут предпоследним пунктом, то теперь предполагается, что первыми будут осуществляться экспортные перевозки коксующегося угля из всех регионов. При этом приоритет при вывозе угля на экспорт будет дан восточным регионам — Бурятии, Якутии, Забайкальскому, Приморскому и Хабаровскому краям, Амурской и Магаданской области и Еврейской АО. Таким образом, энергетический уголь из регионов западнее, таких как Хакасия или Новосибирская область, и кузнецкий уголь вне долгосрочных договоров поедут последними. **В Минтрансе пояснили “Ъ”, что проект поправок находится на согласовании с причастными ведомствами и комментировать какие-либо подробности преждевременно.** В ОАО РЖД от комментариев отказались.

Собеседники “Ъ” в отрасли восприняли документ традиционно плохо. В Союзе операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) рассказали, что считают предлагаемые Минтрансом изменения «искажающими принципы равнодоступности, публичности и недискриминационности перевозки». Отдельно в СОЖТ подчеркнули, что считают недопустимым выведение из-под антимонопольного регулирования дефицитной инфраструктуры, принадлежащей монополисту. Грузоотправители, как и ранее, возмущаются неравенством ответственности между ними и ОАО РЖД в рамках новых договоров.

Источник “Ъ” среди клиентов монополии на примере трех угольных и одного нефтепродуктового маршрута подсчитал, что невозвратная предоплата со стороны грузоотправителя составит 387–3,5 тыс. руб. на тонну груза, что представляет собой «бесплатный кредит» ОАО РЖД в размере 24–214 руб. за тонну, тогда как штраф для ОАО РЖД за неисполнение заявок составляет лишь 10 руб. за тонну во всех случаях.

Еще один собеседник “Ъ” говорит о необходимости прояснить, какой объем поставок будут охватывать эти договоры, и гарантировать постоянство тарифов на весь срок их действия. Другой отмечает, что в предложенной конструкции отдельному ущемлению подвергнутся интересы мелких или нерегулярных грузоотправителей.

Уровень дискуссии наконец соответствует остроте и значимости проблемы, говорит глава «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров: с учетом ситуации с углем в Европе стало окончательно понятно, что развитие и угольной промышленности РФ, и железнодорожного транспорта критически зависит от сроков расшивки узких мест на Восточном полигоне. В предложенных решениях есть спорные моменты, связанные с приоритизацией определенных грузов и регионов, однако это, полагает господин Бурмистров, «неизбежное зло».

<https://www.kommersant.ru/doc/4732273>

ВЕДОМОСТИ; 2021.03.19; МИНПРОМТОРГ ПРЕДЛОЖИЛ НОВУЮ ПРОГРАММУ ПЕРЕВОДА АВТОМОБИЛЕЙ НА ГАЗ; ВЛАДЕЛЬЦЕВ ИЗБАВЯТ ОТ НЕОБХОДИМОСТИ СЕРТИФИЦИРОВАТЬ ТАКИЕ АВТОМОБИЛИ

Подготовленный Минпромторгом проект постановления правительства, призванный стимулировать перевод автомобилей в России на газ, опубликован на сайте regulation.gov.ru для общественного обсуждения. «Проект направлен на формирование библиотеки типовых (серийных) решений по переоборудованию на газ в отношении серийно выпускаемых моделей транспортных средств российского производства», — говорится в пояснительной записке к проекту.

Министерство транспорта РФ

Министерство будет собирать решения по переоборудованию автомобилей на сжиженный нефтяной газ (СНГ, смесь пропана и бутана) и компримированный природный газ (КПГ, метан) – наиболее популярные виды газомоторного топлива.

Такие решения для своей продукции должны будут разработать сами автопроизводители. Компаниям, предложившим не менее двух решений, будет предоставляться господдержка, говорится в пояснительной записке. Представитель Минпромторга не ответил на запрос «Ведомостей» об объеме и мерах поддержки.

Разработчики таких решений должны будут зарегистрировать их товарный знак и торговое название, предоставить министерству всю документацию по конкретному типовому решению, данные о его изготовителе и об авторизованных установщиках этого оборудования, к которым впоследствии сможет обратиться любой автовладелец. Запустить реестр в интернете планируется с 1 июня, вести его будет сам Минпромторг на своем сайте, следует из документа.

Сейчас автовладельцы должны получать сертификат о соответствии транспортного средства нормам безопасности отдельно на каждый автомобиль, переоборудованный под газобаллонное оборудование (ГБО). Если предложение Минпромторга будет принято, включенное в реестр типовое решение уже будет иметь такой сертификат и автовладелец получит его автоматически вместе с модернизированным автомобилем.

10 600 автомобилей было переоборудовано на газ в 2020 г., около 15 000 – в 2019 г. По оценкам опрошенных «Ведомостями» экспертов и чиновников, в России порядка 100 000–200 000 единиц колесной техники уже ездит на газе. **По данным Минтранса, еще более 2,2 млн автотранспортных средств могут быть переоборудованы под ГБО.** Всего в России зарегистрировано порядка 60 млн транспортных средств по состоянию на 1 января 2021 г., согласно данным «Автостата»

В России уже действует другая программа поддержки перевода техники с бензина на газ, ее курирует Минэнерго. Так, с лета 2020 г. правительство субсидирует 60% стоимости переоборудования. В 2020 г. на КПГ было переведено 10 600 транспортных средств, сообщил «Ведомостям» представитель ведомства. На эту программу ежегодно выделяется 700 млн руб. из федерального бюджета. Минпромторг же в 2020 г. выделял субсидии производителям техники на газе при условии предоставления покупателю скидки на эту технику.

Тогда на эту меру направили 3,3 млрд руб., а в феврале 2021 г. программа стала бессрочной.

«Проект Минпромторга с нами еще не обсуждался и официально в Минэнерго не поступал. Но полагаем, что создание реестра типовых решений по переводу колесных транспортных средств на газообразное топливо может стать условием для эффективного развития рынка газомоторного топлива, и в целом [проект] нами поддерживается», – добавил представитель Минэнерго.

Газомоторное топливо дешевле бензина, что особенно важно для владельцев автопарков, эксплуатируемых в коммерческих целях. Переход на газ позволяет им сократить расходы практически вдвое, говорит **начальник управления развития бизнеса автолизинга «ВТБ лизинга» Вячеслав Михайлов.** «Услугой по переоборудованию чаще всего пользуются клиенты, у которых парки имеют многокилометровые пробеги, – это сегмент такси и грузоперевозок», – добавляет Михайлов. Сейчас стоимость переоборудования одной машины варьируется от 28 000 до 200 000 руб. и зависит от типа двигателя и используемого газа.

«Сегодня процесс установки ГБО на автомобиль очень сложный, он включает походы в сертифицированную мастерскую для проведения предварительной экспертизы, подбора оборудования, посещение ГИБДД для получения разрешений на установку, саму установку и проведение окончательных испытаний и получение свидетельства в ГИБДД о соответствии транспортного средства с внесенными

изменениями требованиям безопасности», – рассказывает партнер «Автостата» Игорь Моржаретто. По его словам, автовладельцы не занимаются этим самостоятельно, а обращаются в специальные фирмы, помогающие оформить документы. «Создание реестра типовых решений значительно упростило бы эти процедуры», – признает эксперт.

Независимый автоэксперт Сергей Бургазлиев считает, что при запуске такого реестра ГИБДД сможет вносить изменения в паспорт транспортного средства без актов лабораторий и экспертиз. «Это исключит ряд участников – лаборатории и операторов техобслуживания, – ускорит процедуру и снизит ее стоимость», – говорит Бургазлиев. Кроме того, такой переоборудованный автомобиль останется на гарантии автопроизводителя, тогда как сегодня он с нее автоматически снимается.

В группе ГАЗ отметили, что эта инициатива призвана насытить рынок техникой с ГБО. «Но при этом мера приведет и к снижению объемов производства новых газомоторных автомобилей, разработка которых не окупается даже при тех объемах, которые есть сейчас», – сообщил представитель компании. В «Камазе», «АвтоВАЗе», Sollers, Hyundai, Nissan и Volkswagen не ответили на запросы.

Действия Минпромторга пока не синхронизированы с решениями других ведомств и игроков рынка, считает вице-президент Независимого топливного союза Дмитрий Гусев. «Сегодня поддержка и увеличение числа транспорта на метане может столкнуться с нехваткой инфраструктуры. Во многих городах всего по одной газовой заправке, куда выстраиваются огромные очереди. Нам нужна единая госпрограмма, связанная с газификацией, со стимулированием автопроизводителей по выпуску автомобилей на метане и т. д.», – говорит эксперт.

«Ведомости» направили запрос в пресс-службу МВД.

<https://www.vedomosti.ru/auto/articles/2021/03/18/862164-minpromtorg-gaz>

URA.RU; 2021.03.18; ТЮМЕНСКИЙ ДЕПУТАТ ЛДПР РАСКРИТИКОВАЛ РОССИЙСКИЕ "СУПЕРДЖЕТЫ"

Депутат Тюменской областной думы от ЛДПР Александр Лобов раскритиковал качество самолетов российского производства SSJ-100. Во время очередного заседания парламента он заявил, что "Суперджеты" имеют неоднозначную репутацию. Ранее стало известно о том, что "Аэрофлот" отдал регулярные рейсы в Тюменскую область своей дочерней компании "Россия", которая использует, в основном, отечественные самолеты SSJ-100.

"Жители Тюмени и Ханты-Мансийска крайне возмущены тем, что "Аэрофлот" отдал свои московские рейсы "России". В том числе и из-за того, что им придется летать на "Суперджетах", которые имеют неоднозначную репутацию. Предлагаю отправить обращение министру транспорта РФ и внести этот вопрос с голоса в повестку сегодняшнего заседания облдумы", - заявил Лобов во время заседания облдумы.

Депутаты эту инициативу не поддержали и проголосовали против. А руководитель тюменского отделения "Единой России" Андрей Артюхов посоветовал коллеге из ЛДПР думать о том, что он говорит. "Вы что, называете "Суперджеты" плохими? Вы как политик должны думать, о чем говорите", - заявил Артюхов в своем выступлении. Сам Лобов на это ответил, что лишь выражает мнение и беспокойство своих избирателей.

Ранее URA.RU писало о том, что "Аэрофлот" прекратит полеты в 26 городов, включая Челябинск, Тюмень и Ханты-Мансийск. Направления будут переданы "Победе" и "России". В ответ на это власти Тюменской области заявили о намерении провести переговоры с представителями авиакомпании, чтобы повлиять на ситуацию.

<https://ura.news/news/1052476391>

Сообщения по событию:

Министерство транспорта РФ

- [Коммерсантъ # Екатеринбург \(Урал\).ru, Екатеринбург, 18 марта 2021, ЛДПР предложила обратиться к "Аэрофлоту" с просьбой сохранить рейсы в Тюменскую область и ХМАО](#)
- [РБК \(t.rbc.ru\), Тюмень, 18 марта 2021, Тюменский депутат возмущен, что придется летать на российских самолетах](#)
- [Лента новостей Тюмени \(tyumen-news.net\), Тюмень, 18 марта 2021, Тюменский депутат раскритиковал российские "Суперджеты"](#)
- [Новости Югры \(ugra-news.net\), Сургут, 18 марта 2021, Тюменский депутат раскритиковал качество российских самолетов](#)

ПРАЙМ; 2021.03.18; РЖД ОШТРАФОВАЛИ ЗА ПЛОХОЙ УХОД ЗА ИСТОРИЧЕСКИМ ВОКЗАЛОМ СТАНЦИИ ТИХОРЕЦКОЙ НА КУБАНИ

Компанию "Российские железные дороги" оштрафовали за нарушение требований к охране исторического железнодорожного вокзала на станции Тихорецкой на Кубани, где располагался штаб революционных войск Северного Кавказа, сообщает Краснодарский краевой суд.

Согласно материалам дела, вокзал станции Тихорецкая является объектом культурного наследия регионального значения и включен в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов РФ. Отмечается, что вокзал станции Тихорецкой - один из первых на Кубани, там находился штаб революционных войск Северного Кавказа.

Из данных дела следует, что собственником станции является РЖД, на основании охранного обязательства компания должна была выполнить работы по сохранению объекта культурного наследия и установить информационную надпись до конца 2020 года. Как заявили в суде, до сих пор вокзал находится в крайне неудовлетворительном состоянии и требует безотлагательных мер по его сохранению.

"Изучив материалы дела, суд пришел к выводу о наличии в действиях юридического лица состава административного правонарушения и признал ОАО "Российские железные дороги" виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного ч.1 ст. 7.13 КоАП РФ (нарушение требований к охране объекта культурного наследия - ред.). Судом ОАО "РЖД" назначено наказание в виде административного штрафа в размере 300 тысяч рублей", - информирует крайсуд.

ТАСС; 2021.03.18; ФСБ ПРОВОДИТ ОБЫСКИ В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ

Как стало известно "Ъ-Сибирь", ФСБ и СКР проводят оперативно-следственные мероприятия в министерстве транспорта и дорожного хозяйства правительства Новосибирской области, а также в Территориальном управлении автодорог региона (ТУАД). Об этом сообщили источники в правительстве региона и силовых ведомствах, знакомые с ситуацией. Получить официальный комментарий в следственных органах не удалось. Телефон приемной минтранса не отвечает. В ТУАД "Ъ-Сибирь" сообщили, что не комментируют информацию.

Как рассказали "Ъ-Сибирь" источники, визит силовиков связан с расследованием уголовного дела в отношении руководителя ТУАД Михаила Чуманова, который обвиняется в коррупции. Чиновник, которого на время следствия отстранили от должности, был задержан в декабре 2020 года сотрудниками СКР и ФСБ. По данным следствия, он получил взятки на сумму свыше 5 млн руб. от представителей дорожно-строительных компаний, обещая заключить с ними новые контракты на ремонт и строительство дорожной сети региона.

<https://www.kommersant.ru/doc/4733496>

На ту же тему:

<https://nsk.rbc.ru/nsk/19/03/2021/605448ac9a7947bfff0af56d>

ТАСС; 2021.03.18; В ПРИМОРЬЕ ОСУДИЛИ БЫВШЕГО НАЧАЛЬНИКА ЦЕНТРА ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ

Фрунзенский районный суд Владивостока вынес обвинительный приговор бывшему начальнику Владивостокского центра организации работы железнодорожных станций Дальневосточной дирекции управления движением **ОАО "РЖД"** по делу о получении взятки в 7 млн рублей. Как сообщает в пятницу пресс-служба Дальневосточной транспортной прокуратуры, ему назначено наказание в виде шести лет лишения свободы условно со штрафом в 20 млн рублей.

"Суд приговорил подсудимого к 6 годам лишения свободы условно с испытательным сроком 5 лет и штрафу в размере 20 млн рублей. Также осужденный лишен на 5 лет права занимать должности на государственной службе и в органах местного самоуправления, связанные с осуществлением организационно-распорядительных и административно-хозяйственных функций. Приговор суда в законную силу не вступил", - говорится в сообщении.

Уголовные дела в отношении двух должностных лиц структур **ОАО "РЖД"** во Владивостоке были возбуждены в июле 2019 года Дальневосточным следственным управлением на транспорте СК РФ. По версии следствия, в период между мартом 2016 и ноябрем 2017 года начальник железнодорожной станции "Владивосток" получил от представителя коммерческой организации взятку за общее покровительство и помощь с использованием служебного положения. Второй фигурант аналогичным образом получил взятку с июля 2015 по октябрь 2017 года, считают следователи.

<https://tass.ru/proisshestiya/10942939>

<https://ria.ru/20210319/vzyatka-1601909692.html>

ПРАЙМ; 2021.03.18; ФСК ВЛОЖИЛА БОЛЕЕ 3 МЛРД РУБ В СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАНЗИТА ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНССИБА МОЩНОСТЬЮ

Завершен первый этап строительства 430-километрового транзита в Красноярском крае, который обеспечит Транссибирскую железнодорожную магистраль (Транссиб) дополнительной мощностью, стоимость работ составила 3,26 миллиарда рублей, сообщается на сайте Федеральной сетевой компании (ФСК).

"Россети ФСК ЕЭС" (ПАО "ФСК ЕЭС") опробовала напряжением ЛЭП 220 кВ "Камала-1 - Саянская тяговая" №2". Линейный объект протяженностью 80,74 км возведен с применением современных решений: использованы многогранные опоры, провод нового поколения. Стоимость работ составила 3,26 миллиарда рублей", - говорится в сообщении.

По данным компании, это первое "звено" нового транзита 220 кВ "Минусинская-опорная - Камала-1", который нацелен на увеличение пропускной способности красноярского участка Транссиба и развитие региона с населением 2,9 миллиона человек.

Строительство ЛЭП 220 кВ "Минусинская-опорная - Камала-1" входит в состав одного из нацпроектов - **комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ)**. "Полностью работы планируется завершить до конца 2021 года. Сроки синхронизированы с реконструкцией тяговых подстанций Красноярской железной дороги, которую ведут РЖД", - сообщает компания.

Отмечается, что применение стальных многогранных опор позволяет увеличить надежность энергоснабжения потребителей: такие конструкции характеризуются долговечностью, вандалоустойчивостью и способностью выдерживать ветровые нагрузки до 32 метров в секунду, характерные для климата регионов Сибири. Между тем

многогранные опоры проще в монтаже и занимают компактную площадку, что важно в условиях сложного рельефа местности, добавляет компания.

Кроме того, впервые в магистральных электрических сетях Красноярского края на всем протяжении ЛЭП смонтирован провод нового поколения, обладающий повышенной пропускной способностью, прочностью, устойчивостью к ветровым воздействиям и гололедообразованию. Также линия оснащена грозотросом со встроенным волоконно-оптическим кабелем, а также защитными устройствами, снижающими риск попадания птиц в зону поражения электрическим током.

ТАСС; 2021.03.18; В АЭРОПОРТУ МИНВОД РЕКОНСТРУИРОВАЛИ ПЕРРОН ДЛЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Реконструкция перрона для воздушных судов завершена в крупнейшем на Северном Кавказе международном аэропорту Минеральных Вод (Ставропольский край), сообщили журналистам в четверг в пресс-службе авиаузла.

"В рамках реализации **комплексного плана развития магистральной инфраструктуры** за счет средств федерального бюджета выполнены работы по объекту "Реконструкция аэропортового комплекса (г. Минеральные Воды, Ставропольский край) , включавшие в себя реконструкцию перрона на 8 мест стоянок воздушных судов, в том числе для ВС типов В-747, Ан-124", - говорится в сообщении.

Отмечается, что в результате модернизации было установлено искусственное покрытие, светосигнальное оборудование и устройства электроснабжения, проведена водосточно-дренажная система, а также спроектировано освещение перрона с устройством дистанционного управления и обслуживания.

Международный аэропорт Минеральные Воды является крупнейшим на Северном Кавказе. Общий пассажиропоток в 2020 году составил 1,8 млн пассажиров, в 2021 году его планируется увеличить на 39%.

ТАСС; 2021.03.19; В ЗАБАЙКАЛЬЕ ВОЗБУДИЛИ ДВА ДЕЛА О ПРЕВЫШЕНИИ ПОЛНОМОЧИЙ ПРИ ЗАКЛЮЧЕНИИ ГОСКОНТРАКТОВ

Следователи в Забайкальском крае возбудили два **уголовных дела о превышении должностных полномочий при заключении госконтрактов на общую сумму более 2,1 млрд рублей. Первое дело касается ремонта аэропорта Чара**, второе - строительства трех пожарных депо на федеральные средства, сообщается в пятницу на сайте СУ СКР по Забайкальскому краю.

"По данным следствия, в декабре 2020 года постановлением губернатора Забайкальского края введен режим чрезвычайной ситуации в связи с аварийным состоянием взлетно-посадочной полосы в селе Чара Забайкальского края. Для исправления ситуации был заключен государственный контракт, в который, по мнению следователей, неправомерно был включен ремонт не только аварийного объекта - взлетно-посадочной полосы, но и здания аэропорта. Общая сумма госконтракта составила более 2 млрд рублей", - говорится в сообщении.

Как считают следователи, из-за включенных в контракт работ, не связанных с угрозой обеспечения безопасности полетов, бюджету Забайкальского края причинен ущерб в 612 млн рублей. **Фигурантами по делу будут проходить сотрудники министерства строительства, дорожного хозяйства и транспорта региона, а также региональной Службы единого заказчика.**

Реконструкция аэропорта Чара на севере Забайкальского края, где идет освоение крупнейшего в РФ Удоканского месторождения меди, в конце 2020 года вошла в новый для региона **нацпроект "Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры "Европа - Западный Китай"**. В 2021 году на реконструкцию аэропорта по нацпроекту направят 928,7 миллиона рублей. Всего на

строительство аэропортового комплекса до 2022 года будет затрчено более 2 миллиардов рублей.

Строительство пожарных депо также ведется на федеральные средства - в 2020 году регион по указу президента РФ Владимира Путина получил 200 млн рублей для подготовки к пожароопасному сезону. О федеральной поддержке главу государства попросил губернатор Александр Осипов, объяснив это тем, что в Забайкалье 42% территории не оснащены пожарными частями.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕЛЕНА МАЦИОНГ, ВЕРА ЧЕРЕНЕВА; 2021.03.19; ДОРОГИ, КОТОРЫЕ НАС ЗАЩИЩАЮТ

Западную и восточную части Ямала связала новая трасса. А на одной из самых оживленных дорог Ленобласти - Выборгском шоссе - появился инновационный пешеходный переход.

Эти и многие другие объекты появились в регионах благодаря **нацпроекту "Безопасные и качественные дороги"**. А смертность на российских автотрассах в 2020 году снизилась на 5,4 процента, упав до рекордно низкого результата в современной России.

Помните известные строчки "только вертолетом можно долететь"? До недавнего времени это было и про Ямал. Изменить ситуацию помог нацпроект. Самым большим достижением, рассказывают ямальцы, стало открытие сквозного проезда по дороге Салехард - Надым. Новая трасса связала две части Ямала - западную и восточную. У людей открылись широкие возможности, в том числе и по развитию бизнеса. Через три месяца после открытия сообщения объединились пять производителей местных экологически чистых продуктов - оленины, рыбы, северных ягод. И открыли магазин "Сделано на Ямале". "Разрешилась сразу масса проблем для жителей Ямала, - отметила замдиректора департамента АПК округа Любовь Охман.

Но здесь не только строят, но и обучают безопасному поведению на дорогах детей. В школах Салехарда ученики создают макеты дорог. Им наглядно объясняют, как надо вести себя на проезжей части, и вручают светоотражающие брелоки. В регионе, где почти всю зиму стоит полярная ночь, быть "ярким" очень важно.

Многие регионы используют на дорогах инновационные решения. В Ленинградской области на въезде в город Сертолово тестируется необычный пешеходный переход. Разметка на "зебре" представляет собой яркую лазерную проекцию. Она освещает не только сам переход, но и пешеходов на нем. Выборгское шоссе - одна из самых оживленных трасс Ленобласти. При этом 56-тысячный город разрезан этим шоссе на две части. Так что тема переходов здесь актуальна. Инновационный переход заметен в туман, дождь и снегопады.

Сейчас переход тестируется. Если технологию признают эффективной, то такие "зебры" появятся по всей области. Новинку уже начали тиражировать. В поселке Назия тоже появился небольшой проекционный переход. Для пешеходов спроецировали не только зебру, но и надпись: "Убедись в безопасности перехода".

<https://rg.ru/2021/03/18/kakie-obekty-poiavilis-v-regionah-blagodaria-nacproektu-bezopasnye-dorogi.html>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.03.18 ;БОЛЕЕ 230 КМ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРУЮТ В КИРОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Кировская область в 2021 году отремонтирует рекордное количество дорог за все время реализации в регионе **нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"**. В нормативное состояние планируется привести более 230 км автодорог: 165 км - на региональной сети и 65 км - в агломерации, сообщила пресс-служба регионального правительства.

Список участков формировался с учетом мнения жителей, в том числе высказанных в соцсетях, отмечается в сообщении. В настоящее время в регионе завершается отбор подрядных организаций на выполнение работ по основным объектам: законтрактовано 96% объектов (79 из 82).

Также впервые в рамках нацпроекта предусмотрено строительство новых участков улиц в Кирове. В этом году строительство пройдет на улицах Сурикова, Зеленина и Восьмое марта. Контракты заключены уже в феврале, на улице Зеленина начались работы, не зависящие от погодных условий.

Администрация города также готовит документацию на другие объекты, которые будут отремонтированы за счет дополнительных средств.

Как отмечал ранее губернатор Кировской области Игорь Васильев, для разгрузки улиц областного центра прорабатываются различные механизмы. Так, в 2021 году планируется разработать проекты по строительству четырехполосного тоннеля по улице Советской в Нововятском районе Кирова и улицы Солнечной.

В 2020 году в Кировской области по нацпроекту отремонтировали 195 км дорог.

<https://национальныепроекты.пф/news/boleee-230-km-dorog-otremontiruyut-v-kirovskoy-oblasti>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.03.18; ПОЧТИ 80 КМ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРУЮТ В КРАСНОДАРЕ В ЭТОМ ГОДУ

Почти 80 км дорог обновят в Краснодаре в 2021 году благодаря нацпроекту "**Безопасные и качественные автомобильные дороги**". Как сообщает городская администрация, до конца года будет отремонтировано 62 участка улиц общей протяженностью 79,6 км.

Шесть дорог в городе привели в порядок досрочно: улицы Постовую, Захарова, Химзаводскую, Песчаную, Чкалова и Адыгейскую набережную. В числе запланированных для ремонта в 2021 году самые протяженные - улицы Российская (от Солнечной до Пригородной - всего 5,3 км), Кирова (от Кировского переулка до улицы 1 Мая - всего 4,7 км), Селезнева (от Новороссийской до Трамвайной - всего 3,9 км).

Приведут в порядок дороги как в центральной части Краснодара, так и в пригороде - в станице Елизаветинской, хуторе Ленина, поселке Индустриальном. Будет отремонтирована подъездная дорога к одному из СНТ города - Кубанской Ниве.

"Важно понимать, что улицы, которые ежегодно выбираются для проведения ремонта, мы определяем на основе обращений, предложений всех заинтересованных сторон - жителей, актива общественного самоуправления, представителей ОНФ, ОГИБДД. Проводим общественные обсуждения, на которых вносятся предложения по тем или иным улицам. Конечно, запросов поступает больше, чем есть для этого возможностей. Приоритет отдается улицам с интенсивным движением транспорта или серьезными повреждениями проезжей части", - сообщил заместитель директора департамента транспорта и дорожного хозяйства Краснодара Евгений Беляков.

Он также отметил, что к концу 2021 года соответствовать нормативному состоянию будет 70% дорог Краснодара.

<https://национальныепроекты.пф/news/pochti-80-km-dorog-otremontiruyut-v-krasnodare-v-etom-godu>

SM-NEWS; 2021.03.18; УЛЬЯНОВСКИЙ "СТРОЙЗАКАЗЧИК" НЕЗАКОННО СНИЗИЛ ГАРАНТИЙНЫЕ СРОКИ ПОДРЯДЧИКАМ ПО БКАД

Контрольные мероприятия проводились в ульяновском муниципальном бюджетном предприятии "Стройзаказчик", руководит которым Александр Шканов. Напомним, на этой неделе прокуратура потребовала признать незаконными заключенные этой же структурой договоры на сумму более 53 млн. рублей на выполнение работ по благоустройству общественных пространств. Причиной стал допуск "Стройзаказчиком"

фальсифицированных документов на участие в аукционах от ООО "Регионстрой". Теперь в поле зрения прокуратуры попало ООО "Стройцентр" и не объяснимая лояльность сотрудники структуры.

В нарушение всех существующих законов после проведенного аукциона специалисты МБУ "Стройзаказчик" заключили дополнительное соглашение, в котором существенно снизили требуемые по закону гарантийные сроки. Благодаря таким "особым" взаимоотношениям, гарантийный срок на весь комплекс работ по ул. Академика Павлова в Заволжском районе Ульяновска оказался снижен до 1 года. Причем, коснулось это как на дорожное полотно, так и на дорожные знаки, световые опоры...

Между тем, напомним, гарантийные сроки на те же опоры освещения составляют 25 лет, дорожные знаки - 10 лет, а нижних и верхних слоев покрытия - 6 лет.

Не дожидаясь окончательного решения суда, в который с исковыми требованиями вышла прокуратура, сотрудники МБУ "Стройзаказчик" внесли изменения в существующие договоры, приведя их в соответствии с законодательством.

<https://ulyanovsk.sm.news/ulyanovskij-strojzakazchik-nezakonno-snizil-garantijnye-sroki-podryadchikam-po-bkad-71197-u3t5/>

РАДИО СПУТНИК; 2021.03.18; "ВОШЛИ ВО ВКУС". ЭКСПЕРТ О ПЛАТНОМ ВЫБОРЕ МЕСТ В САМОЛЕТЕ

В Общероссийском объединении пассажиров просят Минтранс помешать авиаперевозчикам взимать плату за обязательный выбор места в самолете при онлайн-регистрации. **В эфире радио Sputnik инициативу прокомментировал независимый авиаэксперт Дмитрий Адамов.**

Минтранс попросили внести поправки в Федеральные авиационные правила, чтобы авиаперевозчики не навязывали пассажирам обязательный платный выбор места в самолете при онлайн-регистрации на рейс. Об этом сообщают "Известия" со ссылкой на копию письма председателя Общероссийского объединения пассажиров Ильи Зотова **министру транспорта России Виталию Савельеву.**

Ряд российских авиаперевозчиков не дают клиентам возможности получить бесплатную услугу онлайн-регистрации на рейс без выбора места в самолете, за который взимают дополнительную плату. Общественники предлагают обязать авиакомпании самим назначать места пассажирам, которые собираются пройти онлайн-регистрацию, но не хотят выбирать кресло и платить за это, поясняет издание.

Ситуацию прокомментировал **в эфире радио Sputnik независимый авиаэксперт Дмитрий Адамов.**

"Это очередная попытка авиакомпаний из карманов пассажиров взять деньги. Они это делают все время, по любому поводу. По большому счету, неважно, на какой комбинации это происходит – на выборе места, на бортовом питании или еще на чем-то. Это бои местного значения", – сказал он.

По его мнению, негативный эффект для авиакомпаний от навязывания услуги выбора места при онлайн-регистрации может превзойти выгоду.

"Надеюсь, что пассажиры как-то этот спор выиграют, и с них не будут взимать дополнительные деньги. Все равно это авиакомпаниям впрок не пойдет: ситуацию коренным образом не изменит, а негативный эффект будет большой", – полагает независимый авиаэксперт.

Если Общероссийское объединение пассажиров сумеет убедить Минтранс прислушаться к своим доводам, авиакомпании попытаются получить деньги другим способом, уверен он.

"Можно просто поднять тариф, можно попытаться через дополнительные услуги. Это будут делать всегда, потому что экономическая модель авиакомпаний очень неустойчива.

С одной стороны, они вынуждены это делать, а с другой стороны, вошли во вкус", – считает Дмитрий Адамидов.

<https://radiosputnik.ria.ru/20210318/mesto-1601823144.html>

РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2021.03.18; ТАИС И LEONARDO СТАЛИ ГЛАВНЫМИ ЭКСПОНАТАМИ; РОСАВИАЦИЯ ПОДТВЕРДИЛА НЕОБХОДИМОСТЬ СКОРЕЙШЕГО ПЕРЕХОДА НА ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ СИСТЕМЫ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ

Задачи росавиации на 2021 год «должны учитывать» организацию перевода российских авиакомпаний на отечественные системы бронирования. Об этом заявил замминистра транспорта Игорь Чалик, выступая на расширенном заседании коллегии ведомства, которое состоялось 12 марта. «Эти и другие задачи включены в план работы Федерального агентства воздушного транспорта на текущий год», — добавил он.

Речь идет в первую очередь о системах обслуживания пассажиров (Passenger Service System, PSS), которые используют авиакомпании для хранения данных о проданных билетах и наличии мест на рейсах. Всем авиаперевозчикам необходимо выполнить требования постановления правительства № 955 от 24 июля 2019 года «Об утверждении требований к автоматизированной информационной системе оформления воздушных перевозок, к базам данных, входящим в ее состав...», вступающего в силу 31 октября 2021 года, пояснил РБК представитель Минтранса.

Согласно этому постановлению к концу октября системы бронирования билетов должны перенести на территорию России базы данных и обрабатывающие вычислительные комплексы, обеспечивающие оформление внутренних воздушных перевозок пассажиров, добавил он. По сути, речь идет о переводе в страну серверов. Это нужно, для того чтобы обеспечить «необходимый уровень устойчивости систем и защиты данных, ведь речь идет об очень чувствительной информации и безопасности перелетов», сказал РБК представитель «Ростеха». Госкорпорация является совладельцем одной из российских систем бронирования.

Может ли быть отсрочка

Еще в прошлом году Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) предлагала перенести вступление в силу новых требований к системам бронирования на два года, до 31 октября 2023 года, из-за пандемии коронавируса и приостановки полетов, которые привели к убыткам и росту долгов перевозчиков.

Тогда Минтранс не поддержал это предложение, но уже в июне 2020 года сам выступил за перенос требований на один год — до 30 октября 2022 года. Ведомство признало, что реализация требований постановления в условиях пандемии накладывает на компании дополнительную нагрузку и создает для них «угрозу финансовой устойчивости», говорится на федеральном портале проектов нормативных правовых актов. С января 2021 года это предложение находится на рассмотрении в правительстве. Проект постановления будет рассмотрен после прохождения «регуляторной гильотины», сказали РБК в пресс-службе правительства.

Сейчас Минтранс находится в тесном контакте с авиаперевозчиками по вопросам выполнения требований постановления, отметил представитель ведомства. Учитывая ситуацию, сложившуюся на рынке авиаперевозок в условиях пандемии, скорее всего, будет принято решение о переносе этих требований на более поздний срок, добавил источник РБК в министерстве.

«Требования о переводе авиакомпаний на конкретные системы бронирования в документе отсутствуют. Таким образом, перевозчики вправе принять самостоятельное решение о переходе на ту или иную автоматизированную информационную систему оформления воздушных перевозок, соответствующую требованиям постановления», — отметил представитель Минтранса.

Крупнейшие российские авиакомпании, включая группу «Аэрофлот» (объединяет авиакомпании «Аэрофлот», «Победа» и «Россия») и S7, сейчас используют иностранные системы бронирования билетов — американские Sabre и Navitaire, а также испанскую Amadeus (ей принадлежит Navitaire).

В 2019 году Sabre создала совместное предприятие «Сейбр интергрупп» с системным интегратором Integro Technologies (у каждого по 50%) для локализации своих серверов в России. Еще до создания СП в Integro Technologies был создан центр экспертизы Sabre — он оказывает услуги поддержки, бизнес-консалтинга и технической аналитики по программным продуктам производственных платформ Sabre AirCentre и AirVision. В пресс-службе Sabre не ответили на запрос РБК.

«Мы тесно сотрудничаем с нашими клиентами с целью обеспечить соответствие ИТ-решений Amadeus требованиям российского законодательства. При этом стремимся гарантировать, что авиакомпании и в дальнейшем смогут пользоваться преимуществами наших передовых технологий», — сказал РБК представитель Amadeus. Он не ответил на вопрос о перспективах переноса серверов в Россию или создании СП с локальным партнером, но подчеркнул «стратегическую» важность рынка для компании.

В России сейчас есть и две местные системы бронирования — Leonardo, принадлежащая компании «Сирена Трэвел», и ТАИС, которой занимается компания «Онлайн Резервейшн Систем» (ОРС, систему планировала разрабатывать госкорпорация «Ростех» совместно с совладельцем аэропорта Внуково Виталием Ванцевым, но «Ростех» в итоге не вошел в проект). По состоянию на конец 2020 года пользователями системы Leonardo являлись 52 российских и семь зарубежных авиакомпаний, в том числе Red Wings, «Аврора», «Руслайн», «Ямал», «Ютэйр», АЛРОСА и др. Общий объем обслуженных пассажиров в системе Leonardo превышает 40 млн. Об этом РБК сообщил представитель «Ростеха», который также создал вместе с «Сирена Трэвел» совместное предприятие «РТ-Транском», использующее систему Leonardo.

В числе клиентов ТАИС — «Азимут» (ее совладелец — Ванцев), израильская Israir, украинская «Мотор Сич» и киргизская Tez Jet. В 2019 году в этой системе было обслужено около 10 млн пассажиров (из них 5 млн — турецкой Atlas Global, которая в конце 2019 года обанкротилась), в 2020 году — около 5 млн, рассказал РБК гендиректор ОРС Александр Сизинцев. План на 2021 год — 8–10 млн пассажиров в случае более активного восстановления рынка, добавил он.

Двукратное падение

Из-за запрета международных рейсов, введенного для борьбы с распространением коронавируса, по итогам 2020 года российские авиакомпании перевезли 69,2 млн пассажиров, что на 46% меньше, чем было годом ранее (128,1 млн пассажиров), **сообщила Росавиация.**

Ванцев в июне 2018 года говорил, что в систему ТАИС было вложено более \$50 млн и эти деньги планируется окупить за пять-десять лет. «Если все-таки будет реализовано требование о хранении персональных данных россиян внутри страны, это один срок. Если мы будем в той же конкуренции работать с международными компаниями, то другой срок. Но в целом горизонт такой — от пять до десяти лет», — отмечал он.

«Сравнение потенциала двух систем (Leonardo и ТАИС. — РБК) определило приоритетное использование системы Leonardo, которая подтвердила соответствие требованиям государства, способность работы с большим объемом перевозок и авиакомпаний, а также высокую степень готовности к развертыванию в сжатые сроки, установленные законодательством, и дальнейшему широкому внедрению», — сказал представитель «Ростеха».

«Мы работаем над тем, чтобы предложить хороший продукт и дать авиакомпаниям возможность выбирать. Будет очень тяжело, если на рынке останется только одна «Сирена Трэвел», — добавил Сизинцев.

Как российские компании готовятся к новым требованиям

Создание системы бронирования на базе Leonardo, которая обеспечит потребности всех перевозчиков с их разными коммерческими подходами и разной спецификой, требует диалога со всеми участниками рынка, отмечает представитель «Ростеха»: «Безусловно, она должна вписываться в коммерческую модель каждой авиакомпании и обеспечивать все ее бизнес-функции. Мы, со своей стороны, подготовили и представили предложения и готовы к началу такого диалога».

Авиакомпании «Уральские авиалинии» и S7 с начала 2020 года ведут «детальное ознакомление» с возможностями системы Leonardo с участием специалистов «РТ-Транском», прорабатываются «дорожные карты» внедрения отечественных решений, утверждает представитель «Ростеха». По его словам, также проводилась и встреча с представителями «Аэрофлота». «По нашему мнению, значимых технических препятствий для начала использования системы Leonardo уже сейчас такими авиакомпаниями, как «Уральские авиалинии» и «Победа», не существует. Для авиакомпаний «Аэрофлот» и S7 доработка системы, несомненно, требуется», — заключил он.

Разработчик системы ТАИС также около полутора лет ведет переговоры об использовании своей системы бронирования с «Уральскими авиалиниями» и S7, утверждает Сизинцев.

Бывший заместитель гендиректора «Аэрофлота» по информационным технологиям Кирилл Богданов (31 декабря 2020 года перешел в Минтранс на пост замминистра) еще в конце 2018 года говорил, что российские системы бронирования предназначены «для обеспечения работы второго эшелона авиакомпаний, как сами в принципе и признают производители этих систем». Он также отмечал, что «Аэрофлот» дожидается появления СП Sabre с локальным партнером, которое должно было в 2019–2020 годы создать соответствующие центры обработки данных на территории России, а в 2021 году непосредственно заняться переносом персональных данных пассажиров авиакомпании. «Таким образом, с 1 января 2022 года, согласно этой «дорожной карте», мы не просто реализуем требования постановления, но и получим цифровую платформу, построенную на базе новейших технологий, на территории России», — анонсировал он. РБК направил запрос партнеру Sabre в России Integro Technologies, представитель «Аэрофлота» отказался от каких-либо комментариев.

И «Сирена Трэвел», и ОРС больше локальные компании, хотя работают не только на российском, но и на международном рынке, а «Аэрофлот» присутствует на большом количестве рынков и входит в альянс Sky Team, а это значит, что должна быть достаточно тесная связь с продуктами других авиакомпаний, — замечает Сизинцев. По его словам, у обоих российских разработчиков сейчас нет функционала, который позволял бы работать в подобном альянсе, потому что из российских авиакомпаний в международные союзы входят только «Аэрофлот» и S7. «Если нам не дадут шанса работать с крупнейшими российскими авиакомпаниями, тогда мы, наверное, никогда такой функционал не реализуем, потому что его писать «в стол» абсолютно бесполезно», — добавил глава ОРС. По его оценке, разработка такого функционала может занять несколько лет.

В пресс-службе S7 (использует систему Amadeus) РБК сообщили, что проводят изучение обеих доступных систем бронирования — Leonardo и ТАИС — и ведут «активное взаимодействие» с разработчиками. «Выбор провайдера и сроки перехода зависят от того, насколько и когда функционал системы бронирования будет отвечать требованиям S7 Airlines», — добавил представитель компании. Но представитель S7 отметил, что компания может остаться на системе Amadeus, если она локализует серверы в России.

Представитель «Уральских авиалиний» сказал, что компания сейчас использует две системы — Amadeus и ТАИС, отказавшись от дальнейших комментариев.

https://www.rbc.ru/business/18/03/2021/6050c8f19a79472007246836?from=column_10

КОММЕРСАНТЪ FM; ВЛАДИМИР РАСУЛОВ; 2021.03.18; СИСТЕМЫ БРОНИРОВАНИЯ МЕНЯЮТ ПРАВИЛА; ПОЗВОЛЯТ ЛИ НОВОВВЕДЕНИЕ ОГРАДИТЬ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ОТ ВОЗМОЖНЫХ ЗАРУБЕЖНЫХ САНКЦИЙ

Минтранс напомнил, что скоро в стране изменятся правила, по которым работают системы бронирования авиабилетов. Это грозит ростом цен на полеты и сбоями при их покупке. Крупные российские авиаперевозчики, такие как «Аэрофлот», «Победа», «Россия» и S7, сейчас используют иностранные системы бронирования билетов — американские Sabre и Navitair, а также испанскую Amadeus. **Как заявили в Министерстве транспорта, к концу октября все системы по оформлению перелетов, в том числе иностранные, должны перенести свои серверы с базами данных на территорию России. А самим перевозчикам в ведомстве посоветовали все же перейти на отечественные системы, таких сейчас две: Leonardo и ТАИС.**

Старший научный сотрудник Института экономики транспорта Высшей школы экономики Андрей Крамаренко считает, что это позволит оградить авиакомпании от возможных зарубежных санкций. Но переход на российские системы бронирования грозит сбоями. «Речь идет о каком-то хеджировании рисков, в случае если, например, будут введены санкции по отношению к российским авиакомпаниям. Одно дело — локализация серверов, на которых хранится эта информация в России, то есть возможность реализовывать билеты по прямым каналам на сайте, другое дело — переход на отечественные системы бронирования, управления доходами. Это очень сложная штука, потому что пока российские системы не обладают тем функционалом, который имеют иностранные системы, и, в общем-то, в глобальном понимании это чересчур сложно.

Сейчас есть две системы: Sirena Travel, которая делает много продуктов и для авиакомпаний, в том числе для Leonardo и для аэропортов, и «Ростех», который, в общем-то, тоже сделал систему бронирования — ею сейчас пользуется только «Азимут». Проблема не в том, что продукт плох или безнадёжен, он прекрасен, в общем-то, Россия — одна из немногих стран, которые делают по-настоящему конкурентоспособные IT-системы в авиации. Плохо то, что это шаг вниз в первую очередь для крупнейших игроков в отрасли. Сделать так, чтобы у вас была какая-то резервная инвенторная система довольно сложно. То есть вы работаете, работаете с Sabre, потом раз и ее отрубили. Вы перегружаете всю информацию о тарифах, выписанных билетов в Sirena Travel — так, к сожалению, работать не будет. В этом-то вся и загвоздка», — отметил Крамаренко.

Переход на российские аналоги обернется для авиакомпаний дополнительными расходами, которые они в итоге могут переложить на пассажиров, считает **глава компании «Инфомост» Борис Рыбак**: «Как считали авиакомпании, если полностью переходить на российские системы бронирования, то стоимость будет довольно высока — несколько сот миллионов долларов.

Сложности вызывает то, что нужно будет переделывать весь софт, переучивать персонал, как-то организовывать стыковки с другими системами международного бронирования.

Естественно, эти затраты будут перенесены на пассажиров, потому что в воздушном транспорте нет других источников доходов, кроме платы за перевозку и, возможно, государственных субсидий, если власти решат что-то выделить. За последние 30 лет в воздушный транспорт государство очень сдержанно предоставляет средства».

Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта в прошлом году предлагала перенести вступление в силу новых требований к системам бронирования на два года — до 31 октября 2023-го. Такую отсрочку объясняли пандемией коронавируса и приостановкой полетов, что привело к убыткам и росту долгов у перевозчиков.

<https://www.kommersant.ru/doc/4732142>

КОММЕРСАНТЪ; 2021.03.19; НИКИТА КОРОЛЕВ, АРИНА БАРАБАНОВА; АЙТИ-ДОРОГИ; К РАСЧЕТУ ЦЕН СТРОИТЕЛЬСТВА ПОДКЛЮЧАЮТ BIG DATA

Росавтодор планирует за 390,4 млн руб. разработать систему, которая с помощью технологий анализа больших данных Big Data будет формировать цены для госзакупок в сфере дорожного строительства. Система поможет автоматизировать и ускорить работы по формированию госконтрактов, утверждают в ведомстве. Ее задачами, по мнению экспертов, могли бы стать снижение злоупотреблений при формировании цен на строительство и обслуживание дорог.

Росавтодор планирует потратить 390,4 млн руб. до 2023 года на разработку автоматизированной системы для анализа ценообразования в дорожном строительстве (ИС ЦДС). **Информация об этом содержится в плане цифровой трансформации ведомства, который был опубликован 26 февраля.** Согласно информации на сайте Ростендера 12 февраля **Росавтодор** опубликовал закупку на разработку системы. Из тендерной документации следует, что система должна с помощью анализа больших объемов данных рассчитывать адекватную начальную (максимальную) цену контракта и сроки выполнения работ при подготовке тендеров, а также выявлять в них «аномалии». ИС ЦДС будет интегрирована с **информационными системами Росавтодора** и сайтом госзакупок.

Проблема в том, что сейчас цена контракта в дорожном строительстве определяется вручную, без машинного анализа, что замедляет подготовку закупок, отмечается в документах Росавтодора.

В ведомстве «Ъ» объяснили, что **система позволит управлять стоимостью выполнения работ в дорожной отрасли за счет анализа выполненных проектов с помощью технологии Big Data.** В Росавтодоре отметили, что проект пока «не обеспечен финансированием».

Госконтракты в сфере дорожного строительства вызывают вопросы у Счетной палаты. 4 августа 2020 года ведомство сообщило о ряде аномалий в расходах на содержание дорог. Например, в среднем на содержание 1 км дорог федерального значения в 2019 году приходилось 2,2 млн руб., а на содержание региональных дорог — почти в восемь раз меньше (288 тыс. руб. на 1 км.). **Счетная палата также обратила внимание на низкий уровень конкуренции в закупках Росавтодора и слишком маленькую экономию при розыгрыше тендеров: по итогам 2019 года она составила лишь 1%, а большая часть контрактов была заключена с единственным участником и по начальной цене.**

Строительство дорог — это самый объемный сегмент госзакупок в стране, и в нем, по мнению главы организации «СТОПкартель» Александра Кулакова, есть несколько способов украсть деньги.

«Первый способ — намеренно завысить начальную цену контракта, чтобы нужный подрядчик смог оставить часть средств себе, а бюджет их недосчитался», — говорит он. Второй метод, по его словам, заключается, напротив, в том, чтобы занижить цены: «тогда подрядчик будет вынужден строить дорогу из некачественных материалов, из-за чего полотно быстро изнашивается, и придется разыгрывать новый тендер на его ремонт». **Система, которую хочет разработать Росавтодор, нужна не только отрасли дорожного строительства, но и в целом всем сегментам госзакупок, считает эксперт.**

Проблема ценообразования в госзакупках существует, подтверждает гендиректор РТС-тендера Владимир Лишенков. По его мнению, Bid Data является наиболее перспективной технологией для определения адекватной цены контракта. «Она позволит учитывать множество факторов при расчете цены, в частности специфику региона», — отмечает он.

Госзаказчики в дорожной отрасли последние годы сталкиваются с проблемами из-за отсутствия установленных расценок на отдельные виды работ, говорит **президент ассоциации «Содружество эксплуатирующих организаций» Алексей Амелехин.**

По его мнению, это в том числе привело к снижению рентабельности предприятий дорожной отрасли до 1,5–4% и банкротству ряда из них. Создание аналитического инструмента, по его мнению, в сфере ценообразования поможет своевременному выявлению не обеспеченных расценками работ и формированию перечня требующих разработки и актуализации сметных норм и нормативов.

В Ассоциации предприятий дорожного комплекса не ответили на запрос, Ассоциация территориальных органов управления автомобильными дорогами отказалась от комментариев.

<https://www.kommersant.ru/doc/4732296>

ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2021.03.18; СПЕЦИФИКА АККРЕДИТАЦИИ ПТБ НА РАЗНЫХ ВИДАХ ТРАНСПОРТА

Участие во II Всероссийском научно-практическом форуме "Актуальные вопросы регламентации деятельности подразделений транспортной безопасности", который состоялся 18 марта, приняли представители **трех федеральных агентств - Росжелдора, Росавиации и Росморречфлота**. Из их докладов можно было сделать вывод о том, что несмотря на имеющуюся специфику, подходы к работе по аккредитации ПТБ и связанные с этим трудности в агентствах, по сути, одинаковы.

Сергей Леонов, заместитель начальника УТБ Росжелдора, рассказал, что на сегодняшний момент Федеральным агентством железнодорожного транспорта аккредитовано более 70 подразделений транспортной безопасности. Кроме того, данной деятельностью на объектах железнодорожного транспорта также занимаются силы **ФГУП "УВО Минтранса России" и ВО ЖДТ**. Выдано около 50 тыс. свидетельств об аттестации сотрудников ПТБ. По данным спикера, ежегодно силами ПТБ на ж/д транспорте Российской Федерации досматривается 300 млн единиц багажа и выявляется около 2 млн запрещенных предметов и веществ.

Спикер поделился опытом проверки достоверности документов в ходе аккредитации ПТБ и выразил надежду, что в перспективе появится возможность перевести такую работу в электронный формат. Это, как минимум, вдвое сократит сроки рассмотрения и повысит качество проверки предоставляемых в агентство документов. **Представитель Росжелдора** также остановился на проблеме разграничения функций частных охранных структур, подразделений транспортной безопасности, Росгвардии, ведомственной охраны **Минтранса** и РЖД.

Александр Севрюков, начальник отдела аккредитации подразделений транспортной безопасности Росавиации остановился на проблеме соответствия сил и средств ПТБ и специфике объектов, на которых они присутствуют. В настоящее время **Федеральным агентством воздушного транспорта** аккредитовано 60 подразделений транспортной безопасности, и эта работа продолжается. Как отметил **представитель Росавиации**, много проблем возникает при оценке соответствия штатной численности ПТБ выполняемым задачам. Зачастую такие структуры стараются обходиться минимумом сотрудников. Но специфика воздушного транспорта предполагает очень жесткие требования - и к аттестации работников определенных категорий, и к наличию на объектах групп круглосуточного реагирования определенной численности. Эти нюансы зачастую не учитываются при подаче документов на аккредитацию в качестве ПТБ.

Спикер затронул проблему, когда одно предприятие аккредитовано в качестве ПТБ на разных видах транспорта. Зачастую возникает вопрос: в состоянии ли оно обеспечивать выполнение задач с имеющейся численностью сотрудников, не нарушая требований трудового законодательства. К тому же, по мнению представителя агентства, защита объектов на разных видах транспорта имеет существенную специфику. Поэтому, возможно, стоило бы предусмотреть для таких ПТБ наличие отделов, специализирующихся на видах транспорта, где они работают.

Алексей Нестеренко, начальник отдела аккредитации и аттестации сил обеспечения транспортной безопасности УТБ Росморречфлота рассказал, что всего в реестре аккредитованных ПТБ Федерального агентства морского и речного транспорта 193 организации, но реально функционируют более 140. У остальных в ходе мониторинга за 2020 год выявлены различные нарушения. Например, неуведомление компетентного органа о произошедшей реорганизации, наличие в течение года нескольких выявленных нарушений и т.д.

Представитель Росморречфлота обратил внимание руководства ПТБ также на необходимость своевременного продления срока действия свидетельств об аттестации сотрудников, что также может быть основанием к аннулированию аккредитации. В прошлом году Постановлением Правительства РФ №440 в связи с пандемией COVID-19 срок их действия был продлен автоматически, но он истекает 1 июля.

https://www.securitymedia.ru/news_one_12614.html

КОММЕРСАНТЪ FM; ЕЛЕНА ИВАНОВА; 2021.03.18; ПУТЕШЕСТВЕННИКАМ ПРЕДЪЯВЯТ COVID-ПАСПОРТ; МОЖНО ЛИ РАЗРАБОТАТЬ МЕЖДУНАРОДНУЮ СИСТЕМУ СЕРТИФИКАТОВ

Западные страны тестируют COVID-паспорта. Но для россиян они пока будут недоступны. Накануне первый авиапассажир использовал «цифровой проездной» — электронный документ с данными о вакцинации и тестах на коронавирус. Предполагается, что в будущем они станут универсальными для международных перелетов. Кроме того, Евросоюз представил проект «зеленого сертификата», который нужен для свободного перемещения внутри шенгенской зоны. Станут ли COVID-паспорта обязательными? И почему российские туристы могут на них не рассчитывать? Выяснял Григорий Колганов.

Раньше слово «COVID-паспорт» звучало как приговор: вакцинируйся или останешься без атрибутов допандемической жизни, например, международных путешествий. На деле все оказалось не так категорично, по крайней мере, для европейцев. Нет прививки? Не страшно. В так называемый зеленый сертификат можно внести отрицательный результат теста на коронавирус или данные об антителах, но только если человек переболел в последние полгода. Граждане третьих стран документ получить не смогут.

Как в таком случае ездить в Европу? Вопрос пока остается без ответа. Греция даже после новостей о COVID-паспорте заверила, что пустит россиян в мае, как обещала ранее. Открытие границ с европейскими странами вряд ли будет связано с введением «зеленого сертификата», рассуждает исполнительный директор Ассоциации туроператоров России Майя Ломидзе: «Задача этого документа — облегчить и вообще допустить перемещение граждан Евросоюза между странами Евросоюза. То есть как это затронет иностранный турпоток, непонятно, скорее всего, вообще никак. От этого вряд ли будет зависеть принятие решения об открытии границ для иностранных граждан. Я подозреваю, что это параллельные процессы».

Вскоре с COVID-паспортами легко может возникнуть путаница, ведь такой проект разрабатывает не только Европа. Свой «цифровой проездной» тестирует Международная ассоциация воздушного транспорта. Согласно плану, авиапассажир сможет внести в него данные о результатах тестов или прививок, чтобы не тратить время на предъявление справок. В организации надеются, что документ признают разные государства и получится сделать общую систему обмена информацией.

Но все ли страны согласятся? В этом сомневается главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров: «Каждая страна вправе самостоятельно решать, какие данные запрашивать, в каком виде их получать, вплоть до того, что может просто потребовать привезти сертификат на каком-то международном бланке, с такой-то круглой или квадратной печатью. Или же могут просто сохранить требования: прилетайте к нам, здесь

сдавайте тесты, сидите на карантине, мы вас проверим, только тогда пустим. И авиакомпаниям также придется под эти правила своих стран подстраиваться».

С COVID-паспортами возникает еще одна проблема: российская или китайская вакцины зарегистрированы далеко не везде, то есть сертификат о прививке, например, «Спутником V» другое государство может и не признать. Нужны международные стандарты учета, иначе для путешественника это, скорее всего, обернется нервами и дополнительными расходами. По данным источников «Интерфакса», именно по этой причине российские авиакомпании не собираются подключаться к системе «цифровых проездных». Вряд ли саму идею подобных сертификатов можно назвать удачной, говорит директор Института экономики здравоохранения Высшей школы экономики Лариса Попович:

«Иммунитет не вечен, сам вирус мутирует, и все эти паспорта имеют очень ограниченный срок годности.

Если ты сам привитый, ты все равно можешь быть источником заразы. Это бессмысленная совершенно затея. Как они это сделают? Начнут разрабатывать стандарты информационного обмена, стандарты отчетности. Брюссель это любит. Вся эта бюрократия — это имитация бурной деятельности в условиях, когда реально сделать ничего не могут».

Похоже, что COVID-паспорта уже не медицинская, а больше экономическая инициатива. В Евросоюзе говорят, что такой документ поможет оживить страны, которые зависят от туризма. А в Международной ассоциации воздушного транспорта надеются, что сертификаты поспособствуют восстановлению пассажиропотока. Правда, прогнозы все равно неутешительные. В организации говорят, что к допандемическим показателям индустрия вернется только в 2024 году. Эту точку зрения разделяют и в российском «Аэрофлоте».

<https://www.kommersant.ru/doc/4731802>

КОММЕРСАНТЬ; ИГОРЬ ЛАВРЕНКОВ; 2021.03.19; КУЗБАССКИЙ УГЛЕПРОМ УВИДЕЛ РЫНОК; КОМПАНИИ СТРОЯТ ПЛАНЫ РОСТА

Угольщики Кузбасса почувствовали рост спроса и цен на уголь, в первую очередь на мировом рынке. О планах увеличить в регионе добычу на 20–60% заявили «Сибуглемет», «Инвест-углесбыт» и новокузнецкое ООО «Ресурс». Совокупно прибавка по ним может составить около 2,7 млн т при планах региона увеличить угледобычу в этом году на 14 млн т по сравнению с 2020 годом.

Ряд угольных предприятий Кузбасса сообщил о планах существенного увеличения добычи в 2021 году. О планах своего развития руководство компаний сообщило на подписании соглашения о социально-экономическом сотрудничестве с правительством региона. Так, холдинг «Сибуглемет» рассчитывает на прирост в 20% (до 12 млн т). В прошлом году в связи с пандемией и падением рыночного спроса компании пришлось скорректировать первоначальный план в 12 млн т и снизить добычу до 10 млн т, сообщил журналистам генеральный директор ООО «Холдинг „Сибуглемет“» Игорь Осадчий.

Планы роста связаны с улучшением конъюнктуры, говорит он. «Сибуглемет» экспортирует половину своей продукции в Японию, Корею, Китай, Венгрию, Польшу, Турцию.

С потребителями Кореи и Японии у «Сибуглемета» уже есть действующие контракты, и этот рынок с более высокими ценами у угольщиков считается премиальным.

Киселевское ООО «Инвест-углесбыт» планирует увеличить добычу угля в этом году на 58%. План предполагает рост добычи до 1,5 млн т с 0,95 млн в прошлом году. Как сообщил директор компании Сергей Смирнов, в прошлом году добыча снизилась в сравнении с 2019 годом на 50 тыс. т, так как «многие металлургические заводы — потребители угля останавливали производство во время пандемии», пояснил он. В то же время до 10% угля киселевской компании реализуются на внутреннем рынке, еще 10–15%

отправляются в Китай, остальное — на европейский рынок по суше (в Словакию и Румынию) и через порт Усть-Луга на Балтике. И пока это соотношение рынков компания менять не намерена, уточнил директор «Инвест-углесбыта».

Компания планирует постепенно увеличить добычу угля до 3 млн т в 2024 году.

Как пояснил Сергей Смирнов, в прошлом году для этого была проведена дополнительная геологоразведка, в этом году будут подготовлены технико-экономическое обоснование разработки и оптимальный контур карьера. В дальнейшем для такого объема добычи потребуется убрать нынешнюю промплощадку предприятия, под которой находятся запасы, на что потребуется от 5 до 7 млрд руб. Но сделать это планируется «не раньше, чем через пять лет».

У Новокузнецкого ООО «Ресурс» за рубеж уходит 98% продукции. Согласно первоначальному плану текущего года, добыча угля должна была снизиться на 17,6% (с 7,4 млн т до 6,1) в связи с тем, что из работы в прошлом году вышел участок недр Отвальный Южный №2 Глубокий. На нем уже ведутся рекультивация и демонтаж зданий и сооружений, сообщил генеральный директор компании Михаил Тимошенко. В то же время он отметил, что сейчас компания увеличивает объемы работ на участке недр Новоказанский-2, и «поскольку рынок проснулся», рассматривается программа по увеличению добычи в 2021 году до 7,5 млн т. По его словам, новый план на 2021 год предусматривает, что для увеличения добычи потребуются дополнительное оборудование и увеличенный объем вскрышных работ.

На прошлой неделе заместитель губернатора Кузбасса по промышленности, транспорту и экологии Андрей Панов заявил, что добыча угля в регионе может увеличиться в этом году на 6% (до 235 млн т с 221 млн т в прошлом году).

Это связано с тем, что цены на уголь на мировом рынке этой зимой выросли, что способствовало росту его добычи после двух лет спада, и на некоторое время они стабилизируются.

Напомним, что 2 марта на совещании по вопросам развития угольной отрасли президент РФ Владимир Путин поручил увеличить поставки угля из Кузбасса на восток на 30% за три года. Поставки могут возрасти до 68 млн т в год (против 52,3 млн т в 2020 году, по данным ОАО «РЖД»), сообщил „Ъ“. При этом распределение мощностей Восточного полигона до 2024 года должно быть подкреплено долгосрочными обязывающими соглашениями между компаниями и ОАО «РЖД», которые президент поручил заключить до 1 июля.

<https://www.kommersant.ru/doc/4732033>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСЕЙ НИКОЛЬСКИЙ; 2021.03.19; РЕФОРМА АВИАСТРОЕНИЯ РАСТЯГИВАЕТСЯ ПО ВРЕМЕНИ; И ОБЕЩАЕТ БЫТЬ МЕНЕЕ РАДИКАЛЬНОЙ

Госкорпорация «Ростех» выпустила 18 марта пресс-релиз, в котором подтвердила публикацию РБК, описавшего основные черты реформы Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК, подконтрольна «Ростеху»). Как говорится в пресс-релизе, компании «Сухой» и РСК «МиГ» сольются в «единый корпоративный центр самолетостроения, который консолидирует управление самолетными программами и другими активами ОАК». Этот центр «также станет управляющей организацией для компаний «Туполев», «Ильюшин» и корпорации «Иркут». Инженерно-конструкторские функции группы будут выделены в отдельный центр, который расположится в Москве; в его состав войдут все авиационные конструкторские бюро».

Обо всех этих изменениях заявил на специальном совещании, как сообщается в пресс-релизе, гендиректор «Ростеха» Сергей Чемезов, который решил возглавить совет директоров ОАК вместо Анатолия Сердюкова, который занимает должность руководителя авиационного кластера «Ростеха». Это решение объясняется важностью

начатых преобразований. При этом пресс-релиз успокаивает инженерно-конструкторские кадры. «Конструкторские школы сохранят самостоятельность, получают новые возможности для развития, а также улучшенные условия труда в формате Единого инженерно-конструкторского центра. Центр расположится в Москве, где сосредоточена существующая испытательная и стендовая инфраструктура ОАК. Перемещение авиационных КБ в другие регионы не стоит в повестке дня», – говорится в документе. А гендиректор ОАК Юрий Слюсарь заявил, что экономический эффект от реформы составит 130 млрд руб.

В публикации РБК также сообщается, что примерно из 5000 управленцев, которые числятся за ОАК и ее «дочками» в Москве, будет сокращено 90% и численность управленческого аппарата составит порядка 500 человек, что характерно для управляющих компаний «Ростеха». Представитель госкорпорации не подтвердила «Ведомостям» эти цифры.

«Реформа будет реализована поэтапно, в течение нескольких лет. При этом еще предстоит проработка всех ключевых изменений с конструкторским блоком, дирекциями самолетных программ, производственными площадками», – обещает пресс-релиз. По словам источника в одной из структур, подчиненных ОАК, слова о нескольких годах, которые потребует реформа, являются ключевыми. Ранее, в феврале, в «Ростехе» обсуждался план быстрой трансформации уже в 2021 г., при этом ряд мероприятий – например, перерегистрацию управляющих компаний типа «Сухого» или «МиГа» в регионах, где расположены заводы, надо было начать до 1 марта, и выполнены они не были. Теперь же о переезде, которым грозила перерегистрация, не идет и речи, а за несколько лет реформирования могут поменяться и другие параметры, говорит собеседник «Ведомостей».

Бывший министр обороны Сердюков был раздражителем, в его фигуре сосредоточилась критика реформы ОАК и замена его Чемезовым вызвана в том числе и этим обстоятельством, говорит еще один менеджер предприятия авиастроительной отрасли. При этом авторы реформы «бросили кость» инженерно-конструкторскому персоналу и он теперь может не беспокоиться, что его переведут в Жуковский или куда-то еще на периферию, впрочем, и февральские планы это не предусматривали, продолжает менеджер. При этом трудно понять, как был подсчитан экономический эффект от реформы, поскольку за счет фонда оплаты труда 130 млрд руб. сэкономить не получится, заключает он.

Ликвидация ряда этажей в управлении авиастроительной отрасли и сокращение управленческого персонала давно перезрели, говорит эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. Но инженерно-конструкторский персонал необходимо сохранить, заключает он.

<https://www.vedomosti.ru/politics/articles/2021/03/18/862159-reforma-aviastroeniya>

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2021.03.19; КОЛЛИЗИЯ ПОЛОЖЕНИЙ: КРУПНЫЕ ПРОЕКТЫ НА СОТНИ МИЛЛИАРДОВ МОГУТ СОРВАТЬСЯ; КОРРЕКТИРОВКИ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ЗАКОНОВ ПРОВОЦИРУЮТ СТАГНАЦИЮ РЫНКА ВЛОЖЕНИЙ В ИНФРАСТРУКТУРУ

Инфраструктурные проекты на несколько сотен миллиардов рублей оказались под угрозой срыва из-за ожидающихся и недавно принятых поправок в законодательство. Минэк подготовил документ, ограничивающий компенсацию частным инвесторам в совместные с государством инициативы 80% от понесенных ими затрат (его проект есть у «Известий»). Это приведет к отказу от проектов на 150 млрд рублей, говорится в отзывах на законопроект ВЭБ.РФ и Сбербанк.

Есть и другая проблема: правовая коллизия между нормами о соглашениях о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК) и законами о государственно-частных партнерствах

Министерство транспорта РФ

(ГЧП). Из-за приоритета первого над вторым могут быть приостановлены 30 проектов на 200 млрд рублей, предупредил **сенатор Андрей Кутепов** помощника президента Максима Орешкина и попросил его ускорить устранение опасных правовых нестыковок (копия письма есть у «Известий»). Опасения инвестсообщества вполне обоснованны, согласились эксперты.

Предел возмещения

Минэк подготовил реформу сферы государственно-частных партнерств (ГЧП) и концессий. Ведомство внесло пакет поправок в законы о ГЧП в правительство (документ есть у «Известий»). Большая часть изменений — это легитимизация и прояснение сложившейся на рынке практики. Например, в законопроекте уточняется, в каких формах государство может участвовать в совместных с бизнесом проектах (финансировать их на этапе создания, реконструкции, компенсировать предпринимателям их вложения и недополученные доходы), также вводится понятие особых обстоятельств, из-за которых инвестор объективно не может выполнить свои обязательства, и более четко определяется формат конкурсных процедур.

Тем не менее основная поправка, наоборот, фактически нарушает сложившийся в отрасли статус-кво. Минэк предложил ограничить инвесторам компенсацию по ГЧП-проектам и концессиям 80% от понесенных ими расходов на стройку и эксплуатацию объектов. Сейчас такого ограничения нет, значительная часть проектов предусматривает возмещение сверх этого порога.

ВЭБ.РФ в своем отзыве на законопроект (документы есть у «Известий») оценивают ежегодные потери рынка в 150 млрд рублей. Под ударом окажутся прежде всего низкорентабельные проекты, например, бассейны и ледовые арены в небольших городах, первичное звено здравоохранения, транспортные объекты с низким трафиком (малые аэропорты, городской транспорт), наружное освещение городов и так далее, говорится в справке ВЭБа. Если бы на рынке действовали такие ограничения, не были бы реализованы такие, уже завершённые проекты, как строительство перехода через реку Обь в Новосибирске, создание системы контроля безопасности дорожного движения в Московской области и ряд других, говорится в документе.

В отзыве Сбербанка отмечается, что ограничение размера финансового участия государства 80% принципиально не стыкуется с последним постановлением правительства (№ 247 от 22.02.2021), которое предполагает полную компенсацию частным инвесторам расходов на строительство школ.

Опечатка на 200 млрд

Впрочем, возможное ограничение компенсации бизнесу по ГЧП-проектам — не единственная проблема в инвестиционном законодательстве. Так, глава комитета Совфеда по экономической политике Андрей Кутепов попросил помощника президента Максима Орешкина (письмо есть у «Известий») **обратить внимание на правовую коллизию, которая сложилась в результате принятия комплекса поправок, учредивших инструмент СЗПК**. В частности, сенатор указывает на положение Бюджетного кодекса, принятое в октябре прошлого года. Согласно ему, лимиты субсидирования любых совместных проектов бизнеса и государства определяет закон о СЗПК. Однако в нем предусмотрена фактически лишь компенсация на создание инфраструктуры, требующейся для соответствующего инвестпроекта, причем за счет вычета из сгенерированных предприятием налогов.

Более того, закон о СЗПК ограничивает размеры капиталовложений собственными средствами компаний, исключая заемные, что делает такие проекты для немногочисленных инфраструктурных инвесторов еще менее привлекательными.

Несмотря на то что такие правовые коллизии более напоминают редакционные ошибки в законодательстве, чем осознанный подход, это может обернуться стагнацией рынка ГЧП на неопределенный период времени, что приведет к существенным задержкам в создании

запланированной социально значимой инфраструктуры во всех регионах, предупреждает сенатор. По его словам, эти несостыковки практически останавливают проекты на общую сумму до 200 млрд рублей.

СЗПК и ГЧП и концессии — совершенно разные форматы инвестиций, поэтому попытка их «поженить» через Бюджетный кодекс фактически распространив правила первого инструмента на механизм второго, вряд ли окажется удачной, уверена управляющий партнер «Пионеры ГЧП» Дарья Годунова. По государственно-частным партнерствам пока никаких ограничений на компенсацию затрат бизнеса на проект нет, тогда как соглашения о защите капложений предполагают вполне четкие лимиты, отметила она. Конечно, есть здравый смысл, и необязательно на бизнес будут давить излишним формализмом, но, например, регионы вполне могут тянуть с компенсацией инвесторам их затрат из опасения нарушить законодательство. Всё это значительно удлинит сроки согласования проектов, приведет, по сути, к стагнации значительной части рынка, резюмировала Дарья Годунова.

Скорее принять

Андрей Кутепов напоминает, что поправки, которые фактически выводили субсидирование государственно-частных проектов из-под норм СЗПК, были подготовлены и приняты Госдумой в первом чтении в январе 2021 года. Но далее этого документ не продвинулся. **Андрей Кутепов просит помощника президента ускорить одобрение законопроекта.**

Аналогичные в целом обращения сенатор направил главе Минфина Антону Силуанову и руководителю ФАС Максиму Шаскольскому.

В ФАС сообщили, что письмо сенатора поступило и находится на рассмотрении. В настоящее время в правительстве проходят совещания по урегулированию разногласий по законопроекту Минэка, добавили там.

Минфин подготовил дополнительные поправки ко второму чтению законопроекта об избежании неоднозначных толкований норм СЗПК. Инициатива Минэка ограничить возмещение инвесторам 80% стоимости может быть скорректирована, в ряде случаев стоит предусмотреть 100% компенсации, добавили в финансовом ведомстве.

«Известия» отправили запрос в пресс-службы Минэкономразвития и правительства с просьбой прокомментировать, насколько обоснованы опасения инвестиционного сообщества и планируется ли ускорить внесение поправок.

— Мы изучили обращение главы комитета Совфеда и с изложенными тезисами полностью согласны, — заявил первый вице-президент Газпромбанка Алексей Чичканов.

Пока, впрочем, сложившаяся коллизия на принятие финансовых решений не влияет, отметил он. Но если в ближайшее время поправки не будут приняты, летом работа на рынке ГЧП и концессий застопорится, уверен топ-менеджер.

В ноябре прошлого года Минфин по запросу Национального центра ГЧП (входит в группу ВЭБ.РФ) сообщил, что новые нормы Бюджетного кодекса не должны негативно повлиять на ГЧП и концессии — на этом рынке сохраняются прежние правила игры, сообщил исполнительный директор центра Максим Ткаченко. Впрочем, министерство пообещало устранить коллизии, если они беспокоят инвесторов.

— По нашей информации, из-за изменений в Бюджетном кодексе сейчас сразу несколько проектов ГЧП находятся «на паузе» и ждут внесения соответствующих уточнений в законодательство, — добавил он.

Ограничение в 80% компенсации инвестиций представляет существенную угрозу для проектов в социальной сфере просто потому, что они станут нерентабельными, полагает эксперт группы рейтингов проектного и структурированного финансирования АКРА Альфия Васильева. Управляющий директор агентства НКР Дмитрий Орехов добавил, что поправки по ограничению компенсации существенно ухудшают перспективы выполнения нацели по увеличению к 2030 году инвестиций в основной капитал на 70%.

На разных публичных мероприятиях постоянно поднимается тема строительства социальных объектов и благоустройства, но на деле принимаются законы, которые неясно, как выполнять, и нужно ли в это ввязываться, отметил эксперт РЭУ имени Плеханова Андрей Моисеев. Правовые коллизии — это не просто буквоедство, они играют важнейшую роль для предпринимательского сообщества. Любая неточность ставит вложения под угрозу, резюмировал эксперт.

<https://iz.ru/1139035/dmitrii-grinkevich/kolliziia-polozhenii-krupnye-proekty-na-sotni-milliardov-mogut-sorvatsia>

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН, ДИАНА ГАЛИЕВА, ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2021.03.19; ПРАВИТЕЛЬСТВО СВЕРИТСЯ С ЭКСПЕРТИЗОЙ; РАБОТУ БЕЛОГО ДОМА С ЭКСПЕРТАМИ И ОБЩЕСТВЕННОСТЬЮ ЖДЕТ ПЕРЕЗАГРУЗКА

Правительство перестроит механизмы обратной связи по принимаемым им решениям. Как предполагается, будет создана структура работы с экспертным сообществом, отраслевыми ассоциациями и законодателями — управление экспертизы и планирования, экспертный совет при правительстве ждет «кадровая и организационная перезагрузка». Задача управления — интегрировать систему обратной связи в плановую работу Белого дома: сейчас фрагментированная система работы с экспертами часто приводит к обсуждению ими решений, которые уже приняты.

Как стало известно “Ъ”, в структуре аппарата правительства создается новое управление экспертизы и планирования. Предполагается, что работу управления будет курировать заместитель руководителя аппарата Белого дома Александр Грибов. Основная задача управления, по данным “Ъ”, — совершенствовать систему обратной связи Белого дома по принимаемым правительством решениям.

Фактически речь идет о перестройке схемы работы правительства с общественностью, отраслевыми ассоциациями и союзами, а также законодателями.

Эта система складывалась неравномерно с конца 1990-х, Экспертный совет при правительстве — лишь последнее дополнение к многоуровневой, нескоординированной и фрагментарной сети работы правительства с внешними экспертами. Источник “Ъ” в Белом доме подтверждает, что «зачастую взаимодействие с экспертным сообществом носит формальный характер, а его представителей подключают к обсуждению уже принятых решений». Белый дом заинтересован в том, чтобы получать идеи, а не одобрение своих идей, — впрочем, институт «общественной проверки» принимаемых решений также считается важным для корректировки. О необходимости работать с экспертами в мае 2020 года говорил, обсуждая с членами наблюдательного совета АСИ Национальной социальной инициативы, президент Владимир Путин, призывая властные структуры через механизмы обратной связи «понимать, что происходит "на земле"».

Решение о создании управления и реформы модели обратной связи принимал премьер-министр Михаил Мишустин, в том числе по итогам встреч с бизнес-сообществом и НКО в рабочих поездках 2020–2021 годов по регионам. Отметим, что на новых принципах отраслевые эксперты уже привлекаются к работе пяти курируемых вице-преьерами групп в рамках Координационного центра (см. “Ъ” от 24 февраля).

В рамках создания управления предполагается «кадровая и организационная перезагрузка» экспертного совета при правительстве, который, предположительно, станет одним из основных инструментов работы в этом направлении. «Ожидается, что изменение подходов в работе ждет также все совещательные органы при правительстве и общественные советы при министерствах», — говорит собеседник “Ъ”.

От новой системы работы с экспертами в первую очередь ждут и собственно генерации идей для Белого дома, и экспертизы, основанной на научном подходе, правительству

нужны экспертные панели, профильные социологические исследования, «семантический анализ сообщений в соцсетях».

Прямой задачей нового управления в аппарате правительства станут «планирование работы по обсуждению и закреплению инициатив», а также «планирование экспертного сопровождения социально значимых инициатив правительства от идеи до нормативно-правового акта». Еще одна задача — помочь взаимодействию правительства и парламента, работе с профильными комитетами Госдумы и Совета федерации, подготовке «правительственных часов». Наконец, полагает собеседник “Ъ”, еще одна задача — активнее вовлекать экспертные и общественные структуры в достижение национальных целей развития, реализацию нацпроектов и в законотворческую деятельность.

Сама по себе мысль о рационализации работы, формально чрезвычайно обширной, но не объединенной никакими общими задачами и структурой экспертной сети Белого дома, довольно очевидна. За многие годы в России на федеральном уровне практически нет экспертов, в той или иной форме не работающих с правительством и федеральными органами исполнительной власти (ФОИВ), эта сфера сильно «государствлена», но фрагментарность этой сети, отсутствие каких-либо содержательных критериев качества экспертизы и произвольность схем работы с экспертами делают ее эффективность непредсказуемой: по существу, сейчас Белый дом и ФОИВ могут быть более или менее уверены в экспертизах РАНХиГС, ВШЭ и ряда узкоспециализированных научных структур, в основном в рамках НИОКР и работы в целевых экспертных группах. Кроме этого, экспертная сеть в нынешнем виде легко подвергается внешним, в том числе лоббистским, воздействиям и зачастую видит смыслом своей работы именно это: «непартийная» экспертиза в России редка, это обычно порождает эффект «эхо-камер» при обсуждении экспертами тех или иных решений и информационно изолирует правительство от общества, создавая дополнительные риски при высоких темпах управленческих и социальных инноваций, которые достигнуты в период коронавирусной пандемии и, как полагают собеседники “Ъ” в Белом доме, «будут в постковидный период только возрастать».

Глава «Опоры России» Александр Калинин позитивно оценивает «перезагрузку» в работе правительства с экспертами. «Для решения комплексных задач, как достижение наццелей или выполнение единого плана, требуются комплексные инициативы — инициативы экономического пула экспертов, очевидно, могут решать и проблемы в здравоохранении и демографии. Сейчас же экспертная работа при разных ведомствах носит рассредоточенный и одноканальный характер, тогда как пандемия показала эффективность совместной работы», — говорит он. В пример господин Калинин приводит опыт оперативного штаба по борьбе с коронавирусом, где обрабатывались предложения бизнеса, а затем внедрялись правительством.

При этом цифровизация взаимодействия обеспечит более широкое участие экспертов в решении проблем», — добавляет глава «Опоры».

Как отмечает секретарь Общественной палаты, председатель совета ФГБНУ «Исследовательский центр частного права им. С. С. Алексеева при президенте РФ» Лидия Михеева, запрос на такую реформу сейчас есть, «идея, безусловно, хорошая, и нам как Общественной палате было бы интересно взаимодействовать с таким управлением экспертизы». Сейчас, поясняет она, в рамках нулевых чтений законопроектов Общественная палата направляет свою позицию в аппарат правительства, «когда-то она учитывается, когда-то не очень, но нам бы хотелось иметь уже на этой стадии возможность для диалога с разработчиками инициатив, чтобы донести позицию общества до исполнительной власти». Создание постоянно действующей площадки для такого взаимодействия, добавляет Лидия Михеева, «только пойдет всем на пользу».

<https://www.kommersant.ru/doc/4733319>

ТАСС; 2021.03.18; ЭКСПЕРТЫ: РАЗВИТИЕ ГИБКИХ НАВЫКОВ У СПЕЦИАЛИСТОВ НЕОБХОДИМО ДЛЯ БУДУЩЕГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ

Развитие у студентов транспортных вузов гибких навыков (soft skills) необходимо для развития новой транспортной системы Шелкового пути. Такое мнение высказали участники телемоста "Будущее Шелкового пути: единое образовательное пространство от Китая до Европы".

"Глобальный рынок нуждается в таких людях. Помимо инженерных навыков, нужно знать языки, уметь общаться, выстраивать прочные коммуникации между специалистами отрасли, иметь культурные представления. На базе нашего университета работает лаборатория, где международные студенты могут создавать общие проекты", - отметил **представитель университета прикладных наук города Санкт-Пельтен Хирут Гроссбергер**.

Его позицию разделяет и представитель университета прикладных наук Аугсбурга Владимир Гольденберг. По его словам, будущий специалист в транспортной отрасли должен уметь совмещать знания в области прикладных наук и социальные компетенции.

В свою очередь, **представитель РЖД Маргарита Соцкая** добавила, что для развития транспортной системы необходимо сосредоточиться на программах обмена, а не на унификации самого образовательного процесса.

"Мы запустили большую образовательную программу, в рамках которой ее участники вовлечены в хакатоны, стажировки. Мы активно приглашали в этот проект ребят из российских вузов, и сейчас перед нами стоит задача вовлекать в эту работу студентов из международных вузов", - уточнила Соцкая.

Генеральный директор "Объединенной транспортно-логистической компании - Евразийский железнодорожный альянс" (ОТЛК ЕРА) Алексей Гром выразил мнение, что в международной логистической отрасли в принципе невозможно обойтись без диалога. "Поддержание международного диалога, выстраивание дружеских отношений, совместная забота о нашем будущем являются естественными процессами. Уже много сделано, но еще больше вопросов предстоит решить, чтобы совместными усилиями реализовать потенциал железнодорожной индустрии и создать единое транспортное пространство от Китая до Европы", - добавил он.

Образовательная платформа

В ходе телемоста участникам был также представлен новый проект ОТЛК ЕРА. Это цифровая платформа транспортно-логистического центра карьеры. Она станет площадкой для профессиональной коммуникации в отрасли на международном уровне и упростит процесс осуществления обменов и стажировок для работодателей, студентов и выпускников из стран Европы, Азии и СНГ.

"Общее виртуальное пространство и доступ к единой базе специалистов и компаний должны обеспечить высокий уровень профессиональной конкуренции, а совместные программы вузов и работодателей - подготовку молодых специалистов как в части теоретических знаний, так и в части приобретения практических навыков для дальнейшей работы в сфере трансконтинентальных перевозок", - пояснил Гром.

Портал работает следующим образом: студенты бесплатно регистрируются и создают персональную страницу. На ней они размещают информацию о своих достижениях и заслугах, заполняют максимальное количество релевантной информации, загружают свои фото, дипломы и сертификаты. После этого шага студент может искать интересующих его работодателей, у которых также заведены свои страницы, подписываться на них, чтобы всегда быть в курсе происходящего.

Регистрироваться на платформе могут студенты и работодатели как из стран Европы и СНГ, так и из Китая. По словам **заместителя директора по международным связям - начальника центра ИУЦТ РУТ (МИИТ) Павла Егорова**, в сравнении с другими

платформами здесь HR-менеджер может не просто увидеть резюме студента, но и посмотреть, насколько активна его деятельность и рейтинг.

"Менеджер может посмотреть какие достижения имеются у студента, как человек выстраивает коммуникацию с внешним миром и многое другое. Так представление о потенциальном сотруднике становится наименее полным", - отметил он.

Новый шелковый путь

Новый шелковый путь - концепция новой паневразийской транспортной системы, продвигаемой Китаем в сотрудничестве с Россией, Казахстаном, Белоруссией и другими странами, для перемещения грузов и пассажиров по суше из Китая в страны Европы.

Главное преимущество маршрута - скорость перевозок. Поезда по этому самому длинному в мире грузовому железнодорожному маршруту из Китая в Германию проходят расстояние за 13 дней, что в два раза быстрее, чем по морскому маршруту через Суэцкий канал. В настоящее время число железнодорожных грузовых составов Китай-Европа превысило 12 тыс., средний годовой темп роста составляет 108%. Товарооборот между Китаем и его партнерами по проекту "Один пояс, один путь" с 2013 года по 2019 год вырос с \$1,04 трлн до \$1,34 трлн.

Инициатива "Один пояс, один путь" предполагает налаживание не только экономических, но и культурных связей. Порядка 65% от числа всех иностранных студентов в КНР приезжает из стран-участниц инициативы.

<https://tass.ru/ekonomika/10940009>

ПРАЙМ; 2021.03.18; СПРОС ИНВЕСТОРОВ НА ОБЛИГАЦИИ ГТЛК ПО ФИНАЛЬНОЙ СТАВКЕ РАЗМЕЩЕНИЯ ПРЕВЫСИЛ 30 МЛРД РУБ

Спрос инвесторов на биржевые облигации Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) по финальной ставке размещения составил более 30 миллиардов рублей, говорится в сообщении компании.

ГТЛК в среду собирала заявки инвесторов на 15-летние биржевые облигации серии 002P-01 выпуска объемом 10 миллиардов рублей с квартальными купонами и офертой через три с половиной года. Первоначально компания ориентировала инвесторов на ставку купона не выше 8,05% годовых (доходность 8,3% годовых), но в ходе сбора заявок снизила этот ориентир до финального уровня 7,85% годовых (доходность 8,08% годовых).

"Благодаря слаженной работе ГТЛК и организаторов выпуска в рамках премаркетинга удалось сформировать книгу заявок, более чем в четыре раза превышающую предложение. Это позволило трижды снизить ориентир доходности первичного размещения в ходе сбора заявок. Спрос на облигации ГТЛК серии 002P-01 по финальной ставке размещения составил более 30 миллиардов рублей. Интерес к размещению выпуска биржевых облигаций проявили государственные и частные банки, управляющие и страховые компании, физические лица", - сообщила компания.

Техническая часть размещения бумаг запланирована на 22 марта. Организаторами размещения выступают БК "Регион", банк "Открытие", "ВТБ Капитал", Газпромбанк, "Московский кредитный банк", Россельхозбанк и Совкомбанк.

Ценные бумаги компания размещает в рамках программы биржевых облигаций, зарегистрированной в октябре.

ПРАЙМ; 2021.03.18; МИНИСТР ТУРИЗМА КУБЫ ПРИЗВАЛ К ВОЗОБНОВЛЕНИЮ ПОЛЕТОВ "АЭРОФЛОТА" НА КУБУ

Если "Аэрофлот" возобновит полеты на Кубу, это принесет пользу как острову, так и России, заявил РИА Новости министр туризма Кубы Хуан Карлос Гарсия Гранда.

"Дальнемагистральный авиапарк "Аэрофлота" сегодня имеет возможности летать на Кубу. Думаю, это дало бы положительный результат для "Аэрофлота",.. а также для нас, что другие туристические акторы могли бы начать свою деятельность", - сказал министр.

Он подчеркнул, что как на Кубе, так и в России многие рабочие места зависят от туристического сектора, и сегодня многие люди в обеих странах являются безработными и нуждаются в том, чтобы им дали возможность начать работать.

"На Кубе у нас есть люди, которые ждут приезда туристов, чтобы работать, но в России также много людей, которые сегодня ждут, чтобы им предоставили возможность начать летать, ходить в офисы, продавать", - пояснил собеседник агентства.

Ранее в марте "Аэрофлот" получил допуски на регулярные рейсы из Москвы в Пафос (Кипр) и Варадеро (Куба). **Росавиация отметила, что решение о выдаче данных допусков не является основанием или решением о возобновлении полетов по международным маршрутам.** Допуск - это право авиакомпании, которым она сможет воспользоваться при возобновлении полетов.

ТАСС; 2021.03.18; АЭРОПОРТ ГРОЗНОГО ПЛАНИРУЕТ ОТКРЫТЬ ПЯТЬ НОВЫХ РЕЙСОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ В ГЕРМАНИЮ

Аэропорт Грозный планирует открыть новые рейсы из чеченской столицы в Германию, Саудовскую Аравию, Казахстан, Киргизию и Узбекистан после нормализации эпидемиологической ситуации в принимающих странах. Об этом ТАСС сообщил в четверг **генеральный директор аэропорта Грозный (Северный) Альви Шахгириев.**

"Мы активно проводим работу по расширению географии перелетов из чеченской столицы, развитию туристического потенциала региона и созданию удобства и комфорта для пассажиров. В настоящее время пройдены все этапы согласования с авиаперевозчиком по таким направлениям как Кельн, Джидда, Нур-Султан, Бишкек, Бухара. Начать выполнение указанных рейсов можно будет сразу, как позволит эпидемиологическая ситуация в этих странах", - отметил собеседник агентства.

По словам Шахгириева, аэропорту удалось справиться с последствиями пандемии новой коронавирусной инфекции с небольшим снижением пассажиропотока. "В 2020 году у нас было снижение пассажиропотока, но небольшое. Мы - единственный аэропорт на юге России, которому удалось выйти из пандемии, не уволив ни одного человека. Выплачены все зарплаты. Ближайшие планы - расширяться до 15 регулярных рейсов в день", - добавил он.

ТАСС; 2021.03.19; ГРУЗОПАССАЖИРСКОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ РОССИЕЙ И ОАЭ МОГУТ ПРИОСТАНОВИТЬ С КОНЦА МАРТА

Грузопассажирское авиасообщение между Россией и Объединенными Арабскими Эмиратами может быть приостановлено с начала летнего расписания полетов (в конце марта) из-за отказа авиавластей ОАЭ выдать российским перевозчикам соответствующие разрешения. Об этом ТАСС сообщил источник в одной из авиакомпаний и подтвердили три сотрудника других российских перевозчиков.

По словам собеседника ТАСС, регулярное авиасообщение между странами продолжит выполняться в прежнем объеме (максимальная квота составляет семь рейсов в неделю для "Аэрофлота" и Emirates). Но грузопассажирское может быть приостановлено из-за того, что российская сторона не разрешила эмиратским авиакомпаниям выполнять такие рейсы в Россию, в ответ на это ОАЭ не выдали разрешение российским перевозчикам на грузопассажирские полеты в ОАЭ с летнего расписания.

"Власти ОАЭ не согласовали российским авиакомпаниям выполнение грузопассажирских рейсов между РФ и ОАЭ с летнего расписания. Под отмену сейчас попали сотни рейсов, включая период майских праздников. А это десятки тысяч россиян. Изначально было разрешено регулярно летать между РФ и ОАЭ по семь частот в неделю - "Аэрофлоту" и Emirates. Но позднее российским авиакомпаниям было разрешено выполнять еще и по одному грузопассажирскому рейсу в неделю из российских городов в ОАЭ. И когда власти ОАЭ решили для своих авиакомпаний тоже получить разрешение на

грузопассажирские рейсы, им на это разрешение выдано не было. Вероятно, по этой причине с летнего расписания и у российских авиакомпаний такого разрешения не будет", - заявил собеседник ТАСС.

Во время пандемии Россия существенно ограничила международное авиасообщение. Вопросы возобновления полетов в те или иные страны согласовывается не только авиавластями, но и оперативным штабом по предупреждению завоза и распространения новой коронавирусной инфекции на территории РФ. Регулярное авиасообщение с ОАЭ было возобновлено в сентябре прошлого года, наряду с регулярными рейсами выполняются также и грузопассажирские полеты (предназначены в первую очередь для перевозки грузов, но также на таких рейсах можно перевозить пассажиров, которым разрешен въезд в принимающую страну). По словам собеседника ТАСС, близкого к оперштабу, вопрос согласования грузопассажирских рейсов для авиакомпаний из ОАЭ поднимался на заседаниях, но окончательного решения пока принято не было.

"Вопрос о возможности выполнения авиакомпаниями ОАЭ дополнительных рейсов в Россию прорабатывается совместно с Роспотребнадзором. Окончательное решение будет приниматься оперативным штабом правительства РФ", - сообщили ТАСС в пресс-службе Минтранса.

В Роспотребнадзоре запрос ТАСС переадресовали в оперштаб. ТАСС направил запрос в пресс-службу оперштаба.

Кто летает в Эмираты

На данный момент "Аэрофлот" и Emirates выполняют регулярные рейсы между Москвой и Дубаем по семь раз в неделю. Также на маршруте Дубай - Грозный регулярные рейсы выполняют Utair и FlyDubai (по два рейса в неделю).

Помимо этого, грузопассажирские рейсы, по данным сервиса поездок и путешествий Туту.ру, из Москвы есть у "Уральских авиалиний" и "Победы" (по два и одному рейсу в неделю соответственно). Также из Новосибирска в Дубай раз в неделю полеты выполняет S7.

<https://tass.ru/ekonomika/10939295>

ТАСС; 2021.03.18; МОСТ ИЗ ЕАО В КИТАЙ ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАПУСТИТЬ К АВГУСТУ - ТРУТНЕВ

Железнодорожный мост через Амур из Еврейской автономной области (ЕАО) в Китай (Нижнеленинское - Тунцзян) планируется запустить к 1 августа текущего года, сообщил в четверг вице-премьер - полпред президента в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев.

"Строители обещали запустить мост в эксплуатацию 1 августа, будем контролировать выполнение сроков. Очень сложный объект, его пришлось пересматривать в связи с углублением дна русла реки с нашей стороны, препятствий было много. С удовольствием увидел, что все опоры моста стоят, полотно проложено, то есть мост как таковой уже существует. Сейчас идет разговор о создании соответствующей инфраструктуры, станций, погранперехода, но в целом уверенность в том, что по переходу Нижнеленинское - Тунцзян пойдут поезда, есть", - цитирует Трутнева пресс-служба аппарата полпреда.

Длина моста составит более 2,2 тысячи метров, 309 из которых приходится на российскую сторону. Мост рассчитан на пропуск составов по путям российского и китайского стандартов. Через мост в КНР планируется экспортировать железную руду, уголь, минеральные удобрения, лесную продукцию и другие товары. В пресс-службе аппарата добавили, что строительная готовность мостовой части составляет 91%, реконструкции ст. Ленинск - 76%, ст. Ленинск-2 - 41%, железнодорожных путей - 77%.

Министерство транспорта РФ

Трутнев также обсудил с главой ЕАО Ростиславом Гольдштейном вопросы, связанные с формированием транспортно-логистического и досмотрового комплексов.

"Создается транспортный коридор. Соответственно, есть возможность размещения логистических контейнерных терминалов. Во многом это будет зависеть от номенклатуры перевозимых грузов. Есть поручение правительства создать погранпереход для всей номенклатуры, мы будем следить, чтобы так и было", - сказал полпред.

Планируется, что на первом этапе грузооборот через мост составит 5,2 млн тонн в год, далее, после реконструкции железнодорожного участка Биробиджан - Ленинск, грузооборот возрастет до 20 млн тонн в год. Проект реализуется Российским фондом прямых инвестиций через Российско-китайский фонд (СІС) (доля в проектной компании - 56,25%), АО "РЖД" (25%) и ВЭБ.ДВ (18,75%). Стоимость проекта составляет 9 млрд рублей.

РИА НОВОСТИ; 2021.03.18; ЭКСПЕРТ ПРЕДЛОЖИЛ ДВА СЦЕНАРИЯ СТРАХОВАНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ДЛЯ БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Страхование ответственности владельцев автомобилей, в которых нет водителей, будет сильно зависеть от того, кто именно их собственник - юрлицо или физлицо, в обоих случаях возможен свой сценарий, рассказал РИА Новости директор департамента андеррайтинга и управления продуктами страховой компании "Согласие" Павел Нефедов.

В понедельник Минтранс РФ сообщил, что первый зампред правительства РФ Андрей Белоусов утвердил разработанный министерством комплекс мероприятий для тестирования и поэтапного ввода в эксплуатацию на дорогах высокоавтоматизированных транспортных средств (ВАТС) без присутствия инженера-испытателя в салоне.

Кто должен страховать свою автогражданскую ответственность в случае с "беспилотниками" - неочевидно, признает Нефедов. Если собственник транспорта - это юридическое лицо, то здесь вряд ли будут большие отличия от страхования классического транспортного парка. Там ответственность несет юрлицо, а за рулем могут быть разные сотрудники предприятия, и по ОСАГО заключается полис мультдрайв.

"Сложнее обстоит вопрос в случае, если собственник - физическое лицо или ИП. С одной стороны, кажется, что ответственность тоже должна лежать на собственнике. Но, с другой, сам факт ДТП может являться не следствием действий собственника, а несовершенством "беспилотника" и, как следствие, - производителя", - говорит эксперт.

Нефедов не исключает, что в таком случае все же будет застрахована ответственность собственника, но при этом появятся механизмы для предъявления регрессных требований к производителям беспилотных автомобилей. Он уверен, это "должно неплохо отразиться на этой отрасли как дополнительная мотивация к разработке более безопасных, стабильных технологий".

Касательно же формирования тарифов на страхование, понимания также пока нет, отмечает эксперт, поскольку нет достаточной статистики. Пока она не будет собрана, большинство страховщиков будет предлагать максимально возможные тарифы, минимизируя риски несовершенства технологий безводительных автомобилей, уверен собеседник агентства.

ИЗВЕСТИЯ; 2021.03.18; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ СОЗДАТЬ ЦЕНТР ПО НАБЛЮДЕНИЮ ЗА БЕСПИЛОТНЫМИ АВТОМОБИЛЯМИ

В Минтрансе давно пора создать центр по сертификации и наблюдению за беспилотными автомобилями, рассказал «Известиям» член комитета Госдумы по транспорту и строительству Александр Васильев в четверг, 18 марта.

Министерство транспорта РФ

Накануне, «Коммерсантъ» написал, что первые по-настоящему беспилотные автомобили — без контроля со стороны инженера-испытателя на водительском сиденье — появятся на улицах Москвы, Санкт-Петербурга и других городов уже в 2021 году.

Отмечается, что это предусматривает подготовленный Минтрансом правительственный план по развитию высокоавтоматизированного транспорта. Одновременно предстоит разработать и принять нормативные акты, определяющие предельные тарифы ОСАГО, периодичность прохождения техосмотра, штрафы для нового вида транспорта.

На сегодняшний день сложно сложно оценить надежность беспилотных технологий, поскольку их внедрение скрыто от человеческого глаза, сказал Васильев.

«Общество должно знать об уровне развития технологий, алгоритмах, зашитых в умы машин, количество внештатных ситуаций на километры пути. **В Минтрансе давно пора создать центр по сертификации и наблюдению за беспилотными автомобилями.** А реальные данные с дорог докажут обществу безопасность новых технологий», — сказал парламентарий.

По его словам, государству необходимо наблюдать за беспилотниками. Перед масштабным внедрением на улицы городов производители беспилотных-автомобилей должны предоставить государству гарантии безопасности своих разработок, отметил депутат.

«Да, мы видим беспилотники «Яндекса» с операторами за рулем на улицах запада Москвы, но где гарантия, что этот автомобиль сможет отправиться в путь самостоятельно», — заключил политик.

<https://iz.ru/1138777/2021-03-18/v-gosdume-predlozhili-sozdat-tcentr-po-nabliudeniuu-za-bespilotnymi-avtomobiliami>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2021.03.18; РАБОЧАЯ ГРУППА СОЖТ ПРИСТУПИЛА К РАЗРАБОТКЕ МОДЕЛИ РЫНКА КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Рабочая группа по вопросам развития контейнерных перевозок СОЖТ приступила к разработке целевой модели рынка контейнерных перевозок

Структура целевой модели развития контейнерных перевозок предполагает охват ряда ключевых направлений, среди которых вопросы совершенствования нормативно-правовой базы сегмента, баланс производства платформ для перевозки контейнеров и создания транспортно-логистических центров в привязке к программным документам, определяющим государственные приоритеты развития инфраструктуры **ОАО "РЖД"**. Курировать блок мероприятий по разработке документа будет рабочая группа по вопросам развития контейнерных перевозок - об этом было объявлено 12 марта на заседании группы при президиуме Союза операторов железнодорожного транспорта. Работа над документом предусматривает кооперацию усилий различных отраслевых ассоциаций, профильных федеральных органов исполнительной власти, госкорпораций и экспертов отрасли.

"Целесообразность разработки целевой модели сегмента в рамках группы, объединяющей не только крупнейших собственников специализированного подвижного состава и контейнеров, но и представителей портовой индустрии, обусловлена динамикой развития контейнерного рынка и перспективами его продолжительного роста, - подчеркнул глава рабочей группы по контейнерным перевозкам Дмитрий Никитин. - Предпосылки реализация этого проекта на площадке СОЖТ были заложены в рамках совместных совещаний с руководством ОАО "РЖД" в минувшем году".

Как сообщили в СОЖТ, за 2020 год была проведена серия совещаний и консультационных встреч с руководством **ОАО "РЖД"** по вопросам, касающимся

увеличения контейнерных перевозок и наращивания доли транзита в их структуре, а также аспектов повышения эффективности перевозочного процесса.

Вместе с тем представители рабочей группы по вопросам развития контейнерных перевозок СОЖТ многие годы являются регулярными участниками в проектах ряда различных межотраслевых объединений, под эгидой которых точно рассматриваются модели совершенствования технологии взаимодействия при организации контейнерных перевозок, проекты организационно-распорядительных документов и вопросы тарифной политики сегмента.

<https://rg.ru/2021/03/18/raboचाia-gruppa-sozht-pristupila-k-razrabotke-modeli-rynka-kontejnernih-perevozok.html>

ТАСС; 2021.03.18; РЖД ВВЕЛИ СКИДКИ НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ РЕФКОНТЕЙНЕРОВ И АВТОМОБИЛЕЙ

"Российские железные дороги" (РЖД) приняли решение об установлении ряда скидок на перевозки грузов в рамках "тарифного коридора". Об этом говорится в сообщении РЖД.

Скидка в 33,75% будет действовать на перевозки по России легковых автомобилей в специализированных вагонах с Дальнего Востока (станций Владивосток, Гайдамак, Океанская и Первая речка Дальневосточной железной дороги) на станции Московской железной дороги. Скидка 50% действует на перевозки грузов второго и третьего тарифного классов в рефрижераторных контейнерах, при условии соблюдения параметров использования полезной длины вагонов-платформ, со станций Санкт-Петербургского узла (Автово, Бронка, Заневский Пост, Купчинская, Лигово, Лужская, Новый порт, Предпортовая, Санкт-Петербург-Финляндский, Шушары) на станции Московского узла (Бекасово-Сортировочное, Белый раст, Ворсино, Кресты, Кунцево II, Купавна, Орехово-Зуево, Селятино, Силикатная, Тучково, Электроугли, Ховрино) и Екатеринбургского узла (Екатеринбург-Товарный, Кольцово и Шувакиш).

Кроме того, скидку от 10,8% до 50% в зависимости от номенклатуры грузов (в том числе фанера, шпон, ДСП, деревянная тара, целлюлоза, бумага, картон, отделочные материалы и инструменты, стекло, автозапчасти, метизы, продовольственные и промышленные товары и проч.) можно будет получить на перевозки сборными повагонными отправлениями в универсальных крытых вагонах со станции Дзержинская-Новая Калининградской железной дороги на станции Кунцево II Московской железной дороги и Санкт-Петербург - Финляндский Октябрьской железной дороги, а также в обратном направлении.

Скидки рассчитаны на привлечение дополнительных объемов перевозок. Они вступят в силу 29 марта и будут действовать до конца текущего года.

РЖД с 2013 года имеют право варьировать стоимость услуг по перевозке грузов в рамках "тарифного коридора", определенного госрегулятором. Скидки вводятся на перевозку самых разных видов грузов - например, проката черных металлов, овощей, химической продукции, контейнеров по ряду направлений, угля в направлении портов.

<https://tass.ru/ekonomika/10932551>

ТАСС; 2021.03.18; ПЕРВЫЕ ПОЕЗДА ПРИБУДУТ НА НОВЫЙ МОСКОВСКИЙ ВОКЗАЛ В ЧЕРКИЗОВЕ 29 МАЯ

Первые поезда придут в Москву на новый терминал Черкизово вокзального комплекса Восточный 29 мая, говорится в сообщении РЖД.

Компания открыла продажу билетов на поезда, следующие транзитом через Москву из северо-западных регионов России, а также "Ласточки" и "Стрижи", следующие из Москвы до Нижнего Новгорода и Иванова, которые теперь будут прибывать и отправляться с нового терминала вместо Курского вокзала.

Кроме того, с 29 мая будет скорректирован график и маршрут следования ряда других пассажирских поездов, проходивших ранее через Курский вокзал Москвы. Уже сейчас

Министерство транспорта РФ

транзитный поезд "Стриж" № 713/714 Санкт-Петербург - Самара следует новым объездным маршрутом по третьему пути Московского центрального кольца, минуя центр столицы. С Курского вокзала по-прежнему будут отправляться 2 пары скоростных поездов "Ласточка": № 717/718 Москва - Иваново и № 727/732 Москва - Нижний Новгород, а также скоростные поезда "Сапсан" сообщением Санкт-Петербург - Москва - Нижний Новгород.

Терминал Черкизово вокзального комплекса Восточный объединит поезда дальнего следования, МЦК, метрополитен и наземный городской транспорт. Это новейший железнодорожный узел, строительство которого в настоящее время завершается, отметили в РЖД.

Для удобства пассажиров терминал будет оснащен эскалаторами и лифтами, зоной для отдыха пассажиров и фудкортами. Вокзал полностью адаптирован для маломобильных пассажиров. Здесь будут установлены 3 лифта, 4 эскалатора, возведены лестничные сходы на 2 платформы: низкую - для "Стрижей" и высокую - для "Ласточек" и других поездов.

Для организации движения поездов дальнего следования через Восточный железнодорожники реконструировали 2 соединительные линии, связывающие МЦК с Горьковским и Ленинградским направлениями Центрального транспортного узла. Были уложены новые пути протяженностью 2,3 км, проведена электрификация и установлена новая система автоматического регулирования движения на участке Кусково - Лефортово, а также проведена электрификация перегона Ховрино - Лихоборы Ленинградского направления.

В РЖД напомнили, что реорганизация движения поездов в Центральном транспортном узле и масштабное строительство дополнительных путей в районе Курского вокзала Москвы связаны с планируемым увеличением объемов движения пассажирских поездов.

<https://tass.ru/moskva/10938673>

РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО; 2021.03.18; ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ И ЛОКАЛИЗАЦИЯ В СУДОСТРОЕНИИ НЕИЗБЕЖНЫ, НО ОНИ ДОЛЖНЫ ОСНОВЫВАТЬСЯ НА ИНТЕРЕСАХ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ - АЛЕКСАНДР ПОШИВАЙ

Импортозамещение и локализация в судостроении необходимы, это наше будущее. Но и цена на продукцию должна быть разумной для отрасли, главный элемент которой - судовладельцы. Как передает корреспондент ИАА "ПортНьюс", такое мнение высказал заместитель министра транспорта России Александр Пошивай на заседании экспертного совета по развитию судостроительной промышленности и морской техники при комитете Госдумы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству и комитета по судостроительной промышленности и морской технике Союза машиностроителей России, состоявшемся в Москве 16 марта.

Без локализации иностранного оборудования на территории России, без производства своих комплектующих наша страна не сможет избавиться от иностранной зависимости в сфере судостроения, признал замглавы Минтранса. Участники рынка и регуляторы понимают, что переходный период может быть долгим и дорогим. Но это единственный верный для страны путь, на котором значительную роль играет государственная поддержка.

"Призывать судовладельцев к патриотизму и совести - неправильный подход. Наша реальность - рынок", - подчеркнул замминистра транспорта. В этой связи государство может и обязано предоставлять заказчикам нового отечественного флота льготы и субсидии на переходный период. **"Мы должны это учесть, иначе мы никогда не выйдем из сложившейся ситуации", - добавил он.**

Министерство транспорта РФ

По мнению Александра Пошивая, сейчас по отношению к требованиям постановления № 719 "самая тонкая и самая важная задача" - это переходный период. При этом переходный период несомненно должен быть ограничен.

Минтранс, понимая ответственность момента, оказывает Минпромторгу полную поддержку и все необходимые консультации.

"Нужно реализовать данный проект для сохранения нашего судостроения, но помня о том, что наша главная опора - это судовладельцы", - отметил Александр Пошивай.

<https://rus-shipping.ru/ru/shipbuilding/news/?id=43714>
