



Ежедневный мониторинг СМИ

23 МАРТА 2021

СОДЕРЖАНИЕ

ГУДОК; СЕРГЕЙ ДОНЦОВ; 2021.03.23; ГРАНИЦЫ БЕЗ ОСТАНОВКИ; ЭЛЕКТРИФИЦИРОВАН УЧАСТОК ЗАБЖД ДО РОССИЙСКО-КИТАЙСКОГО ПОГРАНПЕРЕХОДА.....	4
ТАСС; 2021.03.22; РЖД ЗАВЕРШИЛИ ЭЛЕКТРИФИКАЦИЮ ПОСЛЕДНЕГО УЧАСТКА В ЗАБАЙКАЛЬЕ ДО ГРАНИЦЫ С КИТАЕМ.....	5
РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2021.03.22; РЖД ЗАВЕРШИЛИ ЭЛЕКТРИФИКАЦИЮ Ж/Д ОТ ТРАССИБА ДО ГРАНИЦЫ С КИТАЕМ.....	5
РОССИЯ 24; МАРИЯ КУДРЯВЦЕВА; 2021.03.22; МОДЕРНИЗАЦИЯ ТРАССИБА: СОВРЕМЕННЫЕ ЭЛЕКТРОВОЗЫ ПОВЫСЯТ ПРОПУСКНУЮ СПОСОБНОСТЬ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	6
РОССИЯ 24; ВЛАДИМИР ЛЯШЕНКО; 2021.03.22; «РЖД» ЗАВЕРШИЛИ ЭЛЕКТРИФИКАЦИЮ УЧАСТКА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ДО ГРАНИЦЫ С КНР. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	6
НТВ СЕГОДНЯ; ЕВГЕНИЙ ГОЛОВАНОВ; 2021.03.22; РЖД ЗАВЕРШИЛИ ЭЛЕКТРИФИКАЦИЮ ПОСЛЕДНЕГО УЧАСТКА ДО ГРАНИЦЫ С КИТАЕМ.....	7
УПРАВЛЕНИЕ ПРЕЗИДЕНТА ПО РАБОТЕ С ОБРАЩЕНИЯМИ ГРАЖДАН И ОРГАНИЗАЦИЙ; 2021.03.22; ПРОДЛЕН КОНТРОЛЬ ИСПОЛНЕНИЯ ПОРУЧЕНИЯ, ДАННОГО ПО ИТОГАМ ЛИЧНОГО ПРИЕМА В РЕЖИМЕ ВИДЕО-КОНФЕРЕНЦ-СВЯЗИ ЖИТЕЛЬНИЦЫ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ, ПРОВЕДЕННОГО ПО ПОРУЧЕНИЮ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ СОВЕТНИКОМ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ВЛАДИМИРОМ ТОЛСТЫМ В ПРИЕМНОЙ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПО ПРИЕМУ ГРАЖДАН В МОСКВЕ 19 ДЕКАБРЯ 2018 ГОДА.....	9
РОССИЯ 24; 2021.03.22; КАБМИН ПЛАНИРУЕТ НАРАСТИТЬ ВТРОЕ МОЩНОСТИ ПО ПРОИЗВОДСТВУ СПГ.....	10
РОССИЯ 24; ЛЕЙЛА АЛНАЗАРОВА; 2021.03.22; МИХАИЛ ПОЛУБОЯРИНОВ: ЛЮДИ УСТАЛИ ОТ ПАНДЕМИИ И ХОТЯТ ПУТЕШЕСТВОВАТЬ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	11
ОБЩЕСТВЕННОЕ ТЕЛЕВИДЕНИЕ РОССИИ; 2021.03.22; ТАКСИ: КАК РАЗВИВАЕТСЯ ЭТОТ СЕРВИС.....	11
МИР 24; АРТЕМ ВАСНЕВ; 2021.03.22; ПОЕЗД ЗДОРОВЬЯ: ВРАЧИ ПРИВИВАЮТ ОТ COVID-19 ЖИТЕЛЕЙ ОТДАЛЕННЫХ РАЙОНОВ РОССИИ.....	11
НОВГОРОДСКОЕ ОБЛАСТНОЕ ТЕЛЕВИДЕНИЕ; ИРИНА АКСЕНОВА; 2021.03.22; ВЕЛИКИЙ НОВГОРОД СТАЛ УЧАСТНИКОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТУРИСТИЧЕСКОГО МАРШРУТА.....	12
ГТРК БАРНАУЛ; 2021.03.22; ВЛАСТИ БАРНАУЛА В ЭТОМ ГОДУ ПЛАНИРУЮТ НАЧАТЬ РЕФОРМУ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА.....	13
ОТРК ЮГРА; 2021.03.22; МИНТРАНС ПРОВЕЛ ТРЕНИРОВКУ НА ОБЪЕКТАХ РОСТРАНСНАДЗОРА В ЮГРЕ.....	13
ГТРК ВЛАДИМИР; 2021.03.22; АВАРИЙНЫЙ ПАВЛОВСКИЙ МОСТ В КОВРОВЕ ЖДЕТ РЕКОНСТРУКЦИЮ.....	14
РОССИЯ 24; 2021.03.22; ИСПАНИЯ ЭКСТРАДИРОВАЛА В РФ ЧИНОВНИКА, НАЖИВАВШЕГОСЯ НА РЕМОНТЕ ДОРОГ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	14

НТВ; 2021.03.22; СОТНИ ДАЧ МОГУТ СНЕСТИ РАДИ НОВОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ВЕТКИ В ПОРТ БРОНКА	14
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.03.23; БИЗНЕС ВСТУПИЛ В ПЕРЕВАЛКУ С ПРАВИТЕЛЬСТВОМ; ПОРТОВЫЕ ИНВЕСТОРЫ СОЧЛИ НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К НИМ СЛИШКОМ СУРОВЫМИ	15
КОММЕРСАНТЬ С-ПЕТЕРБУРГ; 2021.03.23; ЗЕРНУ НЕГДЕ УПАСТЬ; ПОРТОВОМУ ТЕРМИНАЛУ «СОДРУЖЕСТВА» ПРЕДЛАГАЮТ ПЕРЕДИСЛОЦИРОВАТЬСЯ В УСТЬ-ЛУГУ	16
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2021.03.23; FORD СЪЕЗЖАЕТ С НЕФТЯНОЙ ИГЛЫ; В РОССИИ ЗАПУСТЯТ ПЕРВОЕ СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ.....	17
РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО, МАЙЯ БОБЕНКО; 2021.03.23; НА ГРАНИЦЕ С КИТАЕМ ВОЗНИКЛИ ЗАТОРЫ ИЗ РОССИЙСКИХ ПОЕЗДОВ С УГЛЕМ И ЛЕСОМ	19
АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; МИХАИЛ КАЛМАЦКИЙ; 2021.03.22; НЕ ВСЁ ПУТЁМ. В РОССИИ 44 ТЫС. КМ ДОРОГ, ПО КОТОРЫМ НИ ПРОЕХАТЬ НИ ПРОЙТИ	21
ИНТЕРФАКС; 2021.03.22; УЧЕНЫЕ ОБНАРУЖИЛИ ДЕФОРМАЦИИ НА УЧАСТКЕ БАМА В РАЙОНЕ СЕВЕРОМУЙСКА	23
ВЕСТИ КАЛИНИНГРАД; 2021.03.22; В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ ДОРОГИ К УЧРЕЖДЕНИЯМ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ	24
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2021.03.22; В ГОСДУМЕ СЧИТАЮТ НЕОБХОДИМЫМ ИНФОРМИРОВАТЬ ВОДИТЕЛЕЙ О ПЕРИОДАХ НАИБОЛЬШЕЙ АВАРИЙНОСТИ НА ДОРОГАХ РОССИИ	24
REGNUM; 2021.03.22; ПОД БРЯНСКОМ УСТАНОВИЛИ ПЕРВЫЙ ПРОЕКЦИОННЫЙ ПЕШЕХОДНЫЙ ПЕРЕХОД	25
REGNUM; 2021.03.22; В КАЛУЖСКОЙ ОБЛАСТИ В 2021 ГОДУ БУДЕТ ОСВЕЩЕНО БОЛЕЕ 30 КМ АВТОДОРОГ	25
ИНТЕРФАКС; 2021.03.22; В ПЕНЗЕНСКОЙ ОБЛАСТИ НАЧАЛИ ПРОВЕРКУ НА ПРЕДМЕТ КАРТЕЛЬНОГО СГОВОРА НА ТОРГАХ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ	26
Ъ; 2021.03.22; НА АЛТАЕ ВОЗБУЖДЕНО ДЕЛО О ХИЩЕНИИ ГОССРЕДСТВ, ВЫДЕЛЕННЫХ НА ОСВЕЩЕНИЕ ЧУЙСКОГО ТРАКТА	26
РИА НОВОСТИ; 2021.03.22; ТРАНСФОРМАЦИЯ РОССИЙСКИХ ИНСТИТУТОВ РАЗВИТИЯ: В ЧЕМ СМЫСЛ	26
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.03.23; В РОССИИ ПОМЕНЯЮТ СЕТЬ АВИАТРАСС	28
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; СЕРГЕЙ ПТИЧКИН; 2021.03.23; МОТОР ИЗ ПЛАСТИКА; НАЧИНАЕТСЯ СБОРКА АВИАДВИГАТЕЛЯ СВЕРХБОЛЬШОЙ ТЯГИ	29
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2021.03.22; ПЕРЕКРЕСТОК ВСТРЕЧ; КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ НАМЕРЕН СОЕДИНИТЬ НЕ ТОЛЬКО СОСЕДЕЙ, НО И ЕВРОПУ С АЗИЕЙ	29
КОММЕРСАНТЬ; 2021.03.23; ТРУБНЫЙ ГАЗ СЖИЖАЮТ СО СВЕТУ; ЮРИЙ БАРСУКОВ О ПРОГРАММЕ РФ ПО РАЗВИТИЮ СПГ	33
ВЕДОМОСТИ; МАТВЕЙ КАТКОВ, АННА ПОДЛИНОВА; 2021.03.23; «ГАЗПРОМ» ПОСТРОИТ ДВА НОВЫХ СПГ-ЗАВОДА; НА ЭТО ПОТРЕБУЕТСЯ ДО \$4,3 МЛРД	33
КОММЕРСАНТЬ; КСЕНИЯ ВЕРЕТЕННИКОВА, ЕЛЕНА РОЖКОВА; 2021.03.23; ЗАКОНОДАТЕЛЯМ ПОПРАВЯТ НАВЫКИ; РАЗРАБОТАНА НОВАЯ РЕДАКЦИЯ РЕКОМЕНДАЦИЙ ПО НАПИСАНИЮ ЗАКОНОПРОЕКТОВ.....	35
КОММЕРСАНТЬ; КСЕНИЯ ВЕРЕТЕННИКОВА, ЕЛЕНА РОЖКОВА; 2021.03.23; ДЕНЬГИ КОРРУПЦИОНЕРОВ ПРИРАВНЯЮТ К НЕДВИЖИМОСТИ;	

ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРЕДЛАГАЕТ ИЗЫМАТЬ НЕЗАКОННО НАЖИТЫЕ ФИНАНСЫ ГОССЛУЖАЩИХ.....	36
КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА, ДИАНА ГАЛИЕВА; 2021.03.23; СТРОИТЕЛЯМ ДОБАВЯТ ГИБКОСТИ; РЕЗКИЙ РОСТ ЦЕН НА МАТЕРИАЛЫ СТАНЕТ ОСНОВАНИЕМ ДЛЯ ПЕРЕСМОТРА ГОСКОНТРАКТОВ	37
ИЗВЕСТИЯ; ВАЛЕРИЙ ВОРОНОВ; 2021.03.23; ЦЕНЫ ПАХНУТ КЕРОСИНОМ: БИЗНЕС ЗАЯВИЛ О РИСКАХ ПОДОРОЖАНИЯ БЕНЗИНА НА 14%; В ОТРАСЛИ ПРИЗВАЛИ КАБМИН ПРИНЯТЬ СРОЧНЫЕ МЕРЫ ПО СТАБИЛИЗАЦИИ СИТУАЦИИ НА ТОПЛИВНОМ РЫНКЕ	38
РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2021.03.22; МИНИСТЕРСТВА РФ ОЦЕНЯТ СОЗДАНИЕ СТИМУЛОВ ДЛЯ ЭКСПОРТА СПГ ИЗ АРКТИКИ НА НОВЫЕ РЫНКИ СБЫТА... 41	41
ТАСС; 2021.03.22; В ДЕВЯТИ ВУЗАХ РОССИИ ЗАПУСТЯТ ПРОЕКТ ПО ПОДГОТОВКЕ АВИАЦИОННЫХ ИНЖЕНЕРОВ «КРЫЛЬЯ РОСТЕХА».....	41
ТАСС; 2021.03.23; ЭКСПЕРТЫ СЧИТАЮТ, ЧТО ЦИФРОВОЙ ПРОЕЗДНОЙ IATA TRAVEL PASS НУЖНО ВНЕДРЯТЬ В РОССИИ ПОЭТАПНО	42
РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2021.03.22; МИНФИН ОТ ИМЕНИ РФ БУДЕТ РАСПОРЯЖАТЬСЯ ПАКЕТОМ «АЭРОФЛОТА», ПРИОБРЕТЕННЫМ В РАМКАХ SPO.....	43
ПРАЙМ; 2021.03.22; ГРУППА «АЭРОФЛОТ» ЗА ДВА МЕСЯЦА СНИЗИЛА ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА 42,3%.....	43
ИНТЕРФАКС; 2021.03.22; «ИРАЭРО» ВВОДИТ БЕЗБАГАЖНЫЕ ТАРИФЫ НА МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ РЕЙСАХ.....	43
ТАСС; 2021.03.22; RED WINGS С 25 АПРЕЛЯ ЗАПУСТИТ НОВЫЙ РЕЙС УЛАН-УДЭ – ТОМСК – ЕКАТЕРИНБУРГ	44
ИНТЕРФАКС; 2021.03.22; ПЕРВУЮ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ ПЛАТНУЮ ДОРОГУ «ОБХОД ХАБАРОВСКА» СДАДУТ ОСЕНЬЮ - ГЕНПОДРЯДЧИК.....	44
ИНТЕРФАКС; 2021.03.22; ВЕДОМСТВА В ТЕЧЕНИЕ МЕСЯЦА ВНЕСУТ В ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО СОЗДАНИЮ РЫБНОЙ ТОР НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ	45
ТАСС; 2021.03.22; МЕЖДУ УФОЙ И КУМЕРТАУ НАЧНУТ КУРСИРОВАТЬ ПОЕЗДА «ОРЛАН».....	45
ГУДОК; 2021.03.22; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОПРЕДЕЛИЛО КОНТРОЛИРУЮЩИЕ ОРГАНЫ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ГРУЗОВ.....	46
ГУДОК; 2021.03.22; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ СТАНУТ УЧАСТНИКАМИ ПИЛОТНОГО ПРОЕКТА ПО ПРОФИЛАКТИКЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ ЗАБОЛЕВАНИЙ.....	47
РЖД-ПАРТНЕР; НАТАЛЬЯ ГУСАЧЕНКО; 2021.03.22; В АТР ПРИСУТСТВУЕТ ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ПОТРЕБНОСТЬ В ПОСТАВКАХ УГЛЯ, КОТОРУЮ РОССИЙСКИЕ КОМПАНИИ МОГЛИ БЫ ОБЕСПЕЧИТЬ.....	47
ИНТЕРФАКС; 2021.03.22; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА МОРСКОГО НЕФТЕТЕРМИНАЛА ДЛЯ «ВОСТОК ОЙЛА»	50
ТАСС; 2021.03.22; МИНПРОМТОРГ ПРЕДЛАГАЕТ ЗАКОНОДАТЕЛЬНО ЗАКРЕПИТЬ ПРЕФЕРЕНЦИИ ДЛЯ «ЗЕЛЕНОГО» СУДОХОДСТВА	51
ТАСС; 2021.03.22; РФ И США ПРОВЕЛИ УЧЕНИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СВЯЗИ ПРИ РАЗЛИВАХ НЕФТИ И МОРСКИХ АВАРИЯХ	52
ТАСС; 2021.03.22; ПРОГРАММА РЕАБИЛИТАЦИИ ДОНА МОЖЕТ ПОТРЕБОВАТЬ БОЛЕЕ 90 МЛРД РУБЛЕЙ	53

ПУБЛИКАЦИИ

ГУДОК; СЕРГЕЙ ДОНЦОВ; 2021.03.23; ГРАНИЦЫ БЕЗ ОСТАНОВКИ; ЭЛЕКТРИФИЦИРОВАН УЧАСТОК ЗАБЖД ДО РОССИЙСКО-КИТАЙСКОГО ПОГРАНПЕРЕХОДА

Вчера генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров, министр транспорта России Виталий Савельев, губернатор Забайкальского края Александр Осипов и руководители Забайкальской дороги по телемосту открыли движение поездов по электрифицированному участку Борзя – Забайкальск. Это последний участок Забайкальской магистрали до границы с Китаем, работавший до последнего времени на тепловозной тяге. Электрификация позволит открыть сквозное движение по участку поездов на электротяге, что повысит средний вес и скорость поездов, а пропускная способность южного направления ЗабЖД вырастет до 110 пар поездов в сутки.

По словам заместителя начальника Дирекции управления движением ОАО «РЖД» на Восточном полигоне – начальника службы организации эксплуатационной работы по Забайкальскому региону Александра Фомичёва, увеличатся скорость движения поездов и скорость доставки грузов. Графиковая участковая скорость на участке Борзя – Забайкальск поднимется с 37,7 км/ч до 42,7 км/ч за счёт того, что теперь в Борзе не нужно тратить время на смену локомотива. «За счёт электровозной тяги мы убираем лишнюю работу по станции Борзя, сокращаем стоянку поезда, не меняем локомотив. Здесь происходят только смена бригады и сокращённое опробование тормозов, и поезд продолжает следовать в Забайкальск», – сказал он.

В 15.42 по местному времени электровоз серии 3ЭС5К под управлением машиниста эксплуатационного локомотивного депо Борзя Александра Гурулёва и помощника Константина Воронова с составом из 69 вагонов общим весом 2984 тонны торжественно отправился со станции Борзя в приграничный Забайкальск. На станцию назначения поезд прибыл в 18.25.

Напомним, что электрификация участка Борзя – Забайкальск является частью проекта реконструкции линии Карымская – Забайкальск, соединяющей Транссибирскую магистраль и погранпереход Забайкальск – Маньчжурия на границе с КНР. Для перевода последнего участка протяжённостью 117 км на электрическую тягу была построена контактная сеть развёрнутой длиной более 340 км, смонтированы более 7 тыс. опор контактной сети, возведены две тяговые и четыре автотрансформаторные подстанции, обновлены линии связи и устройства управления движением на участке. На объектах строительства в пиковые моменты трудились более 500 человек, более 100 единиц строительной техники. Инвестиции ОАО «РЖД» в электрификацию участка Борзя – Забайкальск превысили 9,3 млрд руб.

«Электрификация участка повысит его пропускную способность, что позволит обеспечить рост объёма перевозок между Россией и Китаем. Помимо этого переход на электротягу не только существенно снизит эксплуатационные расходы дороги, но и за счёт использования электровозов значительно сократит воздействие железнодорожного транспорта на экологию», – подчеркнул Олег Белозёров.

Министр транспорта Виталий Савельев отметил, что **развитие Восточного полигона является приоритетным проектом в инфраструктурном развитии государства, которому уделяют пристальное внимание президент и правительство страны.**

«В результате реализации проекта решён ряд стратегических задач. За счёт повышения среднего веса и скорости движения поездов объём грузоперевозок по магистрали в южном

направлении, по прогнозам, вырастет к 2030 году до 40 млн тонн в год», – сказал и.о. начальника ЗабЖД Сергей Албитов.

Реконструкция железнодорожной инфраструктуры на направлении Карымская – Забайкальск уже положительно отразилась на социально-экономической ситуации в Забайкалье. ЗабЖД предложила жителям края десятки новых рабочих мест на южном ходу магистрали. Развивалась и социальная инфраструктура, в частности было построено 7,8 тыс. кв. м служебного жилья, на станциях Забайкальск, Карымская и Борзя по совместному проекту ОАО «РЖД» и Забайкальского края появились детские сады.

Комплексная реконструкция 365-километрового участка Карымская – Забайкальск началась в 2005 году и была проведена в три этапа. Первоначально обновление было предусмотрено инвестиционным проектом «Перевозка нефти в Китай», который затем стал частью более масштабной программы РЖД по модернизации железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей. В 2011 году был завершён первый этап масштабных работ: электрифицирован участок Карымская – Оловянная. В декабре 2012 года на электроотягу перешёл второй участок Оловянная – Борзя.

<https://gudok.ru/newspaper/?ID=1557287>

Сообщения по событию:

<https://yandex.ru/news/yandsearch?lr=29393&cl4url=https%3A%2F%2Fgudok.ru%2Fnews%2F%3FID%3D1557198&from=search>

ТАСС; 2021.03.22; РЖД ЗАВЕРШИЛИ ЭЛЕКТРИФИКАЦИЮ ПОСЛЕДНЕГО УЧАСТКА В ЗАБАЙКАЛЬЕ ДО ГРАНИЦЫ С КИТАЕМ

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) завершило электрификацию на перегоне Борзя - Забайкальск, последнем участке железной дороги до границы с Китаем, сообщила в понедельник пресс-служба Забайкальской железной дороги (ЗабЖД).

«Поздравляю всех железнодорожников и жителей Забайкальского края с успешной реализацией этого важнейшего проекта. Он стал завершающим этапом электрификации 365-километрового участка от станции Карымская до станции Забайкальск - крупнейшего железнодорожного пункта пропуска на российско-китайской границе», - приводятся в сообщении слова министра транспорта РФ **Виталия Савельева**, который в ходе телемоста открыл движение поездов по участку.

Для электрификации участка протяженностью 117 км железнодорожники возвели контактную сеть, две тяговые подстанции и четыре автотрансформаторные подстанции, обновили линии связи и устройства управления движением на участке. Объем инвестиций составил более 9,3 млрд рублей.

По словам гендиректора - председателя правления РЖД Олега Белозерова, электрификация участка повысит его пропускную способность, что позволит обеспечить рост объема перевозок между Россией и Китаем. Также переход на электроотягу существенно снизит эксплуатационные расходы дороги и сократит воздействие железнодорожного транспорта на экологию.

РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2021.03.22; РЖД ЗАВЕРШИЛИ ЭЛЕКТРИФИКАЦИЮ Ж/Д ОТ ТРАНССИБА ДО ГРАНИЦЫ С КИТАЕМ

РЖД завершили электрификацию последнего участка железной дороги, соединяющей Транссибирскую магистраль с погранпереходом на границе с Китаем, и открыли движение поездов по нему, сообщила компания.

«22 марта министр транспорта РФ Виталий Савельев, генеральный директор - председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозеров и губернатор Забайкальского края Александр Осипов в формате телемоста открыли движение поездов по

электрифицированному участку Борзя - Забайкальск (Забайкальский край, граница с Китаем)», - говорится в сообщении.

Савельев, слова которого приводятся в сообщении, отметил, что этот участок стал завершающим этапом электрификации 365-километрового участка от станции Карымская до станции Забайкальск - крупнейшего железнодорожного пункта пропуска на российско-китайской границе. Он подчеркнул, что развитие Восточного полигона является приоритетным проектом в инфраструктурном развитии государства, которому уделяет пристальное внимание президент и правительство РФ.

«Электрификация участка повысит его пропускную способность, что позволит обеспечить рост объема перевозок между Россией и Китаем. Помимо этого, переход на электротягу не только существенно снизит эксплуатационные расходы дороги, но и за счет использования электровозов значительно сократит воздействие железнодорожного транспорта на экологию», - приводит компания слова Белозерова.

«Благодаря расширению мощности мы возлагаем большие надежды на увеличение грузопотока, на отправку грузов, в первую очередь, Забайкальского края и с территории всей страны. Надеемся, что это даст значительный импульс для роста экономики края», - цитирует компания слова Осипова.

Электрификация железнодорожного участка Борзя - Забайкальск является частью проекта реконструкции железнодорожной линии Карымская - Забайкальск, соединяющей Транссибирскую магистраль и погранпереход Забайкальск - Маньчжурия на границе с Китаем. Инвестиции РЖД в электрификацию участка Борзя - Забайкальск составили более 9,3 миллиарда рублей. С открытием по нему сквозного движения поездов на электротяге будет увеличена пропускная способность южного направления Забайкальской железной дороги до 110 пар поездов в сутки.

РОССИЯ 24; МАРИЯ КУДРЯВЦЕВА; 2021.03.22; МОДЕРНИЗАЦИЯ ТРАНССИБА: СОВРЕМЕННЫЕ ЭЛЕКТРОВОЗЫ ПОВЫСЯТ ПРОПУСКНУЮ СПОСОБНОСТЬ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

В Забайкальском крае открыт электрифицированный участок железной дороги. Это часть пути, который соединяет Транссибирскую магистраль и погранпереход в Китай. Стоимость работ по проекту – 9,3 млрд рублей. В церемонии открытия по телемосту приняли участие **министр транспорта Виталий Савельев** и глава РЖД Олег Белозеров.

<https://www.vesti.ru/video/2280279>

РОССИЯ 24; ВЛАДИМИР ЛЯШЕНКО; 2021.03.22; «РЖД» ЗАВЕРШИЛИ ЭЛЕКТРИФИКАЦИЮ УЧАСТКА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ДО ГРАНИЦЫ С КНР. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Завершена электрификация так называемого южного хода – участка железной дороги от Транссибирской магистрали до крупнейшего **пункта пропуска** на границе с Китаем. Запущено движение на электротяге на завершающем отрезке пути до Забайкальска. Это событие уже называют историческим.

Текст сюжета:

По-настоящему историческое событие произошло сегодня: завершена электрификация так называемого «южного хода» – участка железной дороги от Транссиба до крупнейшего **пункта пропуска** на границе с Китаем. Запущено движение на электротяге на завершающем отрезке пути – от Борзи до Забайкальска.

Отправление поезда в режиме телемоста. К событию, что состоялось на Забайкальской железной дороге, приковано внимание не только коллег, но и федеральных министров и регионального правительства.

Сергей Албитов и.о. начальника Забайкальской железной дороги: «Основная задача была обеспечить условия для формирования бизнеса. Благодаря этому проекту эти условия на юго-востоке Забайкалья обеспечены. И не только для Забайкалья в конечном итоге. Это важнейший проект для всей сети. Сегодня направление на восток практически развернулось весь поток и сегодня желающих провести груз на Китай через порты Дальнего Востока через погранпереходы значительное количество».

Для региона модернизация железнодорожной инфраструктуры – залог успешного развития экономического потенциала.

Александр Осипов, губернатор Забайкальского края: «Мы большую надежду возлагаем благодаря расширению мощности на увеличение грузопотока. На отправку грузоотправителей в первую очередь из Забайкальского края. Ну и с территории всей страны».

Владимир Ляшенко, корреспондент: «Южный ход Забайкальской железной дороги электрифицирован на всем её протяжении. От станции Тарская до Забайкальска. Но здесь в Борзе не собираются отказываться и от тепловозной тяги. Она нужна, чтобы работать по ответвлениям. Например, вот эта ветка Нарын-Лугокан использует тягу тепловоза. Для того, чтобы доставлять вагоны с рудой на основную магистраль Забайкальской железной дороги. А дальше есть ещё одно ответвление, ведущее на Уртуйский угольный разрез и предприятия ПАО ППГХО».

В самом Забайкальске к приему электровозов все готово. В экспериментальном режиме они начали движение чуть раньше торжественного открытия участка. Здесь на приграничной станции построен специальный пункт технического обслуживания локомотивов. Его функционал сочетает обработку как тепловозов, так и электровозов.

Михаил Семиникин, начальник эксплуатационного локомотивного депо Борзя: «При обслуживании локомотива на станции Забайкальск, это прежде всего, запас прочности тягового подвижного состава, который будет ТО-2, здесь, на станции Забайкальск».

На станции Забайкальск планируется использовать шестнадцать электровозов и четыре тепловоза для поездов в Китай. Цель, что была поставлена железнодорожниками, – достигнута.

Андрей Нагорных, начальник станции Забайкальск: «Произойдет сокращение времени и срока доставки экспортного груза до станции Забайкальск, путем исключения размена с электровозной тяги на тепловозную по станции Борзя».

Напомним, протяженность модернизированного участка более ста семнадцати километров. А стоимость работ, связанных с его усовершенствованием, более девяти миллиардов рублей. Теперь весь путь от Карымской до Забайкальска, а это 365 километров, – электрифицирован.

<https://www.vesti.ru/video/2280225>

Сообщения по событию:

<https://gtrkchita.ru/news/?id=38615>

<https://gtrkchita.ru/news/?id=38598>

<https://gtrkchita.ru/news/?id=38589>

НТВ СЕГОДНЯ; ЕВГЕНИЙ ГОЛОВАНОВ; 2021.03.22; РЖД ЗАВЕРШИЛИ ЭЛЕКТРИФИКАЦИЮ ПОСЛЕДНЕГО УЧАСТКА ДО ГРАНИЦЫ С КИТАЕМ

РЖД завершили электрификацию железной дороги от Транссиба до границы с Китаем и открыли движение поездов по ее последнему участку – от Борзи до Забайкальска. В церемонии приняли участие **министр транспорта Виталий Савельев** и генеральный директор «Российских железных дорог» Олег Белозёров. Глава РЖД отметил, что электрификация участка будет способствовать росту объема перевозок между Россией и КНР.

Ветка от станции Борзя до Забайкальска – одна из важнейших транспортных артерий, соединяющих Россию и Китай. Теперь участок протяженностью почти 120 километров полностью электрифицирован.

Олег Белозеров, генеральный директор ОАО РЖД: «Электрификация участка повысит его пропускную способность, что позволит обеспечить рост объема перевозок между Россией и Китаем».

Даже несмотря на пандемию коронавируса, объем перевозимых грузов по так называемому южному ходу только в 2020 году составил около 18 миллионов тонн.

Это часть масштабного проекта модернизации железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей. За минувшую пятилетку на участке установили тысячи опор, возвели сотни километров контактной сети, запустили тяговые и трансформаторные подстанции. Стоимость электрификации участка – больше 9 млрд рублей.

Текст сюжета:

В: «РЖД» завершили электрификацию железной дороги от Транссиба до границы с Китаем, и открыли движение поездов по ее последнему участку – от Борзя до Забайкальска. В церемонии приняли участие **министр транспорта Виталий Савельев** и генеральный директор «Российских железных дорог» Олег Белозеров. Глава «РЖД» отметил, что электрификация участка будет способствовать росту объема перевозок между Россией и КНР. Из Забайкальского края передает Евгений Голованов.

(видеосюжет)

– Открытие участка разрешаем. Благодарю вас.

КОР: Еще вчера по этой ветке от станции «Борзя» Забайкальской железной дороги, одной из важнейших транспортных артерий, соединяющих Россию и Китай, грузовые и пассажирские поезда ходили исключительно на тепловой тяге. Теперь же участок, протяженностью почти 120 километров, полностью электрифицирован.

ОЛЕГ БЕЛОЗЁРОВ (ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР – ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВЛЕНИЯ ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»): Электрификация участка повысит его пропускную способность, позволит обеспечить рост объема перевозок между Россией и Китаем. Даже несмотря на пандемию коронавируса, объем перевозимых грузов по так называемому «южному ходу», только в минувшем году составил около 18 миллионов тонн.

ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ (МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ): Полная электрификация этой линии обеспечит применение электротяги в грузовом и пассажирском движении, сократит эксплуатационные расходы, улучшит экологичность перевозок. По предварительной оценке, станция «Забайкальск» будет способна обрабатывать вдвое больше грузов.

КОР: Это часть масштабного проекта модернизации железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей. За минувшую пятилетку на участке установили тысячи опор, возвели сотни километров контактной сети, запустили тяговые и трансформаторные подстанции.

РОМАН ПЯТКОВ (НАЧАЛЬНИК ТЯГОВОЙ ПОДСТАНЦИИ): Мы должны круглые сутки, 24 часа в суки 365 дней в году подавать напряжение электровозам, чтобы задержки движения не было, чтобы все ходило, чтобы все работало.

КОР: Стоимость электрификации участка больше 9 миллиардов рублей. Инвестиции с небольшим сроком окупаемости, и не только благодаря экономии на эксплуатационных расходах.

СЕРГЕЙ АЛБИТОВ (ИСПОЛНЯЮЩИЙ ОБЯЗАННОСТИ НАЧАЛЬНИКА ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ): Самая основная-то задача была обеспечить условия для формирования Бизнеса. Это важнейший проект для всей сети. Сегодня направление на восток практически развернулось весь поток и сегодня желающих провести

груз на Китай, на порты Дальнего Востока, через погранпереходы значительное количество.

КОР: А это наглядное доказательство: накопительные площадки станции Забайкальского погранперехода Манчжурия, что называется, забиты под завязку.

(видеосюжет)

КОР: Но есть в товарообороте по железной дороге между нашими странами один очень важный технический нюанс: ширина китайской колеи по европейскому стандарту на 8,5 сантиметров меньше нашей, то есть составы напрямую пройти не смогут. Но на приграничных станциях эту проблему легко решают с помощью вот таких ричстакеров – каждый контейнер перегружают на платформу всего за 5 минут. То есть примерно через 2 часа состав уже готов к отправке.

В ходе модернизации станции «Забайкальск» уложили десятки километров новых путей, в том числе и узкоколейных. Обустроили современный пункт технического обслуживания для локомотивов и усовершенствовали сортировочную систему, возвели новые площадки перегрузки для сыпучих материалов и скоропортящихся товаров.

АЛЕКСЕЙ МАКАРОВ (ДИРЕКЦИЯ ПО КОМПЛЕКСНОЙ РЕКОНСТРУКЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И СТРОИТЕЛЬСТВУ ОБЪЕКТОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА (ЧИТА)): Проект на сегодняшний день у нас реализован на 90 процентов. Завершение строительства объекта планируется уже в текущем году.

КОР: Следующим этапом будет открытие зернового терминала. К его строительству уже приступили. После глубокой модернизации станция «Забайкальск» может принимать полносоставные составы свыше 70 вагонов, и по сути станет одним из крупнейших транспортных хабов на российско-китайской границе.

Евгений Голованов и Валерий Кушнир. «НТВ». Забайкальский край.

<https://www.ntv.ru/novosti/2527669/>

УПРАВЛЕНИЕ ПРЕЗИДЕНТА ПО РАБОТЕ С ОБРАЩЕНИЯМИ ГРАЖДАН И ОРГАНИЗАЦИЙ; 2021.03.22; ПРОДЛЕН КОНТРОЛЬ ИСПОЛНЕНИЯ ПОРУЧЕНИЯ, ДАННОГО ПО ИТОГАМ ЛИЧНОГО ПРИЕМА В РЕЖИМЕ ВИДЕО-КОНФЕРЕНЦ-СВЯЗИ ЖИТЕЛЬНИЦЫ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ, ПРОВЕДЕННОГО ПО ПОРУЧЕНИЮ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ СОВЕТНИКОМ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ВЛАДИМИРОМ ТОЛСТЫМ В ПРИЕМНОЙ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПО ПРИЕМУ ГРАЖДАН В МОСКВЕ 19 ДЕКАБРЯ 2018 ГОДА

Поручение, данное Губернатору Иркутской области по обращению Назарян Ольги Николаевны из города Усть-Кута Иркутской области, предусматривает принятие мер по разработке и представлению графика проведения работ и их финансирования по строительству моста через реку Кута в городе Усть-Куте.

Губернатор Иркутской области Игорь Кобзев доложил о том, что решение о выделении иных межбюджетных трансфертов, предоставляемых в целях достижения целевых показателей региональных программ, предусматривающих мероприятия по строительству, реконструкции, капитальному ремонту и ремонту уникальных искусственных дорожных сооружений, за счет средств федерального бюджета на строительство объекта в 2021-2022 годах не принято. В адрес **Министерства транспорта Российской Федерации** 19 февраля 2021 года направлено письмо о повторном рассмотрении заявки Иркутской области.

В связи с вышеизложенным направлено письмо **Министру транспорта Российской Федерации** с просьбой в срок до 15 мая 2021 года проинформировать Администрацию Президента Российской Федерации о возможном финансировании строительства моста через реку Кута в городе Усть-Куте.

На этом основании срок исполнения поручения, данного Губернатору Иркутской области, продлен до 1 октября 2021 года.

<http://letters.kremlin.ru/news/28870>

РОССИЯ 24; 2021.03.22; КАБМИН ПЛАНИРУЕТ НАРАСТИТЬ ВТРОЕ МОЩНОСТИ ПО ПРОИЗВОДСТВУ СПГ

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин сообщил об утверждении долгосрочной программы производства сжиженного природного газа (СПГ) до 2035 года. За 15 лет производство СПГ должно увеличиться в три раза. Об этом заявил глава правительства РФ в ходе оперативного совещания с премьер-министрами в понедельник 22 марта.

Благодаря данной программе, появятся дополнительные возможности для газификации страны, в том числе территории Дальнего Востока и Арктики. **По словам Мишустина**, программа направлена на активное использование ресурсов арктического шельфа и Дальнего Востока, а также на диверсификацию источников поставок газа.

Помимо этого глава правительства добавил, что будут создаваться привлекательные условия для инвесторов, для реализации их проектов в данной и смежных сферах. Кроме того, для стимулирования использования российских технологий в газовой отрасли, планируется усовершенствовать методы государственного регулирования, отметил глава правительства.

Также будет создана база для увеличения потребления СПГ, при увеличении его производства.

По мнению главы кабмина, для развития газовой отрасли необходимо создать развитую инфраструктуру для автономной газификации регионов, а также нужны меры государственной поддержки для активного использования газомоторного топлива в транспортном комплексе. Мишустин добавил, что необходимо увеличивать экспорт СПГ, так как потребность в сжиженном природном газе в мире нарастает благодаря его высокой экологичности.

Глава правительства выразил уверенность в том, что принятые меры будут способствовать укреплению экономики регионов, приведут к ускорению газификации, что окажет положительное влияние на развитие газовой отрасли в целом и приблизит достижение национальных целей развития.

В рамках совещания у главы правительства РФ, вице-премьер Александр Новак отметил, что наиболее активная фаза создания СПГ-кластеров ожидается в течение 5 – 15 лет, согласно принятой программе развития производства сжиженного природного газа в России.

По словам Новака, учитывая ресурсы и логистику, производство крупнотоннажного природного сжиженного газа в первую очередь начнется на месторождениях Ямала и Гыдана, которые удалены от единой газовой системы (ЕГС), на побережье Дальнего Востока, включая остров Сахалин, на побережье Охотского моря и Северного Ледовитого океана, на шельфовых проектах и на севере Красноярского края. Помимо этого, на базе СПГ-кластеров возможно будут создаваться газохимические производства, добавил Новак.

Республика Саха (Якутия), Амурская область, Мурманская область, Республика Карелия, Ленинградская, Псковская, Томская, Кемеровская и Иркутская области являются перспективными территориями для развития автономной газификации СПГ, относящейся к малотоннажным проектам, отметил Александр Новак.

<https://www.vesti.ru/video/2280145>

РОССИЯ 24; ЛЕЙЛА АЛНАЗАРОВА; 2021.03.22; МИХАИЛ ПОЛУБОЯРИНОВ: ЛЮДИ УСТАЛИ ОТ ПАНДЕМИИ И ХОТЯТ ПУТЕШЕСТВОВАТЬ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Объемы грузовых авиаперевозок сократились на 30 процентов. При этом поднялась их доходность, рассказал в интервью Наиле Аскер-Заде глава «Аэрофлота» Михаил Полубояринов. По его словам, компания смогла дополнительно заработать около 30 миллиардов рублей. Более того, им удалось выстроить международный социальный мост. Кроме того, с декабря прошлого года «Аэрофлот» перевез порядка 50 тонн «Спутника V».

<https://www.vesti.ru/video/2280058>

<https://www.vesti.ru/video/2280142>

ОБЩЕСТВЕННОЕ ТЕЛЕВИДЕНИЕ РОССИИ; 2021.03.22; ТАКСИ: КАК РАЗВИВАЕТСЯ ЭТОТ СЕРВИС

Николай Кодолов

председатель Московского профсоюза таксистов

Кирилл Янков

член Общественного совета при Минтрансе России

Шеф, до центра! Сегодня у таксистов – профессиональный праздник. Как в нашей стране развивался этот сервис? Какие проблемы со временем были решены, а какие остались? И какую оценку современному такси поставите вы?

<https://otr-online.ru/programmy/segodnya-v-rossii/taksi-kak-razvivaetsya-etot-servis-49778.html>

МИР 24; АРТЕМ ВАСНЕВ; 2021.03.22; ПОЕЗД ЗДОРОВЬЯ: ВРАЧИ ПРИВИВАЮТ ОТ COVID-19 ЖИТЕЛЕЙ ОТДАЛЕННЫХ РАЙОНОВ РОССИИ

Поезд здоровья. В отдаленные населенные пункты России, где нет больниц, регулярно прибывает медицинский поезд. Врачи и медсестры проводят осмотр пациентов. В этом году у них особая задача. Корреспондент «МИР 24» Артем Васнев подробнее.

На железнодорожном вокзале Тулуна очередь из желающих привиться от коронавируса. Принимают врачи в специальном медицинском поезде. Он курсирует 10 лет, оказывая помощь жителям отдаленных населенных пунктов. Но в этом году у бригады еще одна задача – провести вакцинацию от COVID-19.

«Мы планируем обработать на 15 железнодорожных станциях. Плановая нагрузка поезда вместе с железнодорожными поликлиниками, которые находятся по пути нашего следования, 5 тысяч вакцин. За время поездки мы планируем осуществить вакцинацию пяти тысяч человек», – указал заместитель главного врача по кадрам и правовым вопросам ЧУЗ КБ РЖД «Медицина» г. Иркутска Виктор Кузнецов.

В составе три прививочных вагона. На каждой станции делают до 300 инъекций. Первыми прививаются работники железной дороги.

«Я для себя решил: надо значит надо. Плюс еще возраст и семья на первом плане», – отметил пациент Вячеслав Денисенко.

«Чтобы ограничить распространение этого вируса, решил сделать прививку, скинуть с себя эту маску в ближайшее время», – указал пациент Никита Сухов.

«После прививки мы наблюдаем за пациентом 30 минут. У нас есть специально отведенный кабинет, в котором сидит медсестра и смотрит, нет ли у пациента аллергической реакции. Через 30 минут мы пациента спокойно отпускаем», – сказала врач-терапевт Татьяна Фрышкина.

Без очереди на прививку идут пожилые люди. Для них вакцинироваться в медицинском поезде единственный выход. Состав останавливается там, где нет больниц.

«Внуков понять хочется, поэтому прививаемся. Я вакцинируюсь каждый год от гриппа и здесь тоже решила», – призналась пациентка Наталья Жоболь.

В поездке врачи проведут две недели. Через 20 дней будет еще один рейс. Люди получат второй компонент вакцины.

<https://mir24.tv/news/16452665>

НОВГОРОДСКОЕ ОБЛАСТНОЕ ТЕЛЕВИДЕНИЕ; ИРИНА АКСЕНОВА; 2021.03.22; ВЕЛИКИЙ НОВГОРОД СТАЛ УЧАСТНИКОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТУРИСТИЧЕСКОГО МАРШРУТА

В субботу в Великий Новгород прибыл первый рейс нового туристического поезда Москва – Великий Новгород – Углич – Москва. Остановка у нас 15 часов. Расписание составлено специально для туристов – поезд прибывает в город рано утром, а отбывает вечером. В течение дня гости могут познакомиться с новгородскими достопримечательностями. Концепция поезда ориентирована на внутренний туризм. В составе купейные и плацкартные вагоны нового типа, верхних полок нет, и в каждом размещается не более 36 человек. Интерьер также претерпел изменения, а атмосфера располагает к отдыху.

«Здесь есть USB-розетки, обычные розетки для заряда телефона, кондиционер, биотуалеты – то есть все, что есть в настоящем новом поезде, присутствует в этом поезде. Плюс, вы можете сейчас чувствовать, у нас есть новые установки, которые позволяют обеспечивать питанием весь состав, даже несмотря на отсутствие подключения к электросети», – рассказал **первый заместитель начальника Северо-западного филиала Федеральной пассажирской компании Виталий Царук**.

В общем, есть все, чтобы 50 часовое путешествие было комфортным. По признанию самих туристов, это удобный и доступный способ провести выходные. Например, для Надежды билеты на семью из трех человек обошлись в 8 тысяч рублей. «Хорошо погуляли. На самом деле, я даже не заметила, как день пролетел. Мы в десять вышли и вот сейчас пришли. Нормально», – поделилась туристка из Москвы Надежда. Остановка в Великом Новгороде – 15 часов.

Пока пассажиры турпоезда осматривают город самостоятельно или с аудиогидом. Но в перспективе будут предложены и пакетные туры, включающие экскурсии по Великому Новгороду. Их разработкой уже занимаются профильные министерства, ведь первый рейс показал, что поезд быстро завоевывает популярность.

«В данном поезде девять вагонов. Реализовано 248 билетов. Это Москва – Великий Новгород – Углич – Москва. Это говорит о высоком спросе. Я думаю, что этот проект имеет право на жизнь и будет только развиваться», – отметил министр транспорта Новгородской области Артем МIRON. Вторая остановка поезда – в Угличе, где туристы также могут провести целый день, а в понедельник утром выспавшимися вернуться в столицу.

Турист из Москвы Борис Владимирович: «Советую! Очень советую. Удобный формат. И хотелось бы, чтобы РЖД это распространяло дальше, не только на Золотое кольцо и Серебряное, а в другие города». В марте и апреле планируется еще четыре рейса по этому маршруту. Подробную информацию можно получить на официальном сайте компании «РЖД».

<https://novgorod-tv.ru/novosti/54142-velikij-novgorod-stal-uchastnikom-zheleznodorozhnogo-turisticheskogo-marshruta.html>

ГТРК БАРНАУЛ; 2021.03.22; ВЛАСТИ БАРНАУЛА В ЭТОМ ГОДУ ПЛАНИРУЮТ НАЧАТЬ РЕФОРМУ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

Конкурс на разработку новой транспортной схемы краевой столицы объявят в ближайшее время. Параллельно ведутся переговоры с государственным инвестиционным банком ВЭБ.РФ о привлечении финансирования. Как отметил глава администрации Вячеслав Франк, необходимо проанализировать транспортные потоки, заново выстроить маршруты, просчитать их загрузку, временные интервалы и вместимость автобусов. Специалисты мэрии отправятся изучать опыт городов, в которых новые транспортные схемы уже заработали. В частности, запланирована командировка в Пермь. Там в результате реализации проекта город понес финансовые потери, поэтому крайне важно проанализировать допущенные ошибки, говорит Вячеслав Франк.

Сегодня кто-то говорит о том, то по данным проектам многие города уже пошли. Ну, не так их и много. Что произошло в Перми: два миллиарда убытков. Может быть, хорошо, что мы не первые. Это начало просматриваться везде – ошибки в схеме. Практика изучается, запланирована командировка, готовится техническое задание, будем очень серьезно анализировать схему пассажироперевозчиков.

Вячеслав Франк отметил, что в мэрии хотят избежать оптимизации маршрутов, которая может оказаться болезненной для горожан. Также планируется решить проблему изношенности транспорта. Городские власти повторно подали заявку на получение новых трамваев и троллейбусов по программе «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». В прошлом году **Минтранс России** не стал рассматривать документ, так как он был составлен неправильно.

<https://vesti22.tv/news/vlasti-barnaula-v-etom-godu-planiruyut-nachat-reformu-obshchestvennogo-transporta/>

ОТРК ЮГРА; 2021.03.22; МИНТРАНС ПРОВЕЛ ТРЕНИРОВКУ НА ОБЪЕКТАХ РОСТРАНСНАДЗОРА В ЮГРЕ

В Ханты-Мансийске на базе Территориального отдела государственного автодорожного надзора по Югре прошла совместная тренировка сил и средств **Уральского филиала Управления ведомственной охраны Минтранса** и сил обеспечения транспортной безопасности **Ространснадзора**.

По условиям тренировки оперативному дежурному Уральского филиала на центральный пульт охраны, который находится в Екатеринбурге, поступил сигнал о происшествии на охраняемом объекте. Дежурный дал команду на выезд к месту происшествия группы немедленного реагирования. Сотрудники ведомственной охраны прибыли на место происшествия и обследовали объект. За своевременные и качественные действия работа Уральского филиала по защите объекта получила положительную оценку.

Такие тренировки проводятся в подразделениях Уральского филиала регулярно и помогают поддерживать оперативность реагирования на высоком уровне.

Всего с начала года сотрудники Уральского филиала ФГУП «**УВО Минтранса России**» пресекли на объектах транспортной инфраструктуры округа более 100 различных нарушений.

Уральский филиал ФГУП «УВО Минтранса России» обеспечивает безопасность стратегически важных объектов транспортной инфраструктуры. Это периметры аэропортов, автовокзалы, речные порты и мосты. В Югре под защитой Уральского филиала находятся международные аэропорты «Ханты-Мансийск» и «Сургут», аэропорты в Советском, Нягани, Урае, Речвокзал и автовокзал в Ханты-Мансийске, автовокзал в Сургуте, мосты в Нефтеюганске, Сургуте, Ханты-Мансийске и другие объекты.

<https://ugra->

[tv.ru/news/society/mintrans_provyel_trenirovku_na_obektakh_rostransnadzora_v_yugre/](https://ugra-tv.ru/news/society/mintrans_provyel_trenirovku_na_obektakh_rostransnadzora_v_yugre/)

ГТРК ВЛАДИМИР; 2021.03.22; АВАРИЙНЫЙ ПАВЛОВСКИЙ МОСТ В КОВРОВЕ ЖДЕТ РЕКОНСТРУКЦИЮ

Судьбу аварийного моста в Коврове рассмотрят в Минстрое. Об этом заявил депутат Госдумы Игорь Игошин в социальных сетях после встречи с жителями города воинской славы.

– Понятно, что этот мост останавливать надолго нельзя. Он связывает две основные части города, очень важно добиться, чтобы в теплое время года прошли качественные ремонтно-восстановительные работы. По оценкам 260-300 млн рублей нужно, понятно, в бюджете Коврова этого нет. В то же самое время оставлять мост в таком состоянии просто недопустимо.

По словам депутата Госдумы, он сегодня направил запросы в **Минтранс** и губернатору. «Вести» не раз рассказывали о проблеме. Ей уже несколько **десятков** лет. Сейчас он в аварийном состоянии. Среди серьезных нарушений – негерметичность швов и гидроизоляции проезжей части, непрочность парапетного ограждения, коррозия арматуры, многочисленные разрушения защитного слоя бетона пролетных строений и опор. При этом мост является важным звеном в системе городских сообщений. Он проходит над железной дорогой и разделяет город на две части.

<https://vladtv.ru/society/121118/>

РОССИЯ 24; 2021.03.22; ИСПАНИЯ ЭКСТРАДИРОВАЛА В РФ ЧИНОВНИКА, НАЖИВАВШЕГОСЯ НА РЕМОНТЕ ДОРОГ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Экс-руководитель подразделения, входящего в структуру **Федерального дорожного агентства**, находился в международном розыске с января 2016 года. Мужчина был задержан на территории Испании и, после соответствующего решения местных властей, экстрадирован в Россию.

<https://www.vesti.ru/video/2280046>

Сообщения по событию:

<https://www.1tv.ru/news/2021-03-22/403543->

[ispaniya_vydala_rossii_byvshego_chinovnika_eks_nachalnika_upravleniya_dorog_volga_sergeya_gavrilova](https://www.1tv.ru/news/2021-03-22/403543-ispaniya_vydala_rossii_byvshego_chinovnika_eks_nachalnika_upravleniya_dorog_volga_sergeya_gavrilova)

<https://chgtrk.ru/novosti/proisshestviya/ispaniya-vydala-rossii-osujdenного-vchuvashii-eks-glavu-uprdor-volga/>

НТВ; 2021.03.22; СОТНИ ДАЧ МОГУТ СНЕСТИ РАДИ НОВОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ВЕТКИ В ПОРТ БРОНКА

Жители Ломоносовского района Ленинградской области обратились в Совет федерации и к уполномоченному по правам человека. Люди просят проверить планы по строительству железнодорожных путей, из-за которых под снос могут попасть несколько садоводств.

Тех, кого железная дорога заденет по касательной, окажутся в непосредственной близости к трассе юго-западного железнодорожного обхода Петербурга. По планам мимо их домов будут проноситься грузовые составы в направлении порта Бронка.

Жители подсчитали, что всего из-за новой железной дороги могут снести почти 300 домов. И по обе стороны от заброшенных сейчас рельсов не только минимум десять

дачных садоводств, но и дома тех, для кого это единственное жилье, отмечает корреспондент НТВ Эдмунд Желбунов.

Пенсионер Дмитрий Чуйко показывает, как обустроивал дачу еще со своим отцом. В этом году их совместным трудам исполнится ровно 40 лет. Десять соток генерал артиллерии и ветеран войны получил в далеких 80-х. Всё это семья создавала своими руками. И теперь, согласно проекту, деревья пустят под топор, а землю – под рельсы.

Оптимальный вариант, как проложить железнодорожный путь в обход СНТ и населенных пунктов, пять тысяч обеспокоенных человек совместными усилиями нашли очень быстро. Но камнем преткновения для проектировщиков, видимо, стал небольшой участок.

Он проходит по землям Минобороны, и договориться с министерством должно руководство РЖД, считают местные жители. В администрации Ломоносовского района их поддержали. Ведь тогда не придется выкупать три сотни участков для государственных нужд.

После такой поддержки административного ресурса руководство Октябрьской железной дороги поспешило заверить, что новый маршрут они еще не утвердили.

Из официального ответа службы корпоративных коммуникаций Октябрьской железной дороги: «На начальном этапе выполнения проектно-изыскательских работ <...> разработано несколько вариантов прохождения трассы обхода. <...> Окончательное решение по строительству юго-западного обхода Санкт-Петербурга не принято».

Но пока реконструкция старой железной дороги официально всё еще приоритетный вариант. Через несколько лет здесь могут проходить от 20 до 40 грузовых составов каждый день. И пока эти цифры только на бумаге, жители убеждены: их поезд еще не ушел. Главное – убедить министерство, которое, по словам местных дачников, продолжает держать оборону.

<https://www.ntv.ru/novosti/2527664/>

Сообщения по событию:

<https://topspb.tv/news/2021/03/20/v-lenoblasti-sadovody-boyatsya-lishitsya-zemli-iz-za-zheleznodorozhnogo-obhoda-dlya-porta-bronka/>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.03.23; БИЗНЕС ВСТУПИЛ В ПЕРЕВАЛКУ С ПРАВИТЕЛЬСТВОМ; ПОРТОВЫЕ ИНВЕСТОРЫ СОЧЛИ НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К НИМ СЛИШКОМ СУРОВЫМИ

Бизнес по-прежнему недоволен законопроектом об ответственности инвесторов в морские порты, новую версию которого подготовил **Минтранс** после совещания у **первого вице-премьера Андрея Белоусова**. По данным “Ъ”, Ассоциация морских торговых портов просит администрацию **президента РФ** приостановить рассмотрение документа до появления подзаконных актов или отложить его вступление в силу на два года. Главная претензия – несбалансированность ответственности, слишком высокой у инвесторов и слишком низкой у государства.

Подготовленный **Минтрансом** ко второму чтению законопроект о введении ответственности для инвесторов в морские порты вновь вызвал возмущение бизнес-сообщества. Новый текст был разработан по итогам совещания у **первого вице-премьера Андрея Белоусова** (см. “Ъ” от 9 марта).

Однако 19 марта Ассоциация морских торговых портов (АСОП) направила в главное правовое управление **президента РФ** замечания, утверждая, что предлагаемый текст поправок «не в полной мере соответствует» итогам совещания.

Как следует из данных Госдумы, срок предоставления поправок продлен до 1 апреля.

Правительство в 2020 году обеспокоилось тем, что инвесторы в новые порты получают земли под них и просят построить инфраструктуру, но в итоге проекты не реализуются.

Минтранс разработал законопроект, по которому инвестор должен согласовать инвестдекларацию (содержит параметры проекта, в том числе размер инвестиций и

оценку экономической целесообразности) с **Росморречфлотом**. На ее основе затем он заключает инвестсоглашение, где гарантирует, что введет проект в заявленных параметрах (в том числе по фактическому грузопотоку) в согласованные сроки. При этом инвестор должен предоставить денежное обеспечение (в том числе банковскую гарантию или поручительство), соразмерное вкладу государства в инфраструктуру.

После жалоб бизнеса **Минтранс** разрешил не заключать инвестсоглашение в случаях, когда не задействуются бюджетные деньги, а инвестор не получает землю от региона. Также от инвесторов не будут требовать гарантий грузопотока и обязательств использовать порт только по заявленному назначению. В остальном условия остались прежними. Кроме того, **Минтранс** хочет обязать согласовывать инвестдекларацию не только с **Росморречфлотом**, но и с ОАО РЖД, если речь идет о строительстве железнодорожной инфраструктуры.

В Минтрансе сообщили “Ъ”, что сейчас ведется доработка законопроекта ко второму чтению в Госдуме. В Минфине говорят, что рассмотрели проект, в ФАС отметили, что согласовали его, в Минэкономике не дали **комментариев**.

Главной претензией бизнеса к проекту остается то, что обязательства сторон несимметричны – инвестор должен гарантировать их деньгами, а для государства не предусмотрено никаких санкций, если инфраструктура не будет построена в срок.

Кроме того, законопроект содержит много отсылочных норм, и АСОП предлагает приостановить его рассмотрение до появления согласованных проектов подзаконных актов или отложить срок его вступления в силу на два года. Также АСОП хочет добиться, чтобы закон не распространялся на проекты, включенные в документы стратегического планирования, а также те, по которым подписана инвестдекларация, но нет инвестсоглашения. По данным “Ъ”, с такой же просьбой в администрацию президента планировал обратиться и РСПП.

В группе компаний «Дело» говорят, что поддерживают позицию «коллег по бизнес-сообществу». Справедливо было бы распространить не обязательный, а рекомендательный порядок заключения инвестдекларации на проекты без привлечения бюджетных средств, а в случае добровольного заключения таких деклараций – предусмотреть ряд преференций для инвестора, считают в «Деле». В Global Ports говорят, что выступают за сбалансированность интересов и ответственности инвесторов и публичной стороны.

Глава «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что в обновленном документе так и не реализована обоюдная ответственность, сохраняется большое количество неопределенностей из-за отсутствия подзаконных актов, что формирует дополнительные риски для инвесторов. Принятие документа в текущей версии негативно скажется на инвестиционной деятельности, а реализация ряда портовых проектов остановится, считает эксперт. По его мнению, новое регулирование противоречит цели по переориентации грузовой базы из портов сопредельных государств в РФ.

<https://www.kommersant.ru/doc/4741062>

КОММЕРСАНТЪ С-ПЕТЕРБУРГ; 2021.03.23; ЗЕРНУ НЕГДЕ УПАСТЬ; ПОРТОВОМУ ТЕРМИНАЛУ «СОДРУЖЕСТВА» ПРЕДЛАГАЮТ ПЕРЕДИСЛОЦИРОВАТЬСЯ В УСТЬ-ЛУГУ

Власти Ленобласти подготовили для группы компаний «Содружество», инвестора строительства зернового терминала на Балтике, альтернативные площади вместо территории бухты Батарейная, где против новой инфраструктуры выступают активисты. В регионе уже ведется подготовка к строительству нескольких терминалов, специализирующихся на перевалке зерна, в том числе в Усть-Луге. Впрочем, аналитики полагают, что инвесторы будут анализировать запуск новых мощностей на фоне сохраняющейся неопределенности с пошлинами на экспорт.

В ходе переговоров в администрации Ленинградской области ГК «Содружество» предложены альтернативные участки для размещения производства и портовых мощностей, сообщили вчера в региональном правительстве. В аппарате вице-губернатора области Дмитрия Ялова добавили, что инвестору представлены несколько участков в Усть-Луге. По словам господина Ялова, инвестор подтвердил интерес к проекту.

В Минтрансе “Ъ” сообщили, что стороны ведут актуализацию плана мероприятий по строительству производственно-логистического комплекса в бухте Батарейной. В ГК «Содружество» заявления властей оперативно не прокомментировали.

Компания планировала вложить в проект зернового терминала на побережье Финского залива около 35 млрд рублей, в том числе инвестировать в устройство акватории и подходного морского канала 8 млрд рублей. Как заявлял ранее источник “Ъ” в отрасли (см. “Ъ” от 23.06.2020), проект строительства терминала на территории Батарейной бухты входит в программу экспорта продукции АПК. Помимо этого, в регионе развиваются проекты «Ультрамара» (перевалка минеральных удобрений) и «Новотранса», поэтому, не исключает собеседник “Ъ”, защищаются их интересы.

ГК «Содружество» – один из крупнейших переработчиков масличных культур на территории СНГ. Производственный комплекс расположен в Калининграде. Группа принадлежит Александру и Наталье Луценко, состояние которых Forbes оценивает в \$850 млн и \$425 млн соответственно. В 2019 году продажи «Содружества» достигли \$2,6 млрд, объем переработки – более 3 млн тонн.

Активное расширение российских портовых мощностей на Северо-Западе, особенно Усть-Луги, началось после требования Кремля по перенаправлению грузов из Прибалтики на российские терминалы. Специализированного зернового терминала сейчас на российской Балтике нет. Среди крупных инвестпроектов по развитию инфраструктуры на Северо-Западе – порты Высоцк, Приморск и Усть-Луга. К 2024 году «Новотранс» планирует ввести в эксплуатацию терминал в Усть-Луге и переваливать там около 8 млн тонн зерна и пищевых грузов. Первая очередь проекта Приморского УПК должна быть введена в 2022 году, согласно планам компании, в порту предусмотрена перевалка до 5 млн тонн зерна. Кроме того, ввод новых мощностей запланировал «Технотранс», который ведет строительство «Высоцкого зернового терминала» (мощность 4 млн тонн грузов).

По данным Ассоциации морских торговых портов России, перевалка зерна в морских портах России в 2020 году выросла на 30,3%, до 50,3 млн тонн, по сравнению с годом ранее. Грузооборот российских портов Балтики в прошлом году составил 241,5 млн тонн, при этом перевалка зерна составила около 788 тыс. тонн, учитывая 622,4 тыс. тонны груза, которые обработал порт Калининграда.

Гендиректор агентства «Infoline-Аналитика» Михаил Бурмистров полагает, что в условиях неопределенности и на фоне введения пошлин на экспорт зерна инвесторы будут с осторожностью начинать новые проекты. «Необходимы оптимальные решения, так как ограничения вызывают большие вопросы с точки зрения строительства портовых мощностей, которые могут оказаться невостребованными», – отмечает эксперт, подчеркивая, что до конца года решений, вероятно, принято не будет.

По оценке «Совэкона», введение пошлин на экспорт зерна в этом сезоне приведет к падению выручки сельхозпроизводителей на 211 млрд рублей, 80% из которых – упущенная выгода от падения стоимости зерна из-за ограничений.

<https://www.kommersant.ru/doc/4741042>

КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2021.03.23; FORD СЪЕЗЖАЕТ С НЕФТЯНОЙ ИГЛЫ; В РОССИИ ЗАПУСТЯТ ПЕРВОЕ СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ

В 2022 году в РФ начнется выпуск электрического фургона Ford Transit. До сих пор в стране электромобили серийно не производились. «Соллерс» Вадима Швецова, который

контролирует СП с Ford, рассчитывает на спрос со стороны e-commerce в Москве и городах-миллионниках. Но углубление локализации таких машин без пересмотра текущих требований Минпромторга нереалистично, полагают эксперты. Концепцией же развития электротранспорта занимается Минэкономики.

В 2022 году «Соллерс» планирует запустить в России производство электрического Ford Transit параллельно с основной дизельной платформой, рассказал “Ъ” представитель компании. Ford Motor рассекретила легкий коммерческий (LCV) Transit с электрической силовой установкой в ноябре 2020 года, объявив начало выпуска в 2022 году. Помимо США анонсировалось производство на турецком Ford Otosan с ориентацией на Европу.

В России Ford Motor представлен СП «Соллерс Форд», его контролирует «Соллерс». Ford Transit выпускаются на площадке в Елабуге (Татарстан). В рамках стратегии Ford Motor постепенно отказывается от разработки платформ с двигателем внутреннего сгорания, но останавливать их производство не планирует. Дизели для Transit будут выпускаться и в РФ – «Соллерс Форд» приобрел для этого у Ford завод в Елабуге (см. “Ъ” от 26 января).

По оценкам «Соллерса», доля электротранспорта в продажах LCV в России составит около 1,5% в 2022–2023 годах и вырастет до 4% к 2025 году. Дмитрий Бабанский из SBS Consulting называет эту оценку реалистичной, напоминая, что ГАЗ намерен развивать GAZelle e-NN (в 2020 году выпущены предсерийные образцы).

«Мы уже видим спрос на электромобили со стороны ряда клиентов – сегмента e-commerce и международных компаний, работающих в РФ, которые используют LCV для внутригородской доставки», – говорят в «Соллерсе». Использование электродвигателя позволяет снизить эксплуатационные затраты, добавляют там: «Так, E-Transit на 40% экономичнее Diesel Transit. Это дает фактическое снижение на 15–20% платежей в операционном лизинге за электротранспорт по сравнению с дизельными машинами в случае низких ставок финансирования (3–5% в Европе)». В то же время в «Соллерсе» признают, что применение машин будет ограниченным – в пределах зон с наиболее высокой плотностью населения и объемами внутригородской логистики. В 2022–2023 годах это Москва, Петербург, Казань, к 2025 году – Самара, Нижний Новгород, Краснодар, Ростов-на-Дону, Екатеринбург.

Чтобы поддержать распространение электрических LCV, «Соллерс» предлагает в этих регионах предоставить им доступ в центр городов без ограничений, разрешить движение по выделенным полосам и бесплатный проезд по платным участкам дорог.

Также в компании считают, что зарядные станции для LCV должны располагаться на стоянках грузового транспорта на въездах в город и вдоль окружных дорог. Также могут быть задействованы перехватывающие парковки закрытого типа и паркинги крупных гипермаркетов, исходя из соотношения не менее трех зарядных станций на десять LCV в парке региона.

Предлагается и включить электротранспорт в льготную программу по операционному лизингу «Доступная аренда» с возможностью роста скидки на автомобили с 25% до 35%, что «позволит нивелировать стоимость машин и стоимость финансирования у лизинговых компаний и операторов аренды и каршеринга». Для стимулирования локализации «Соллерс» хочет ввести повышающие коэффициенты для технологических операций и расходов на НИОКР. При дальнейшей локализации элементной базы – электродвигателей и батарей – эти элементы, по мнению компании, должны давать не менее 1 тыс. баллов за каждый. Сейчас, к примеру, сварка и окраска дают 900 баллов.

Идеи могут найти поддержку в рамках обсуждаемой на базе Минэкономики концепции развития электротранспорта.

В проекте, с которым ознакомился “Ъ”, уже они фигурируют. В министерстве подтверждают, что совместно с профильными ведомствами и автопромом разрабатывают документ. В частности, свои предложения по стимулированию выпуска до 15 февраля

должен был представить Минпромторг – там “Б” не ответили. **В Минтрансе сказали, что «участвуют в работе как согласующий орган».**

Дмитрий Бабанский отмечает, что ощутимым стимулом к локализации действительно стал бы пересмотр 719-го постановления и увеличение для электротранспорта числа баллов за НИОКР, российские батареи и электродвигатель.

<https://www.kommersant.ru/doc/4741063>

РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО, МАЙЯ БОБЕНКО; 2021.03.23; НА ГРАНИЦЕ С КИТАЕМ ВОЗНИКЛИ ЗАТОРЫ ИЗ РОССИЙСКИХ ПОЕЗДОВ С УГЛЕМ И ЛЕСОМ

С конца прошлого года Китай задерживает прием грузов на сухопутных погранпереходах по эпидемиологическим причинам. Из-за возникших заторы РЖД в марте дважды ограничивали погрузку леса, угля и удобрений для экспорта в КНР

«Российские железные дороги» (РЖД) как минимум дважды в марте ограничивали погрузку лесных грузов, а также угля и удобрений в Китай через пограничный переход Забайкальск – Маньчжурия из-за отказов в приеме поездов со стороны Китая и, как следствие, их скопления на путях. Это следует из телеграмм, направленных РЖД грузоотправителям (есть в распоряжении РБК). Согласно им, ограничения вводились на перевозку 50% таких грузов в Китай с 2 по 5 марта и с 12 по 18 марта.

Представитель РЖД подтвердил «определенные ограничения приема грузов в контейнерах через погранпереходы Забайкальск – Маньчжурия и Наушки – Сухэ-Батор со стороны «Китайских железных дорог» (КЖД), а также лесных грузов и угля через пограничный переход Забайкальск – Маньчжурия». По его словам, прием поездов на пограничных переходах обеспечивается на уровне 68% от согласованных сторонами размеров передачи. Согласно телеграммам РЖД, через границу в марте проходят 13 поездов среднесуточно при согласованной норме 22 поезда. Представитель «Китайских железных дорог» в Москве отказался от **комментариев**. РБК направил запрос в департамент информации и печати МИД России. **Представитель Минтранса отказался от комментариев.**

Почему Китай пропускает мало поездов

Объем внешнеторговых перевозок между Россией и Китаем по Забайкальской железной дороге в 2020 году сохранился на уровне 2019 года и составил 17,9 млн т грузов. В экспорте преобладали лесные грузы (4,5 млн т) и уголь (3,3 млн т).

По информации РЖД, возникшие сложности с вывозом лесной продукции связаны с повышенными требованиями, предъявляемыми к ней контрольно-надзорными органами КНР. Требования к углю Китай повысил еще в середине прошлого года, сообщил «Коммерсантъ». В разговоре с журналистами в конце января замгендиректора РЖД Алексей Шило объяснил, что китайская сторона задерживает поезда в связи с проверками из-за эпидемиологической ситуации.

Как сообщил представитель РЖД, теперь уголь китайская сторона принимает преимущественно в контейнерах. Компания РЖД находится в постоянном контакте с китайскими коллегами и делится всей необходимой информацией о планах приема и передачи грузов через погранпереходы, отметил представитель монополии. По его словам, компания неоднократно обращалась к руководителям корпорации «Китайские железные дороги» и Харбинской железнодорожной корпорации КЖД по вопросу выполнения китайской стороной согласованных размеров приема поездов через пограничные переходы.

Сокращение приема грузов Китаем приводит к скоплению на инфраструктуре РЖД поездов с груженными вагонами в адрес погранпереходов: по данным РЖД, сейчас в очереди – свыше 70 поездов, в том числе более 20 контейнерных поездов, десять – с

лесными грузами, десять – с углем. «Это негативно отражается на эксплуатационной работе и приводит к неоправданным финансовым потерям», – подчеркнул представитель РЖД.

Заторы вызваны общей эпидемиологической ситуацией и жесткой позицией Китая, который закручивает гайки, и сейчас непонятно, как российская сторона может на это повлиять, пояснил гендиректор «INFOLine-Аналитики» Михаил Бурмистров. По его словам, ситуация с автотранспортом не лучше: более 400 автомобилей стоят на границе с Китаем в Приморье.

Китайцы объясняют задержки необходимостью санобработки российской продукции против коронавирусной инфекции. По каким-то причинам они перестали принимать с 2021 года российские сертификаты о санобработке и проводят ее на границе, что в разы сокращает пропускную способность грузов, говорит руководитель группы оценки рисков устойчивого развития АКРА Максим Худалов. По его мнению, решением могла бы стать аккредитация китайских компаний по сертификации работ по санобработке на ключевых станциях отгрузки. В противном случае проблемы с приемкой грузов могут продолжиться, отмечает он.

Какие потери несут грузоотправители

Лесозаготовительные компании и угольщики говорят, что проблемы с отправкой грузов через сухопутные пограничные переходы Наушки и Забайкальск в Китай у них начались с декабря 2020 года.

Союз лесопромышленников Красноярского края в письме первому заместителю губернатора, председателю правительства региона Юрию Лапшину 15 марта предупредил о риске негативных финансовых последствий для предприятий лесной отрасли Красноярского края из-за того, что «Китайские железные дороги» с декабря 2020 года не принимают контейнеры из России (через сухопутные пограничные переходы Наушки и Забайкальск), груженые пиломатериалами.

«В течение трех месяцев происходит затоваривание складов, вывод из оборота транспортного оборудования (контейнеров), снижение налоговых поступлений в региональный бюджет», – говорится в письме. К тому же это может привести к невыполнению условий контрактов поставки пиломатериалов. «Сложившаяся ситуация носит затяжной характер и может негативно сказаться на спросе, что приведет к снижению объемов экспорта», – заключают лесопромышленники.

В **пресс-службе** правительства Красноярского края подтвердили получение этого обращения. «Министерством лесного хозяйства и министерством транспорта готовится совещание по этому вопросу для выяснения всех обстоятельств», – сообщили в **пресс-службе**.

Представитель лесозаготовительной группы «Илим» Захара Смушкина также подчеркнул, что компания с конца прошлого года столкнулась с существенным замедлением прохождения ее грузов через железнодорожные погранпереходы на китайскую территорию (Забайкальск – Маньчжурия и Наушки – Замын-Ууд – Эрлянь). Это повлияло на исполнение контрактных обязательств перед партнерами по срокам и привело к дефициту подвижного состава для перевозок в связи с тем, что сроки оборота вагонов и контейнеров выросли, отметил он.

По словам представителя «Трансконтейнера», в течение последних месяцев ситуация на погранпереходах в Забайкальске и Наушках была очень напряженной из-за введенных РЖД ограничений. Например, в Забайкальске РЖД принимали к отправке по три-четыре контейнерных поезда в сутки вместо согласованных и запланированных шести. Это привело к затовариванию складов, сложностям с отгрузкой экспорта российских производителей в Китай и дефициту подвижного состава для отправки импорта из Китая в Россию, отметил он. «С отменой ограничений в конце прошлой недели ситуация начала выравниваться. Мы надеемся, что выход на плановые объемы обработки поездов не будет

больше нарушаться ограничениями со стороны дорог», – заявил представитель «Трансконтейнера».

<https://www.rbc.ru/business/23/03/2021/60587e129a79476673ce7feb>

АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; МИХАИЛ КАЛМАЦКИЙ; 2021.03.22; НЕ ВСЁ ПУТЁМ. В РОССИИ 44 ТЫС. КМ ДОРОГ, ПО КОТОРЫМ НИ ПРОЕХАТЬ НИ ПРОЙТИ

4 года назад ОНФ начал составлять народную «карту убитых дорог» – о них сообщали жители городов и посёлков России. За это время на ней появилось 55 тыс. дорог, или 44 тыс. км, по которым нельзя проехать.

Многие трассы удалось привести в порядок. Но далеко не все. И поток «убитых дорог» в России, увы, не заканчивается. Почему? Об этом «АиФ» поговорил с **директором Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ, председателем общественного совета Минтранса РФ Михаилом Блинкиным.**

Куда жаловаться?

Михаил Калмацкий, «АиФ»: – Михаил Яковлевич, дороги строятся и содержатся на бюджетные деньги, то есть на наши налоги. Как потребовать, чтобы их вовремя отремонтировали?

Михаил Блинкин: – Все автовладельцы вправе жаловаться на плохое качество дорог. Можно зайти на сайт регионального министерства транспорта или дорожного хозяйства. Теперь везде есть информресурсы, куда можно с любого гаджета послать картинку – показать, что на таком-то километре появилась яма, из-за которой колесо может отвалиться. Только есть одна проблема – в местном бюджете денег на выполнение законных требований жителей может просто не быть. Дорожные организации часто сами знают, что, например, на 53-м км у них трасса в ужасном состоянии. Они ждут, когда будут деньги, чтобы её отремонтировать.

– Почему этих денег вечно не хватает?

– Есть дорожные фонды, в которые идут средства от топливных акцизов и транспортного налога. Но их недостаточно, поэтому добавляются деньги из бюджета. Если брать опыт зарубежных стран, обычно платежи автовладельцев – акцизы, транспортные налоги – покрывают потребности страны, региона и города в ремонте и содержании автодорог. Например, как в Германии. В России автовладельцы своими платежами покрывают 65–70% расходов на строительство и ремонт дорог.

– Есть ли шанс, что все 100% наших дорог станут ровными?

– В последние годы ситуация хоть и медленно, но улучшается. Того, что было в 80-е и 90-е гг., когда темпы деградации дорог были выше, чем темпы прироста, сейчас, к счастью, нет. Взять, к примеру, федеральные трассы – М1, М2, М3 и др. Почти 90% из них находятся в нормативном состоянии. А федеральная сеть – это 60 тыс. км. В Москве нормативное состояние дорог и улиц обеспечивается железно. Регионы, не имеющие достаточных средств, получают дополнительные деньги по нацпроекту **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. И всё же до 90% там ещё далеко.

Качество дорог – это вопрос инженерного состояния. Если квартиру долго не ремонтировать, она превращается в бомжатник. С дорогой ещё хуже. Ладно трещины в покрытии, если не вести текущих ремонтов, но могут начаться необратимые деформации земляного полотна. Такую трассу надо строить заново. В России зимой холодно – минусовая температура, потом чуть потеплело – и каждый переход через ноль бьёт по дороге. Можно сравнить это со сгибанием проволоки: если согнуть один-два раза – ничего, но на десятый она сломается. В средних широтах, как в Центральной России, подобных переходов бывает очень много. Впрочем, мы не одни, такая же ситуация на севере США и в Канаде. Есть современные технологии и материалы, способные уменьшить проблему, но это очень дорогое удовольствие. Московскому бюджету они по силам, как и поддерживать в хорошем состоянии городские улицы. Столица имеет

возможность фрезеровать стандартное покрытие так, чтобы оно было в идеальном состоянии с точки зрения ровности, коэффициента сцепления. Это такой высший класс – не каждый зарубежный город может себе позволить.

– С каждым годом появляется больше платных трасс. Кто решает, сколько денег брать за проезд?

– В сооружение платных трасс помимо госденег вкладываются средства инвесторов. А они обычно берут деньги в банке, поэтому стоимость проезда рассчитывают так, чтобы средства вернулись через 15–20 лет, в зависимости от условий кредита. Есть также госрегулирование – правительство определяет, что цена не может быть выше определённой суммы. Впрочем, сам рынок тоже ограничивает тариф. Можно поставить запредельную стоимость, например 100 руб. за километр, но тогда по дороге будут ездить полтора автомобиля.

Самый высокий тариф в России – за проезд по мосту через реку Пур на Ямале. Но он полностью построен на частные деньги – это договорённость инвестора с местными нефтегазовыми компаниями. Там, кстати, легковые автомобили ездят бесплатно, чтобы не обижать местное население. А для коммерческих грузовиков, работающих на нефтяников и газовиков, тарифы очень высокие – по несколько тысяч рублей. Существуют и другие платные мосты, например через реку Каму в Удмуртии. Вообще платные мосты в мире встречаются даже чаще, чем дороги.

– Нет ли риска, что вскоре бесплатно будет негде проехать?

– Думаю, в ближайшие 10 лет, максимум до 2035 г., разговор о платных и бесплатных трассах вообще уйдёт в прошлое. Появится другая схема сбора денег – за пользование дорожной сетью. Нынешняя формировалась в начале XX в., после появления в США первого массового автомобиля. Тогда в Штатах, а потом и в остальных странах стали решать задачу – как брать деньги с автовладельцев за то, что они пользуются дорогами? Был придуман простой способ – заложить налоги в моторное топливо. Этот механизм появился в 1910 г. в штате Орегон, а затем и во всём мире. Он действует до сих пор. Но этого оказалось недостаточно, потому стали вводить допэлементы – платные дороги, платный въезд в центр города, как, например, в Лондоне и Стокгольме. Однако стали массово появляться экономичные автомобили, потребляющие мало топлива, и доходы дорожных фондов начали падать. И настоящей катастрофой стали гибридные или газовые автомобили, а также электромобили, которые вообще не используют бензин и дизель. И не платят за себя.

– Вот кто ездит зайцем! Как же тогда собираются брать деньги за пользование дорогами?

– В 1990 г. в журнале *The Economist* вышла статья, которая называлась «Заторы сегодня – электронные платежи за пользование дорогами завтра». Речь в ней шла о том, что современные цифровые технологии позволяют измерить, сколько я потребил дорожных благ, то есть проехал за последний месяц. Сколько из этого по свободной дороге ночью, или в самый час пик по центру, или по просёлочным дорогам. Можно посмотреть, на чём я проехал – на крохотном автомобиле, огромном внедорожнике или 20-тонной фуре. В итоге число пройденных километров можно умножить на разные ставки дорог, класс автомобиля – и получится нормальная тарифная сетка. Что-то схожее с электричеством, где тоже есть ночной тариф. То есть можно измерить, сколько дорожных благ я потребил, и выписать мне счёт, как за электричество.

Такая схема уже 10 лет работает в Сингапуре. В пилотном варианте её пробовали в ряде штатов США. Там желающим выписывался счёт по особой формуле, при этом им могли вернуть налоги в цене бензина, чтобы не было двойного налогообложения. Предполагается, что развитые страны мира перейдут на эту схему в ближайшие годы. Больше всего это нужно американцам, потому что замена больших автомобилей маленькими и появление множества электромобилей привели к падению доходов дорожных фондов.

– В России такой переход обозначен в новой редакции Транспортной стратегии. Тут важно понимать, что это новый способ налогообложения взамен существующих платежей, которые у нас сейчас «сидят» в цене бензина и транспортного налога. И пока невозможно сказать, будут ли платежи по новой схеме больше или меньше нынешних. Это уже вопрос к политикам, к депутатам. Полагаю, что для автовладельцев это будет более справедливая система: чем меньше едешь, тем меньше платишь. Кроме того, проезд по дороге высшей технической категории – у нас это, например, новая дорога М11 – это одна цена, по просёлочной дороге – другая.

– То есть все дороги в России рано или поздно станут платными?

– Когда мы перейдём к системе покилометровых платежей, разница между платными и бесплатными дорогами исчезнет. Но до этого момента обычные дороги, построенные на государственные деньги, платными не станут. Это противоречит 7-й главе ФЗ об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности. Только когда вместо бензиновых налогов появится новая схема, мы будем за всё платить. При этом допускаю, что какие-то сельские, просёлочные дороги так и останутся бесплатными.

https://aif.ru/auto/roads/ne_vsyo_putyom_v_rossii_44_tys_km_dorog_po_kotorym_ni_proehat_ni_proyti

ИНТЕРФАКС; 2021.03.22; УЧЕНЫЕ ОБНАРУЖИЛИ ДЕФОРМАЦИИ НА УЧАСТКЕ БАМА В РАЙОНЕ СЕВЕРОМУЙСКА

Ученые сектора оптико-микроволновой диагностики Института физического материаловедения Сибирского отделения РАН (ИФМ, Улан-Удэ) выявили деформации на участке БАМа (Байкало-Амурская магистраль) в районе Северомуйска, говорится в сообщении на сайте СО РАН.

Изыскания проводятся в рамках поручений **президента РФ**, связанных с расширением БАМа и Транссиба.

Отмечается, что состояние и динамика существующих объектов может быть изучена с использованием современных космических технологий спутниковой радиолокации.

«Так, сотрудниками сектора оптико-микроволновой диагностики ИФМ СО РАН выполняются мониторинговые исследования земной поверхности из космоса с использованием данных радиолокаторов ALOS-2 PALSAR-2, TerraSAR-X/TanDEM-X и Sentinel-1. В результате радиолокационного интерферометрического мониторинга северных районов Бурятии были обнаружены протяженные и локальные участки деформаций земной поверхности в районе п. Северомуйск», – говорится в сообщении.

В этом районе, по данным Sentinel-1, полученным в летние месяцы в 2017-2020 гг., выявлены элементы инфраструктуры участка БАМ со скоростями смещения (наклонного удаления) относительно спутника более 10 мм/год.

«Помимо обозначенных, выявлены также и другие участки деформаций БАМ, в том числе в районе Северомуйского тоннеля», – говорится в сообщении.

Как сообщалось, ранее ученые РАН обратились в РЖД и правительство РФ с предложением пересмотреть проект строительства второго Северомуйского тоннеля на БАМе и проложить трассу по ландшафту, а не под землей.

Ученые отмечали, что существующий первый Северомуйский тоннель построен над тектоническим разломом, вдоль трассы второго тоннеля также идет разлом, где формируется совокупность землетрясений, идет дробление пород и миграция подземных вод, образование карьеров.

<https://www.interfax-russia.ru/siberia/news/uchenye-obnaruzhili-deformacii-na-uchastke-bama-v-rayone-severomuyska>

ВЕСТИ КАЛИНИНГРАД; 2021.03.22; В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ ДОРОГИ К УЧРЕЖДЕНИЯМ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ

В Калининградской области отремонтируют дороги к учреждениям здравоохранения. В этом году приведут в порядок восемь из них. По данным регионального министерства развития инфраструктуры, в 2021-м должны завершить ремонт трассы «Советск-Гусев». Работы выполнят в рамках **национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

В областной столице в этом году запланирован ремонт улиц Судостроительной и Павлика Морозова, передает ГТРК «Калининград». В мае планируется завершить капремонт улицы Советской в Янтарном.

Всего в рамках нацпроекта в регионе отремонтируют в этом году 20 дорог: семь в муниципалитетах и 13 областных дорожных артерий.

<https://www.vesti.ru/video/2280110>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2021.03.22; В ГОСДУМЕ СЧИТАЮТ НЕОБХОДИМЫМ ИНФОРМИРОВАТЬ ВОДИТЕЛЕЙ О ПЕРИОДАХ НАИБОЛЬШЕЙ АВАРИЙНОСТИ НА ДОРОГАХ РОССИИ

Заместитель председателя комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимир Афонский («Единая Россия») считает необходимым информировать водителей периодах, когда на российских дорогах происходит наибольшее количество аварий. Об этом он рассказал Агентству городских новостей «Москва».

«Необходимо прежде всего проинформировать через средства массовой информации, что есть такая статистика (статистка Госавтоинспекции РФ о периодах наибольшей аварийности - прим. Агентства «Москва»), будьте осторожный на дорогах.<...> Может быть, говорить об этом на теоретических занятиях при подготовки молодых водителей. Потому что, к сожалению, количество ДТП с участием молодых водителей значительно. И сейчас к работе автошкол с учетом изменяющихся правил их работы надо уделять повышенное внимание», - сказал Афонский.

Он также предложил вручать памятку с такими данными при получении водительских прав. **«При получении прав впервые, при передаче прав через ГИБДД делать памятку водителям о статистике, которую ведет Госавтоинспекция. О том, что надо быть осторожными в такое-то время суток - совершается наибольшее количество ДТП на дорогах. <...> Обновлять такую статистику раз в год, сделать это периодичным, потому что это важно. Излишних мер по предупреждению дорожно-транспортных происшествий не бывает, человеческая жизнь - бесценна. Водители должны четко понимать, когда их ждет опасность»,** - отметил Владимир Афонский.

Кроме того, он предложил расположить такие памятки на всех предприятиях, которые занимаются перевозкой пассажиров. **«На мой взгляд, такая памятка, эти статистические данные должны располагаться на площадке таксомоторных парков, в каршеринговом авто - во всех предприятиях, которые работают по перевозке пассажиров, предупредить всех, кого можно, через возможный инструментарий. Потому что они тоже являются участниками дорожного движения»,** - добавил депутат.

Также, по его словам, участники круглого стола, который будет организован в рамках **проекта «Безопасные дороги»** обсудят вопрос о дополнительных мерах, которые помогут снизить уровень происшествий в периоды наибольшей аварийности.

«У нас есть запланированный круглый стол, который мы будем проводить в «Единой России» в рамках проекта партии «Безопасные дороги». Будем проводить с руководством Ассоциации автошкол России, с руководителями автошкол, с молодыми водителями, с инструкторами, и обязательно этот вопрос поставим на повестку дня. Для нас очень важно оперативно реагировать на такую статистику, и обсудить со специалистами, с профессионалами: какие действия нужно предпринять», - подчеркнул Афонский.

По его словам, необходимо выявить причины, по которым наибольшее число аварий на российских дорогах происходит в вечернее время (с 17:00 до 19:00) по пятницам и субботам.

Ранее СМИ сообщали, что, по статистическим материалам Госавтоинспекции РФ, наибольшее число аварий на российских дорогах происходит с 17:00 до 19:00 по пятницам и субботам.

<https://www.mskagency.ru/materials/3097093>

REGNUM; 2021.03.22; ПОД БРЯНСКОМ УСТАНОВИЛИ ПЕРВЫЙ ПРОЕКЦИОННЫЙ ПЕШЕХОДНЫЙ ПЕРЕХОД

Первый проекционный пешеходный переход появился в Брянской области. Инновационный объект начал работу в селе Толмачево, сообщили 22 марта корреспонденту ИА REGNUM в **пресс-службе** регионального УМВД.

Инженерное устройство установили на одном из оживленных нерегулируемых пешеходных переходов на автодороге регионального значения. Здесь рядом находятся остановка общественного транспорта и магазины. Проекционный переход оборудован дополнительной светодиодной индикацией – она включается при срабатывании специальных датчиков, реагирующих на движение пешеходов.

«Важно понимать, что проекция не заменяет пешеходный переход, а дублирует его в темное время суток, тем самым давая возможность водителю заблаговременно заметить пеших участников движения, среагировать и вовремя остановить свое транспортное средство», – уточнили в полиции.

Пешеходный переход установлен в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

<https://regnum.ru/news/3221556.html>

REGNUM; 2021.03.22; В КАЛУЖСКОЙ ОБЛАСТИ В 2021 ГОДУ БУДЕТ ОСВЕЩЕНО БОЛЕЕ 30 КМ АВТОДОРОГ

В Калужской области в 2021 году на реализацию мер по безопасности дорожного движения предусмотрено 324,9 млн рублей, в том числе будет освещено более 30 км автодорог. Об этом 22 марта сообщает корреспондент ИА REGNUM со ссылкой на регионального министра дорожного хозяйства Михаила Голубева.

На автомобильных дорогах области планируется установить 10 стационарных и приобрести два мобильных комплекса фото- и видеофиксации, установить около трех тысяч погонных метров барьерных ограждений в Мосальском, Козельском, Бабынинском, Сухиничском, Дзержинском и Малоярославецком районах, 276 погонных метров пешеходных ограждений в Мещовском и Мосальском районах в районе школ и пригороде Калуги. Будет установлено 425 дорожных знаков с использованием алмазной пленки типа «В», с флуоресцентной окантовкой на автомобильных дорогах пяти районов области и 159 дорожных знаков индивидуального проектирования на 11 местных дорогах. На 1686 километрах будет нанесена дорожная разметка с использованием световозвращающих элементов.

Для обеспечения безопасности передвижения пешеходов и автотранспорта по территориям населенных пунктов, в том числе в местах концентрации ДТП, планируется установить элементы освещения в 26 населенных пунктах в 11 районах области.

«Это очередная наша рекордная цифра. В прошлом году мы достигли показателя 29,5 километров, раньше эта цифра составляла порядка 15–16 километров», – сказал Михаил Голубев.

<https://regnum.ru/news/3221622.html>

ИНТЕРФАКС; 2021.03.22; В ПЕНЗЕНСКОЙ ОБЛАСТИ НАЧАЛИ ПРОВЕРКУ НА ПРЕДМЕТ КАРТЕЛЬНОГО СГОВОРА НА ТОРГАХ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ

Антимонопольная служба начала проверку в связи с картельным сговором в сфере дорожных работ в Пензенской области на 400 млн рублей, сообщили в генпрокуратуре России.

«В Пензенской области по требованию прокуратуры антимонопольный орган проверяет факт сговора при проведении торгов на ремонт улично-дорожной сети на сумму около 400 млн рублей», - сказали в ведомстве.

При этом отмечается, что данная работа проводится в рамках «противодействия картельным сговорам в наиболее значимых социальных сферах, в том числе при реализации нацпроектов, ценообразовании на продукты питания и товары первой необходимости».

Всего, по сведениям генпрокуратуры, в 2020 году выявлено более 160 нарушений законодательства в этой сфере, к административной и дисциплинарной ответственности привлечено 60 лиц.

Накануне по подозрению в коррупционных преступлениях задержан губернатор Пензенской области Иван Белозерцев.

Ъ; 2021.03.22; НА АЛТАЕ ВОЗБУЖДЕНО ДЕЛО О ХИЩЕНИИ ГОССРЕДСТВ, ВЫДЕЛЕННЫХ НА ОСВЕЩЕНИЕ ЧУЙСКОГО ТРАКТА

В Алтайском крае сотрудники ФСБ выявили крупные хищения бюджетных средств, выделенных на модернизацию федеральной автотрассы Р-256 (Чуйский тракт). Как рассказали в ведомстве, обвиняемым по делу проходит директор подрядной организации ООО «Энергострой», он заключен в СИЗО на два месяца.

Силовики заинтересовались исполнением госконтракта, заключенного ФКУ Упрдор «Алтай» и ООО «Энергострой» для устройства искусственного электроосвещения на автотрассе «Чуйский тракт».

Соглашение было подписано в рамках реализации федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)».

По версии следствия, предприниматель приобретал и использовал материалы, не соответствующие требуемому качеству. «В последующем на основании предоставленных в ФКУ Упрдор «Алтай» исполнительных документов с недостоверными сведениями обвиняемый необоснованно получил и похитил свыше 10 млн руб.», — говорится в материалах следствия.

Уголовное дело возбуждено по ч. 4 ст. 159 УК России (мошенничество, совершенное в особо крупном размере), максимальное наказание по ней — 10 лет лишения свободы.

<https://www.kommersant.ru/doc/4740628>

РИА НОВОСТИ; 2021.03.22; ТРАНСФОРМАЦИЯ РОССИЙСКИХ ИНСТИТУТОВ РАЗВИТИЯ: В ЧЕМ СМЫСЛ

Крупнейшая реформа институтов развития началась в России, причем объявленные планы по слиянию и ликвидации отдельных из них – это лишь верхушка айсберга. Главная цель – не в сокращении числа корпораций и фондов, и даже не в экономии на содержании менеджмента (хотя она будет весьма существенной), а в том, чтобы выстроить эффективную систему управления государственными инвестициями.

После реформы институты развития перейдут под зонтик ВЭБ.РФ, а он превратится в инвестиционный акселератор, который сможет запускать такие масштабные идеи, как «льготная ипотека» для крупных промышленных проектов, а его экосистема позволит развивать инновационные проекты, начиная с этапа формирования идеи и до продажи акций успешной компании.

В арсенале ВЭБа есть самые разные инструменты поддержки бизнеса, они позволят реализовывать крупные и сложные проекты с привлечением частных инвестиций. А преимущество госкорпорации перед частными структурами в том, что она может и готова брать на себя повышенный риск в проектах, которые для частного игрока могут оказаться слишком дорогими или длинными.

Четыре этапа

Сейчас в России существует несколько десятков институтов развития, они создавались в разное время под разные задачи. Правительство провело ревизию всей системы и обнаружило, что далеко не все из них работают эффективно.

«Анализ показал, что деятельность этих институтов, по сути, слабо увязана с новыми национальными целями развития, отсутствуют единые механизмы управления, есть существенное пересечение функций с федеральными органами исполнительной власти и коммерческими организациями», – говорил в конце прошлого года **премьер-министр Михаил Мишустин**. Конкуренция уместна и полезна в рыночном секторе, но не когда речь идет о государственных институтах, поэтому возникла идея оптимизации.

Реформа будет идти по четырем направлениям. Первое – формирование крупного инвестиционного блока на базе госкорпорации развития «ВЭБ.РФ». В его распоряжение переходят восемь институтов: Российский экспортный центр, Российское агентство по страхованию экспортных кредитов и инвестиций (ЭКСАР), «Роснано», Фонд «Сколково», Фонд содействия развитию малых форм предприятий в научно-технической сфере, Фонд инфраструктурных и образовательных программ, Фонд развития промышленности и Корпорация по развитию малого и среднего предпринимательства.

Второе направление реформы – распределение функций еще восьми ликвидируемых институтов: это АО «Особые экономические зоны», Фонд развития моногородов, Российский фонд развития информационных технологий, Росинфокоминвест, Агентство по технологическому развитию, а также три дальневосточных института развития. Их полномочия ВЭБ разделит с органами власти.

Третье направление предполагает слияние и укрупнение еще целого ряда дублирующих институтов. А четвертое касается стратегически важных отраслевых организаций, таких как Росатом, Роскосмос, **Росавтодор** – эти структуры будут сохранены.

Трансформация ВЭБ.РФ

Для реализации ключевой идеи реформы нужны изменения и в самой госкорпорации. Они начались давно: сейчас ВЭБу предстоит уже третья волна трансформации.

Так, еще в 2018 году в рамках оптимизации численность персонала Группы ВЭБ была сокращена с 10 тысяч до 1,5 тысяч человек, полностью изменен социально-финансовый пакет: менеджмент лишился служебных автомобилей с водителями, были оптимизированы представительские расходы, пересмотрены объемы страхования, пенсионного обеспечения. Теперь аналогичные процессы начинаются в остальных институтах развития.

ВЭБ нанял независимую консалтинговую компанию, которая провела аудит должностей института развития. «Его целью является приведение системы мотивации к стандартам рынка», – пояснили в госкорпорации.

С 1 апреля текущего года условия оплаты труда сотрудников будут изменены: вводится новая система оценок каждого рабочего места, а вознаграждение привязывается к достижению глобальных показателей, установленных правительством. При этом предусматривается «дисконт к оплате труда по сопоставимым должностям в коммерческих банках с государственным участием».

Реформа только началась, но уже получила высокие оценки экспертов. В отчете международного рейтингового агентства Moody's в конце прошлого года говорилось о том, что «изменения с участием ВЭБа являются наиболее существенными и

фундаментальными с точки зрения масштабов их влияния на экономику страны и эффективности вовлечения институтов развития».

Изменения позволят сберечь и значительные бюджетные средства. ВЭБ.РФ проведет полный аудит переданных ему институтов и сформирует новую интегрированную стратегию, которая будет представлена правительству в июне. По результатам этого аудита кабмин примет решения по дальнейшей консолидации институтов развития, их имущества и проектов.

<https://ria.ru/20210322/reforma-1602404882.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.03.23; В РОССИИ ПОМЕНЯЮТ СЕТЬ АВИАТРАСС

В России оптимизируют сеть маршрутов обслуживания воздушного движения с учетом использования современных технологий навигации.

В частности, новую сеть маршрутов, по которым диспетчеры ведут воздушные суда, разрабатывают в северо-западной зоне, сообщили в госкорпорации по организации воздушного движения. **Минтранс** при этом, готовит отмену действующей системы маршрутов обслуживания воздушного движения.

Проект приказа **Минтранса** об отмене действующего приказа министерства от 23 июля 2020 г. № 249 размещен для общественного обсуждения. Предполагается отменить систему воздушных трасс, местных воздушных линий как для международного, так и внутреннего авиасообщения.

В госкорпорации по организации воздушного движения сообщили, что сейчас готовят изменения в сети маршрутов обслуживания воздушного движения в зоне ответственности районных центров Единой системы организации воздушного движения Мурманск, Архангельск, Вологда и Санкт-Петербург. При этом, оптимизацию маршрутов в новой структуре воздушного пространства проведут на основе предложений авиакомпаний, отметили в госкорпорации.

Для разработки оптимальной структуры воздушного пространства проведут оценку эффективности маршрутов с помощью имитационного моделирования. Необходимое программное обеспечение создано отечественным разработчиком.

В результате диспетчеры Северо-Запада смогут применять элементы гибкого использования воздушного пространства – условных маршрутов CDR (Conditional Route), которые проектируются по прямым траекториям. Условные маршруты CDR позволят авиакомпаниям уменьшить полетное время, сэкономить топливо и снизить выбросы углекислого газа в воздух, подчеркнули в госкорпорации.

Оптимизированные сети авиатрасс внедряют постепенно, поясняет **руководитель портала «Авиа.ру» Роман Гусаров.** «Это масштабная реконструкция управления воздушным движением. Вместо более чем сотни центров управления вводится 14 укрупненных центров. Центр в Санкт-Петербурге будет контролировать воздушное пространство всего Северо-Запада России», – говорит эксперт.

Все воздушные трассы в России существуют еще с советских времен. Но сейчас используются уже совсем другие технологии. Современные аэронавигационные системы действуют более точно, а потому появляется возможность вдвое уплотнить эшелонирование воздушного движения, то есть распределение трасс по высоте. Кроме того, современные системы взаимного наблюдения на самолетах позволяют по-другому выстроить воздушные трассы, например, спрямить маршруты. То есть, самолет будет лететь не по маршруту, а от точки к точке, поясняет Гусаров.

Изменения позволят сократить время в полете и сэкономить топливо. Увеличится также пропускная способность воздушных зон и аэропортов.

Перейти на новую схему сразу по всей стране очень сложно. Всем участникам воздушного движения нужно изучать новые схемы и привыкать к ним, говорит эксперт. Поэтому переход выполняется постепенно. Выделяется определенная зона и в ней перерабатываются маршруты. В конечном итоге новые оптимизированные маршруты будут введены по всей стране, замечает эксперт. В первую очередь перерабатываются маршруты в зонах с наиболее интенсивным воздушным движением.

<https://rg.ru/2021/03/22/v-rossii-pomeniajut-set-aviatrass.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; СЕРГЕЙ ПТИЧКИН; 2021.03.23; МОТОР ИЗ ПЛАСТИКА; НАЧИНАЕТСЯ СБОРКА АВИАДВИГАТЕЛЯ СВЕРХБОЛЬШОЙ ТЯГИ

Московский производственный комплекс «Салют», как сообщил его руководитель Алексей Громов, уже в этом месяце передаст первые комплектующие для сборки демонстратора двигателя сверхбольшей тяги ПД-35.

На этот двигатель отечественные авиастроители возлагают большие надежды. В разработке особо мощных авиационных моторов мы серьезно отстали, хотя когда-то были лидерами. Похоже, ситуация начинает выправляться.

Работы над ПД-35 начались несколько лет назад. И, как видно, идут они успешно. Одна из сложнейших задач, которую пришлось решать его создателям, проектирование вентилятора, диаметр которого превышает три метра.

Поясним, вентилятором двухконтурных двигателей называют многолопастный компрессор, который находится перед воздухозаборником газотурбинной установки, создающей основную тягу. Вентилятор позволяет значительно увеличить тягу и мощность двигателя, в какой-то мере способствует его дополнительному охлаждению, так как часть воздушного потока обтекает камеру сгорания с внешней стороны. Такие вентиляторы отличаются большим диаметром и внушительными габаритами. Сохранить массу огромного мотора в приемлемых величинах можно только за счет использования композитных материалов. С этим справились.

Сегодня секретом разработок и строительства моторов с лопатками из композитов владеют три страны – Великобритания, США и Франция. Россия становится четвертой.

Как ранее сообщалось, на создание нового двигателя планируется выделить 180 млрд рублей. Сейчас начинается этап стендовых испытаний пластмассовых лопаток. Он достаточно длительный и трудоемкий. Основная задача – получить уверенность в том, что работать вентилятор, созданный из композитов, сможет и в воздухе.

Для ускорения работ и оптимизации затрат принято довольно грамотное решение – создать и испытать композитный вентилятор в размерах аналогичного, но титанового, который стоит на серийно выпускающемся ПД-14. Летные испытания уже полноразмерного демонстратора ПД-35 по графику должны начаться в 2025 году.

<https://rg.ru/2021/03/22/pervye-detali-dlia-demonstratora-dvigatelja-pd-35-postupiat-v-marte.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2021.03.22; ПЕРЕКРЕСТОК ВСТРЕЧ; КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ НАМЕРЕН СОЕДИНИТЬ НЕ ТОЛЬКО СОСЕДЕЙ, НО И ЕВРОПУ С АЗИЕЙ

В советские времена здесь, в географическом центре России, удалось не только заложить фундамент второй индустриализации, но и создать Театр оперы и балета, симфонический оркестр, институт искусств, воспитавший потом Дмитрия Хворостовского. А какими богатствами регион-донор, протянувшийся от Саян до Ледовитого океана, прирастает сегодня? Что за «киты» лягут в основание «Енисейской Сибири»? Какого технологического прорыва стоит ждать от будущей «Алюминиевой долины»? Об этом на Деловом завтраке «Российской газеты» рассказал губернатор Красноярского края

Александр Усс. Но начался разговор с самого острого вопроса: как, осваивая несметные недра, защитить ранимую природу?

Произошедшая в прошлом году на Таймыре экологическая катастрофа, последовавший за ней беспрецедентный вердикт арбитража, оштрафовавшего компанию-нарушителя на баснословную сумму – 146,177 млрд рублей, – надо полагать, заставит промышленные гиганты кардинально пересмотреть свое отношение к окружающей среде?

АЛЕКСАНДР УСС: Всесторонний анализ – а серия проверок Ростехнадзора продолжается – ни у кого не оставил сомнений: ЧП стало следствием ненадлежащего уровня промышленной безопасности. Реакция государства была очень жесткой. Надеюсь, и компания сделала серьезные выводы. Большая часть гигантской суммы, в которую оценен экологический ущерб, будет направлена в регион. Программа реабилитации пострадавших водоемов и прилегающей территории сейчас дорабатывается. Все понимают: на восстановление природного баланса, возможно, потребуются десятилетия.

Очень важно, что инцидент привлек внимание и к социальным аспектам жизни норильчан, показал, в каком удручающем состоянии находятся в городе жилой сектор, давно нуждающийся в реновации, коллекторное хозяйство, учреждения соцсферы, общественные пространства. По нашим подсчетам, минимальные потребности составляют около 220 млрд рублей. После рассмотрения вопроса в Совете Федерации и правительстве минвостокразвития, край, Норильск и «Норникель» подписали четырехстороннее соглашение о совместном финансировании на сумму более 120 млрд рублей. На днях Владимир Олегович Потанин, признав объективными наши первоначальные расчеты, решил добавить еще 150 млрд.

Для Норильска – событие революционное. Город, который должен стать столицей российской Арктики, получает реальный шанс для развития. Нужно строить новый, современный Норильск, опираясь на лучшие мировые и российские технологии, адаптированные к условиям Крайнего Севера.

А не приведут эти шквальные инвестиции к росту цен на цемент, стройматериалы, те же заморские технологии, к элементарной спекуляции на искусственном дефиците каких-то вещей?

АЛЕКСАНДР УСС: Строжайший контроль здесь гарантирован. Куда серьезнее мне кажется другая опасность. Если эти потенциальные средства растянуть на десятилетие, проблему можно заболтать. Поэтому считаю, что основной упор нужно сделать на ближайшие четыре года. При этом убежден: современный взгляд на освоение Севера вполне совместим с бережным отношением к природным богатствам, рачительным их использованием. На Ванкоре в Туруханском районе, например, каждый кусочек тундры – под многоступенчатой защитой. Способы бурения – предельно щадящие. Работнику не то что ружье – удочку иметь категорически запрещено! С теми же установками приступают и к проекту «Восток-Ойл» на Таймыре – освоению, пожалуй, самой крупной в мире нефтегазовой провинции, и к добыче арктического угля высочайшего качества, который в странах Юго-Восточной Азии составит серьезную конкуренцию австралийским углям.

Тема актуальна как никогда: Россия ведь уверенно возвращается в Арктику. **Масштабная программа, разумеется, потребует и модернизации инфраструктуры заполярных портов – Диксона, Дудинки. На какие новые возможности в связи с этим рассчитываете?**

АЛЕКСАНДР УСС: Прогнозируется, что к 2024 году Северным морским путем будет перемещаться до 80 млн тонн грузов, в том числе и таймырских. Процесс вызовет взрывной рост вакансий. Умножатся и налоговые платежи. Только от «нефтянки» каждые пять лет ожидаем их удвоения. А это надежная основа для перемен в жизни северян, развития кооперационных связей, малого, среднего бизнеса, сервисных функций, фронтального подъема экономики края.

Вопрос от красноярского читателя «РГ: «Александр Викторович, вы сын известного сибирского хлебороба, председателя колхоза, Героя Социалистического Труда. Родились и выросли в деревне, прекрасно разбираетесь в крестьянских проблемах. Скажите, почему, несмотря на рекордную для Сибири урожайность, цены на продукты в крае не падают, а растут?»

АЛЕКСАНДР УСС: Административным способом контролировать цены, как правило, невозможно. При взрывном росте цен на определенные виды товаров правительство РФ может замораживать их на три месяца. Но, если горожане недовольны удорожанием продуктов, то сельчане – низкими закупочными ценами. Передовые хозяйства ориентированы на импортную сельхозтехнику, а она при нынешнем курсе валюты «кусается».

Между тем наши аграрии добиваются поистине выдающихся результатов. В прошлом году средняя урожайность в крае составила 32 центнера с гектара – самый высокий показатель от Урала до Дальнего Востока. Развиваем фермерское движение, потребительские кооперативы. Пять тысяч жителей зарабатывают в своем приусадебном хозяйстве неплохие деньги – до 50 тысяч рублей в месяц. Компенсируем до 90% затрат на покупку скота, еще даем по восемь тысяч на содержание одной коровы. И гарантируем: молоко с подворья будут два раза в сутки забирать по фиксированной цене.

В новорожденном красноярском аэропорту, который отныне носит имя Дмитрия Хворостовского, пассажиров встречает галерея великолепных фотопейзажей, отмеченных слоганом «Енисейская Сибирь». С вашей легкой руки, Александр Викторович, эти два слова обещают объединить потенциал Красноярья, Тувы и Хакасии. Авторитетные эксперты назвали концепцию мегапроекта «одной из наиболее подготовленных в новейшей отечественной истории». А какие перемены он сулит рядовым гражданам?

АЛЕКСАНДР УСС: Для начала подчеркну: эти республики наряду с Красноярским краем – абсолютно самостоятельные субъекты федерации. В то же время мы – дети одной реки, неудержимо стремящейся к океану.

Комплексный инвестиционный проект «Енисейская Сибирь» поддержал Владимир Владимирович **Путин**. Было издано соответствующее распоряжение правительства.

Идея проста: многие крупные начинания, реализуемые на красноярской земле, затрагивают и соседей. «Интергео», например, стартовав в Туве, в 2022-м переходит на территорию края. Требуется единая система электроснабжения, дорога. Да и технологически по разным параметрам работы могут быть связаны.

В начале этого года составной частью стратегии стала «Красноярская технологическая долина». Базой этой особой экономической зоны, создание которой поддержало федеральное правительство, будет Красноярск. Новые производства появятся рядом с нашими алюминиевым и металлургическим заводами. А они неразрывно связаны с Саяногорским алюминиевым заводом в Хакасии. Задача общая: углубленная переработка сырья в продукцию с добавленной стоимостью – прокат, профили, посуду, велосипеды. Кроме того, на этой площадке планируется разместить машиностроительные предприятия, завязанные на крупных проектах по освоению природных ресурсов.

«Енисейская Сибирь» включает 32 проекта с общим инвестиционным портфелем свыше 1,9 трлн рублей и насчитывает более 60 компаний-участников. Суммарные эффекты, которые мы ожидаем к 2027 году, включают создание 70 тысяч новых рабочих мест, рост прямых иностранных инвестиций и налоговых отчислений до 528 млрд рублей.

В Красноярске решено разместить Сибирскую электронную таможню. Крупный грузовой центр сооружается на базе воздушной гавани. «Аэрофлот» планирует сделать ее вторым домашним аэропортом. Претендуете на едва ли не ключевой за Уралом логистический узел? Калининградцы тоже брались за создание пассажирского хаба. Не получилось...

АЛЕКСАНДР УСС: Главное наше преимущество: Красноярск географически – главный авиакресток на пути из Европы в Азию. И не только. Через нас проходит самый короткий путь из Юго-Восточной Азии в Северную Америку. И в конце 90-х – начале 2000-х пробные кроссполярные перелеты уже осуществлялись.

К середине года «Аэрофлот» планирует сделать «Красноярск» своим базовым аэропортом. Важно отметить, что потери пассажиропотока в прошлом году красноярский аэропорт компенсировал за счет прихода к нам крупнейшего грузового авиаперевозчика – «Волга – Днепр». Профессионалы говорят, что благодаря созданной инфраструктуре, близости Транссиба, Енисея в ближайший год-два-три Красноярск по грузам станет мощнейшим транспортным узлом. Кроме того, в красноярском аэропорту завершено строительство рулежной дорожки, которую летом введем в эксплуатацию. Это позволит самолетам взлетать и садиться каждые полторы минуты. **Увеличение пропускной способности в 2,5 раза, возможность создания на прилегающей к аэропорту территории свободной экономической зоны, солидный потенциал для развития складского хозяйства, таможенных терминалов, а также тесное сотрудничество с «Почтой России» – все это создает неплохие предпосылки для будущего хаба.**

Материальное наследие Универсиады-2019 работает?

АЛЕКСАНДР УСС: Все 34 построенных или реконструированных объекта зимних видов спорта, в том числе и категории топ в мировом рейтинге, теперь без перерыва служат горожанам. Но был ведь еще и 35-й объект – город. Довольно запущенный в последние годы, к Всемирным студенческим играм он преобразился. Мы привели в порядок дороги, радикально обновили уличное освещение, возвели четвертый мост через Енисей, многоуровневые развязки, модернизировали первую краевую больницу и больницу скорой помощи, что во время нашествия коронавируса спасает многие жизни. Сибирский федеральный университет (СФУ) получил современнейший кампус.

Вы – президент СФУ, доктор наук, профессор. Как оцениваете перспективы любимой альма-матер?

АЛЕКСАНДР УСС: Созданный в 2006м, Сибирский федеральный университет в отечественном рейтинге 15 – 20-й, а в международном недавно продвинулся на 100 позиций вверх, признан самым динамично развивающимся университетом России. Именно здесь открыты институт нефти и газа, филиал института гастрономии Поля Бокюза. Его студенты учатся мастерству у шефов мирового класса, начиная со второго курса, практикуются в 100 лучших ресторанах планеты.

Минувшей весной из-за карантинных ограничений ежегодный Красноярский экономический форум (КЭФ) пришлось поставить на паузу. Нынче она продлится?

АЛЕКСАНДР УСС: Нет, традицию восстанавливаем. Очередной КЭФ проведем в компактном онлайн- и офлайн-форматах. Ждем 800 гостей. Кроме того, в Москве, а благодаря российским представительствам, и в Сингапуре, Берлине организуем студии для онлайн-участников. Повестка дня связана с экономикой в условиях пандемии. Но поскольку работать форум будет с 12 по 16 апреля, сделаем и еще один акцент – космический. Дело не только в дате – 60-летию полета человека в космос – Красноярск к этой проблематике имеет непосредственное отношение. Здесь действуют несколько оборонных космических предприятий, НПО имени академика Решетнева, которое выпускает все спутники связи, известен и наш университет науки и технологии с его важнейшим структурным подразделением – бывшей аэрокосмической академией. Приоткрою сценарий: рассчитываем на связь с МКС.

«Жители Сибири – народ поэтический. Главная добродетель их – гостеприимство и сострадание. Они готовы помогать бедным и бесприютным. Они мягки, исполнительны при требованиях законных. Они горды своею свободой», – так отзывался о своих новых земляках Александр Степанов, первый глава Енисейской губернии. В феврале 2022-го – 200 лет со дня ее образования. А сила нынешних красноярцев – в чем она?

АЛЕКСАНДР УСС: Как и прежде, в характере. Это люди особой породы, сформированной суровыми условиями жизни. Знающие себе цену, готовые в любой момент подставить плечо друг другу. Качества, достойные того, чтобы передать их по наследству.

КОММЕРСАНТЬ; 2021.03.23; ТРУБНЫЙ ГАЗ СЖИЖАЮТ СО СВЕТУ; ЮРИЙ БАРСУКОВ О ПРОГРАММЕ РФ ПО РАЗВИТИЮ СПГ

Правительство 22 марта одобрило долгосрочную программу развития СПГ, аккуратные формулировки которой могут привести к важным для рынка последствиям.

В отличие от других подобных программ, которые либо содержат набор пожеланий без понятных способов их осуществления, либо выглядят потомком документов Госплана СССР, программа по СПГ напоминает скорее аналитический отчет. Общие тезисы таковы: газовый рынок в ближайшие 15 лет будет быстро расти, особенно сегмент СПГ. Но затем рост замедлится или даже прекратится. Запасы газа в РФ достаточны для всех заявленных к реализации экспортных проектов, а способы экспорта – по трубопроводу или в виде СПГ – «не должны противопоставляться». И наконец, программа предлагает отнести к источникам трубопроводного экспорта все запасы в зоне Единой системы газоснабжения, а удаленные, в том числе в восточной части Ямала, «рекомендовано» направить на сжижение. К таким запасам причисляется и Тамбейское месторождение «Газпрома».

Это ключевой момент, поскольку сам «Газпром» по-прежнему планирует направлять газ месторождения (с запасами в 5,5 трлн кубометров) в трубу, причем далеко за горизонтом 2030 года. Но теперь в официальном документе правительства написано, что запасы следует монетизировать быстрее (пока газовый рынок не начал сокращаться) и желательно в форме СПГ.

Такая постанова вопроса может вернуть к жизни обсуждение судьбы Тамбейского месторождения, которое начал НОВАТЭК в 2017 году, – компания хотела купить эти активы у «Газпрома», а свою просьбу обосновывала президенту **Владимиру Путину** тем, что монополия их все равно не использует.

Тогда «Газпром» дал понять, что продавать месторождение не намерен, а над перспективой СПГ-завода подумает, – итоги размышлений публично не раскрывались. Однако, согласно программе, уже к маю Минэнерго и Минэкономики должны представить предложения по критериям, которые позволят относить те или иные месторождения к ресурсной базе для производства СПГ.

Конечно, это вовсе не значит, что «Газпрому» придется поступиться какими-либо активами, тем более что такой вопрос в любом случае должен получить санкцию **президента РФ**. Но монополии как минимум придется вновь аргументировать, почему запасы в триллионы кубометров не предполагается разрабатывать в обозримом будущем.

Очевидно, что «Газпром» на деле не считает развитие СПГ приоритетом и не стремится делать такие проекты. Но и отдавать запасы НОВАТЭКу, который все больше становится конкурентом на рынке Европы, монополия не хочет. Решением могло бы стать формирование компетенций по СПГ вне большого «Газпрома», но внутри группы, ведь в январе 2019 года создание производства СПГ на Ямале уже обдумывала «Газпром нефть».

<https://www.kommersant.ru/doc/4740841>

ВЕДОМОСТИ; МАТВЕЙ КАТКОВ, АННА ПОДЛИНОВА; 2021.03.23; «ГАЗПРОМ» ПОСТРОИТ ДВА НОВЫХ СПГ-ЗАВОДА; НА ЭТО ПОТРЕБУЕТСЯ ДО \$4,3 МЛРД

«Газпром» к 2025 г. может построить два среднетоннажных завода по сжижению природного газа, следует из долгосрочной программы развития производства сжиженного природного газа (СПГ), опубликованной правительством РФ 22 марта.

В районе Владивостока газовая монополия планирует построить завод мощностью 1,5 млн т в год, на Черноморском побережье – от 0,5 млн до 1,5 млн т.

Как следует из стратегии, проект «Владивосток СПГ» находится на прединвестиционной стадии. Предполагается, что ресурсной базой для него станет Киринское месторождение с запасами газа 106,8 млрд куб. м и Южно-Киринское с запасами 611,7 млрд куб. м. Компания планирует поставлять газ с этого завода в страны АТР, а также для бункеровки морских судов в России.

Одним из вариантов для «Владивосток СПГ» является применение технологии LIMUM3 немецкой компании Linde, которая представляет собой многостадийный процесс на смешанном хладагенте с применением спиральновитых теплообменников, сообщается в стратегии. Другой вариант – собственная, еще не апробированная технология «Газпрома» GMR (включает два контура охлаждения – смешанного хладагента и азотного хладагента). Правительство РФ утвердило долгосрочную программу по развитию производства в России СПГ. Благодаря ей выпуск сжиженного газа к 2035 г. должен вырасти почти втрое (до 140 млн т в год), а дополнительный объем частных инвестиций в экономику страны к 2030 г. составит порядка \$150 млрд. Программа подразумевает разработку мер по повышению качества отечественного оборудования для СПГ, подготовке ресурсной базы для СПГ-проектов, экономических стимулов транспортировки на новые рынки СПГ из Арктики (в том числе по Севморпути), а также ускорению выдачи лицензий на месторождения под такие проекты, исключению конкуренции на международных рынках между трубопроводным газом и СПГ из России и др.

«Черноморский СПГ», судя по обнародованным планам компании, будет получать газ из единой системы газоснабжения РФ. Поставлять СПГ с этого проекта «Газпром» намерен в страны региона Черного и Средиземного морей, а в России – предприятиям Южного и Северо-Кавказского федеральных округов.

Сейчас в портфеле «Газпрома» есть только один работающий СПГ-завод – «Сахалин-2». Проект был запущен в 2009 г. в рамках соглашения о разделе продукции. Номинальная производственная мощность завода составляет 9,6 млн т в год, но фактическое производство выше (так, в прошлом году «Сахалин-2» произвел рекордные для предприятия 11,6 млн т СПГ). Ресурсная база проекта – Пильтун-Астохское и Лунское месторождения с суммарными запасами природного газа 292,6 млрд куб. м. В рамках проекта рассматривается расширение мощностей и строительство третьей линии на 5,4 млн т СПГ в год. Также с 2016 г. компания строит завод в Ленинградской области в районе компрессорной станции «Портовая» на 1,5 млн т в год. Оператором проекта является «Газпром СПГ Портовая», а лицензиаром технологии – Linde AG. Запуск запланирован на 2021 г.

Изначально в рамках проекта «Владивосток СПГ» «Газпром» планировал строительство крупнотоннажного завода, первая очередь которого, на 10 млн т, должна была быть запущена еще в 2019 г., а впоследствии допускалась и возможность расширения производства до 15 млн т СПГ в год, напомнила директор по исследованиям Yugon Consulting Мария Белова. Однако компания, по ее словам, еще в 2015 г. отложила реализацию проекта, поскольку посчитала приоритетным расширение предприятия в рамках проекта «Сахалин-2». Теперь «Газпром» решил реанимировать проект, но в формате среднетоннажного производства в основном для нужд бункеровки судов.

«Что касается «Черноморский СПГ», полагаю, что с учетом его малой мощности речь также прежде всего идет о бункеровке, что особенно актуально в свете последовательного ужесточения требований к содержанию серы в бункеровочном топливе», – сказала аналитик.

Стоимость «Владивосток СПГ» она оценивает в \$2–2,3 млрд, «Черноморский СПГ» в зависимости от мощности – в \$0,5–2 млрд.

Аналитик по газу Центра энергетике Московской школы управления «Сколково» Сергей Капитонов добавляет, что капитальные вложения для «Черноморский СПГ» окажутся

ниже, чем для «Владивосток СПГ», поскольку на Черном море уже есть действующая газотранспортная инфраструктура («Турецкий поток», «Голубой поток»).

Капитонов также отметил, что на данный момент «Газпрому» необходимы иностранные технологии сжижения газа. «У России сейчас нет собственной СПГ-технологии, если не считать «Арктического каскада» «Новатэка». Но он в эксплуатацию пока не введен», – напомнил Капитонов. Однако Белова более оптимистична: с учетом относительно небольшой мощности проектов «Газпром» вполне способен реализовать их самостоятельно без привлечения иностранных партнеров.

В 2019 г. суммарное производство СПГ на заводах России составило 29,5 млн т, в 2020 г. этот показатель вырос до 30,5 млн т (данные Росстата). Целевой показатель принятой программы развития СПГ в России в 140 млн т СПГ к 2035 г. выглядит оптимистично, добавляет Капитонов. В мировой практике в среднем стоимость СПГ-завода составляет \$1 млрд на 1 млн т. К 2035 г. суммарную мощность СПГ надо увеличить примерно на 100 млн т, на что потребуется, по грубым прикидкам, около \$100 млрд, подсчитал он.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/03/22/862660-gazprom-spg-zavoda>

КОММЕРСАНТЪ; КСЕНИЯ ВЕРЕТЕННИКОВА, ЕЛЕНА РОЖКОВА; 2021.03.23; ЗАКОНОДАТЕЛЯМ ПОПРАВЯТ НАВЫКИ; РАЗРАБОТАНА НОВАЯ РЕДАКЦИЯ РЕКОМЕНДАЦИЙ ПО НАПИСАНИЮ ЗАКОНОПРОЕКТОВ

В понедельник, 22 марта на заседании комиссии правительства по законопроектной деятельности была представлена новая редакция методических рекомендаций по юридико-техническому оформлению законопроектов. Методичка рассчитана не только и не столько на депутатов, сколько на экспертов правительства, откуда идет основной массив законопроектов. Представивший документ председатель комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Павел Крашенинников назвал его «очень важным с точки зрения политики и права». Юрист Вадим Ткаченко отмечает, что в России законопроекты пишутся по формальному признаку и зачастую получаются нечитабельными.

Новая редакция рекомендаций (есть в распоряжении “Ъ”) подготовлена правовым управлением аппарата Госдумы совместно с государственно-правовым управлением (ГПУ) президента и комитетом Госдумы по госстроительству и законодательству. Документ не обновлялся с 2003 года. «Методичка готовилась еще в прошлом году, в связи с конституционным процессом работу над ней мы отложили, но не забросили. С точки зрения права и политики, это важная вещь. Речь идет в том числе и о защите прав и законных интересов граждан», – заявил “Ъ” Павел Крашенинников. По его словам, хотя рекомендации и носят формально рекомендательный характер, требовать их выполнения будут и ГПУ президента, и аппарат правительства, и Госдума.

В новой редакции вводится рекомендация сквозной нумерации статей законопроекта. То есть независимо от номера главы статьи будут нумероваться по порядку. Это, по словам Павла Крашенинникова, будет способствовать введению единообразия. В качестве примера документа с несквозной нумерацией депутат привел сегодняшний КоАП, где номера глав отражаются в номерах статей. По его мнению, получается, что внутри одного кодекса существуют по сути несколько разных законов.

Авторы рекомендаций предлагают авторам законопроектов не писать к законопроектам примечания, а отражать смысл предлагаемых изменений в тексте статьи.

Предлагается не давать законопроектам слишком сложных и запутанных названий: «Наименование должно быть точным, четким и отражать предмет правового регулирования с тем расчетом, чтобы исполнители могли по наименованию законодательного акта определить его основное содержание, легко запомнить, при необходимости быстро отыскать. Законодательные акты со сложными и неоправданно длинными наименованиями загромождают законодательство, затрудняют систематизацию

и понимание законодательных актов. Особенно они неудобны при ссылках на них в других нормативных правовых актах, актах применения права, документах, статьях и т. д.». В новой редакции рекомендаций предлагается также не допускать уточняющие обороты, например «в части...», «в связи...» и т. п., в том числе и заключенные в скобки. «Как гаишник будет писать протокол с такими пятистрочными заголовками?» – пояснил господин Крашенинников “Ъ”.

В качестве примеров законопроектов, из названий которых не сразу ясен их смысл, можно привести как минимум три инициативы последней сессии Госдумы. Так, законопроект, предоставляющий **Владимиру Путину** и **Дмитрию Медведеву** право вновь баллотироваться на президентских выборах, называется «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ (в части приведения законодательства о выборах и референдумах в соответствие с поправками к Конституции Российской Федерации)». Законопроект, дающий возможность признавать иностранными агентами физлиц, носит название «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части установления дополнительных мер противодействия угрозам национальной безопасности». А законопроект о борьбе с цензурой со стороны зарубежных интернет-платформ по отношению к материалам российских СМИ назывался «О внесении изменений в Федеральный закон «О мерах воздействия на лиц, причастных к нарушениям основополагающих прав и свобод человека, прав и свобод граждан Российской Федерации» (в части обеспечения свободы массовой информации)».

Юрист, основатель консалтинговой группы vvcube Вадим Ткаченко отмечает, что в России все законопроекты пишутся по формальному признаку, вследствие чего, как показывает практика, многие из них получаются нечитабельными:

Людам нужно четкое толкование законодательства и понимание его формулировок, без двусмысленных значений, чтобы потом не возникало проблем с правоприменением».

По мнению юриста, при написании закона важно учитывать моменты, связанные в том числе с русской литературой и правилами русского языка, в частности «позволяющие упрощать те или иные формулировки с сохранением их смысла». В противном случае пользы от таких законов будет мало, резюмирует эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4741100>

Сообщения по событию:

<https://rg.ru/2021/03/22/zakonam-zapretiat-davat-slozhnye-i-dlinnye-nazvaniia.html>

КОММЕРСАНТЬ; КСЕНИЯ ВЕРЕТЕННИКОВА, ЕЛЕНА РОЖКОВА; 2021.03.23; ДЕНЬГИ КОРРУПЦИОНЕРОВ ПРИРАВНЯЮТ К НЕДВИЖИМОСТИ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРЕДЛАГАЕТ ИЗЫМАТЬ НЕЗАКОННО НАЖИТЫЕ ФИНАНСЫ ГОССЛУЖАЩИХ

Правительство в понедельник внесло в Госдуму поправки к законам «О банках и банковской деятельности» и «О противодействии коррупции», позволяющие обращать в доход государства денежные средства госслужащих, если они не смогли подтвердить их законное происхождение. Это касается чиновников, по должности обязанных декларировать свое имущество. Таким образом авторы инициативы надеются заполнить пробел в антикоррупционном законодательстве.

В пояснительной записке к документу говорится о существовании на данный момент законодательного пробела, который необходимо заполнить: «В доход РФ можно обращать земельные участки и объекты недвижимости, транспортные средства, ценные бумаги (доли участия, паи в уставных капиталах организаций), в отношении которых госслужащие не представили сведений, подтверждающих их приобретение на законные доходы. Можно изъять и денежную сумму, эквивалентную стоимости такого имущества, если его обращение в доход РФ невозможно». Но сами денежные средства неподтвержденного происхождения в доход государства обращать нельзя, что «может

способствовать совершению коррупционных правонарушений», говорится в пояснительной записке. При этом для кадровых служб министерств и ведомств введения нового вида проверки не потребуется.

Законопроект предусматривает механизм, позволяющий обращать в доход государства деньги со счетов в банках, если источник их происхождения не подтвержден, а их сумма превышает совокупный доход госслужащего за отчетный период и предшествующие ему два года.

Под действие поправок подпадают госслужащие федерального и регионального уровней, а также муниципальные служащие и другие лица, которые по закону обязаны декларировать как свое имущество, так и доходы близких родственников – супругов и несовершеннолетних детей.

Юрист «Трансперенси интернешнл – Россия» (внесена Минюстом в реестр иноагентов) Григорий Машанов отмечает, что проблема отсутствия правовых норм для изъятия финансовых средств весьма актуальна: «Формально деньги в рамках контроля за незаконным обогащением нельзя изъять, при этом по факту деньги изымали в рамках громких кейсов, как в случае того же полковника Захарченко».

Напомним, в 2016 году Конституционный суд постановил, что изымать можно только средства, вырученные от продажи спорного имущества, при этом в отдельных случаях суд вправе обращать в доход государства только ту часть имущества, законность приобретения которой не доказана. Однако в 2017 году Никулинский суд Москвы принял решение обратить в доход государства более 370 млн руб., \$140 млн и €2 млн по иску Генпрокуратуры к экс-полковнику МВД Дмитрию Захарченко, его родственникам и третьим лицам. После этого газета «Ведомости» сообщила, что адвокат господина Захарченко Валерия Туникова направила в Минюст запрос с просьбой разъяснить правовые основания для обращения в доход государства денежных средств, в отношении которых государственным служащим либо членами его семьи не представлено сведений, подтверждающих получение их на законных основаниях.

Генпрокуратура ссылается на здравый смысл как на разрешение изымать коррупционные деньги, но все же Конституция провозглашает Россию правовым государством, а значит, органы власти должны действовать на основании закона. Поэтому практика изъятия денег, конечно, сейчас незаконна», – отмечает Григорий Машанов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4741102>

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА, ДИАНА ГАЛИЕВА; 2021.03.23; СТРОИТЕЛЯМ ДОБАВЯТ ГИБКОСТИ; РЕЗКИЙ РОСТ ЦЕН НА МАТЕРИАЛЫ СТАНЕТ ОСНОВАНИЕМ ДЛЯ ПЕРЕСМОТРА ГОСКОНТРАКТОВ

На фоне резкого роста цен на стройматериалы последних месяцев Минстрой подготовил законопроект, позволяющий изменять условия госконтрактов, в случае если удорожание материалов приводит к росту стоимости строительства на пять и более процентов. Сейчас невозможно заранее прогнозировать цены на стройматериалы – в сочетании с отсутствием права на корректировку госконтрактов это приводит к срыву сроков их исполнения, расторжению и убыткам подрядчиков. По расчетам Минстроя, только из-из роста цен на металл строители в этом году могут потерять до 42 млрд руб.

Минстрой предлагает сделать механизм заключения строительных госконтрактов более гибким. Ведомство подготовило проект изменений в закон о контрактной системе (44-ФЗ), которые позволят корректировать условия заключенных минимум на год госконтрактов при заметном повышении цен на стройматериалы.

Основанием для таких действий может стать рост цен хотя бы на одну позицию, если это приводит к удорожанию стоимости строительства более чем на 5% и к связанной с этим невозможности исполнения контракта.

При этом предусматривается, что пересмотр условий госконтракта не должен приводить к увеличению сроков его исполнения и удорожанию строительства более чем на 30%.

Ранее с похожими инициативами выступили и сами представители строительного рынка – объединение НОСТРОЙ предлагало предусмотреть возможность увеличения стоимости госконтрактов при росте цен на стройматериалы более чем на 15% за три месяца.

Появление таких инициатив связано с резким ростом цен на некоторые материалы для строительства – например, с ноября 2020 года по январь 2021-го цена на металл выросла в среднем сразу на 94%. Такие ситуации приводят к убыткам подрядчиков, строящих объекты по госзаказу, ведь цена контракта является твердой и определяется на весь срок его исполнения.

Так, при объеме госинвестиций в объекты капстроительства в 846 млрд руб. в 2021 году строительная отрасль, по расчетам Минстроя, только за счет роста цен на металл потеряет 42 млрд руб.

Впрочем, нельзя сказать, что сейчас 44-ФЗ не содержит никаких оснований для пересмотра условий госконтрактов – в порядке исключения это возможно, например, в силу не зависящих от сторон обстоятельств, влекущих невозможность исполнения договора. Однако, как отмечает Минстрой, изменение цен на практике таким обстоятельством не считается. Существенными признаются только такие изменения, которые стороны не могли предусмотреть, то есть при «разумном предвидении» которых договор «вообще не был бы ими заключен или был бы заключен на значительно отличающихся условиях». В судебной практике, добавляет ведомство, инфляционные процессы не относятся к обстоятельствам, которые нельзя предвидеть: вступая в договорные отношения, стороны должны прогнозировать экономическую ситуацию и не могут исключать вероятности роста цен.

Замдиректора Центра профессионального развития госслужащих РАНХиГС Николай Баранов поясняет, что стройматериалы зачастую покупаются исполнителями в ходе строительства. Это значит, что на этапе конкурсного отбора не всегда возможно правильно и точно сделать расчет цены участия и цены снижения в ходе торгов – есть вероятность, что подрядчик попадет в «зону отрицательной доходности». Как добавляет руководитель Всероссийского центра национальной строительной политики Александр Моор, «работать в минус никто не хочет, а возможности повысить стоимость по контракту не предусмотрено – в итоге сроки срываются, контракты расторгаются, накладываются штрафные санкции». По его словам, возможность корректировки стоимости в процессе работы позволит регулировать подобные ситуации.

Ранее эксперты оценивали общую сумму расторжений контрактов по 44-ФЗ в 1,27 трлн руб. при объеме госзаказа в 8,2 трлн руб.

Как отмечал глава профильного управления Аналитического центра при правительстве Павел Тихомиров, одной из наиболее частых причин расторжения являются слишком жесткие ограничения по изменениям в контракте. В Минфине обещали проработать проблему с учетом мотивации расторжения контрактов. Разработанный же Минстроем проект, сообщили “Ъ” в пресс-службе Минфина, будет проанализирован после его поступления в ведомство.

<https://www.kommersant.ru/doc/4741007>

ИЗВЕСТИЯ; ВАЛЕРИЙ ВОРОНОВ; 2021.03.23; ЦЕНЫ ПАХНУТ КЕРОСИНОМ: БИЗНЕС ЗАЯВИЛ О РИСКАХ ПОДОРОЖАНИЯ БЕНЗИНА НА 14%; В ОТРАСЛИ ПРИЗВАЛИ КАБМИН ПРИНЯТЬ СРОЧНЫЕ МЕРЫ ПО СТАБИЛИЗАЦИИ СИТУАЦИИ НА ТОПЛИВНОМ РЫНКЕ

Цены на бензин в рознице до конца года могут вырасти выше инфляции, а при худшем сценарии – на 14%, предупредили в Независимом топливном союзе (НТС). Мер по стабилизации ситуации, что сегодня обсуждают в правительстве, недостаточно, считают в

НТС. Чтобы не допустить топливного кризиса, представители отрасли призвали кабмин принять дополнительные решения по стабилизации рынка. Об этом говорится в письме председателю правительства **Михаилу Мишустину**, с которым ознакомились «Известия». Бизнес предложил снизить акцизы на бензин и дизель, отменить демпфер и увеличить нормативы на бирже.

НТС 18 марта направил письмо **Михаилу Мишустину** с просьбой принять меры по стабилизации ситуации на рынке топлива. С документом ознакомились «Известия».

По данным Санкт-Петербургской международной товарно-сырьевой биржи (СПбМТСБ), цены на бензин на АИ-92 и АИ-95 с 1 декабря 2020 года по 17 марта 2021 года выросли более чем на 18,5%, достигнув 53,6 тыс. и 55,3 тыс. рублей за тонну соответственно, указано в документе. Обычно в этот период биржевая стоимость топлива падала, что позволяло закупать достаточные объемы в преддверии высокого весенне-летнего сезона независимым АЗС, транспортным и сельхозкомпаниям, чем обеспечивались относительно низкие темпы роста цен. Такой значительный рост наблюдается впервые, сказано в письме НТС.

Ключевым драйвером увеличения биржевых, а следом и розничных цен стал рост индексов экспортной альтернативы (нетбэков), отметили «Известиям» в союзе.

«Нетбэки растут по следующим причинам: прежде всего – это плановое повышение на 4% акцизов на бензин и дизельное топливо, которое произошло с 1 января 2021 года (...) Также с 1 января 2021 года были увеличены параметры формулы расчета демпфирующих надбавок к возвратному акцизу для автобензина и дизельного топлива. Рост налоговой нагрузки на внутренний рынок повышает нетбэки. А это стимулирует экспортные и дестимулирует внутренние поставки», – сказано в письме НТС.

Учитывая, что с конца марта рынок входит в сезон повышенного спроса, всё выше вероятность выхода за пределы инфляции по образцу 2018 года, отметили в союзе. При худшем сценарии есть угроза роста розничных цен на бензин и дизель до 13,77% за год, сказали там.

Риски повторения ситуации 2018-го недавно в своем докладе обозначила и Счетная палата.

В письме главе правительства НТС выдвинул несколько предложений, которые, по мнению авторов, помогут избежать топливного кризиса в стране. Союз считает, что нужны дополнительные фискальные стимулы для роста производства нефтепродуктов, что повысит привлекательность поставок на внутренний рынок.

«Подобной мерой может служить снижение акцизов на бензин и дизельное топливо пятого экологического класса. В 2018 году уже был прецедент такого снижения», – сказано в письме.

Также в союзе считают необходимым отменить демпфер. Вместо сглаживания влияния колебаний внешней конъюнктуры на внутренний рынок он выступает дестабилизирующим фактором, указали в НТС.

– В 2020 году, когда цены и в оптовом, и в розничном сегменте могли падать, они продолжали рост именно по причине высоких демпферных выплат в бюджет РФ, – согласен зампреда наблюдательного совета ассоциации «Надежный партнер» (объединение производителей и продавцов энергоресурсов) Дмитрий Гусев.

Также в НТС предложили увеличить нормативы обязательных объемов реализации на бирже до 25% от производства по бензинам и 15% по дизелю. При этом налоговые льготы можно будет сохранить лишь для тех компаний, которые выполняют норматив, считают в союзе.

– Данные меры балансируют друг друга: с одной стороны, создается фискальный стимул для роста объемов производства, с другой – объемы не уходят на экспорт, а идут на внутренний рынок, – заявил «Известиям» президент НТС Павел Баженов.

Суть ранее объявленных кабмином мер которых сводится к тому, чтобы убедить нефтяные компании увеличить объемы поставок на внутренний рынок при минимальных предпочтениях для них, уверен эксперт.

Необходимость решений

Как писали «Известия», кабмин 10 марта принял решение скорректировать формулу демпфирующего механизма, чтобы улучшить экономику нефтеперерабатывающего сектора. В частности, рассматривается индексация индикативной цены, что может немного увеличить размер субсидии для НПЗ. Скорректированный демпфирующий механизм по планам должен заработать с 1 мая, Минфин уже готовит для этого законопроект, сообщил **вице-премьер** Александр Новак. Также в феврале Минэнерго и ФАС увеличили норматив по продаже топлива на бирже до 11% от производства бензина (ранее было 10%), и до не менее 7,5% от дизеля (ранее – 6%).

– Понятно, что демпфер будет скорректирован. Для нефтяных компаний это улучшит эффективность нефтепереработки. Однако, к сожалению, пока мы не видим каких-то действительно решительных шагов для того, чтобы убрать диспаритет оптовых и розничных цен, который сейчас сложился, – сказал «Известиям» глава Российского топливного союза (РТС) Евгений Аркуша.

По его мнению, для решения проблемы необходимо увеличить объемы продажи на бирже до 15%, ранее РТС направил в Минэнерго такое предложение. Евгений Аркуша раскритиковал инициативы НТС: снижение акцизов будет означать для государства сокращение поступлений в бюджет, а в случае отмены механизма демпфера возможен скачок розничных цен к европейскому уровню.

Розничные цены на бензин и светлые нефтепродукты в январе и феврале росли быстрее, чем инфляция потребительских цен, обратила внимание замруководителя ИАЦ «Альпари» Наталья Мильчакова. Производители нефтепродуктов и розничные продавцы стремятся наверстать упущенное и привести розничные цены в соответствие с сильно подскочившей уже в конце 2020 года инфляцией, чтобы не выйти в убыток, сказала она.

– То есть этой весной «локомотивом» роста инфляции может стать уже бензин, а это серьезно, так как несколько позже начнется перенос роста цен на бензин в потребительские цены, – заявила Наталья Мильчакова.

По данным Росстата, на начало января литр бензина в среднем по РФ стоил 46,12 рублей, к 15 марта цена выросла на 2,3% до 47,19 рублей. Средние розничные цены на бензин Аи-92 с 15 по 19 марта увеличились на 14 копеек по сравнению с предыдущей неделей и составили 44,83 рублей за литр, стоимость бензина Аи-95 выросла на 11 копеек до 48,21 рублей за литр, свидетельствуют данные Thomson Reuters Kortes.

Наталья Мильчакова считает, что реальной мерой по сдерживанию роста цен на бензин могло бы стать льготное налогообложение, отмена акцизов на светлые нефтепродукты и осуществление на практике предложения НТС об обязательной реализации на бирже не менее 15–25% произведенных нефтепродуктов. бенз

В Минэнерго сказали «Известиям», что проработают предложение НТС при получении соответствующего поручения из правительства. В Минфин предложения НТС не поступали, отметили в ведомстве.

В пресс-службе правительства и крупнейших нефтекомпаниях на момент публикации не ответили.

<https://iz.ru/1140574/valerii-voronov/tceny-pakhnut-kerosinom-biznes-zaiavil-o-riskakh-podorozhaniia-benzina-na-14>

РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2021.03.22; МИНИСТЕРСТВА РФ ОЦЕНЯТ СОЗДАНИЕ СТИМУЛОВ ДЛЯ ЭКСПОРТА СПГ ИЗ АРКТИКИ НА НОВЫЕ РЫНКИ СБЫТА

Минэнерго России, Минэкономразвития и Минфин к июлю оценят необходимость создания экономических стимулов для экспорта сжиженного природного газа (СПГ) из российской Арктики на новые рынки сбыта, говорится в долгосрочной программе развития производства сжиженного природного газа в РФ на период до 2035 года.

«Оценка необходимости создания экономических стимулов для поставок сжиженного природного газа из российской Арктики на новые рынки сбыта (в том числе по Северному морскому пути в восточном направлении)», – говорится в документе. Сроком выполнения мероприятия значится июль, а далее – ежегодно.

Кроме того, к июлю Минприроды и Роснедра должны подготовить доклад о возможности ускорения проведения торгов и выдачи лицензий для месторождений, ресурсы которых целесообразно использовать для производства СПГ.

Программой также запланировано к маю подготовить законопроект о внесении изменений федеральный закон «Об экспорте газа», а именно – «превентивного предоставления лицензии на экспорт сжиженного природного газа (до момента начала производства СПГ) организациям, определенным Федеральным законом «Об экспорте газа»; исключения бункеровки из-под действия Федерального закона «Об экспорте газа».

Ответственными по этому пункту назначены Минэнерго России, Минэкономразвития и **Минтранс**.

Помимо этого, к декабрю Минэнерго, Федеральная антимонопольная служба (ФАС) РФ и Минфин должны оценить возможность выравнивания условий господдержки для проектов производства СПГ в одинаковых географических и климатических зонах. Соответствующий доклад должен быть представлен правительству РФ.

ТАСС; 2021.03.22; В ДЕВЯТИ ВУЗАХ РОССИИ ЗАПУСТЯТ ПРОЕКТ ПО ПОДГОТОВКЕ АВИАЦИОННЫХ ИНЖЕНЕРОВ «КРЫЛЬЯ РОСТЕХА»

Проект по подготовке инженеров для авиаотрасли «Крылья Ростеха» запускается в девяти вузах России. Студенты-участники будут получать мотивационные выплаты в размере до 50 тыс. рублей, сообщили журналистам в пресс-службе госкорпорации «Ростех».

«Проект охватывает девять ключевых профильных вузов Москвы, Уфы, Самары, Рыбинска, Казани, Улан-Удэ, Перми, Иркутска и Новосибирска. Студенты-участники программы получают от госкорпорации мотивационные выплаты в размере до 50 тыс. рублей в месяц и возможность уже с первого курса принять участие в крупных технологических проектах Ростеха», - сказали в пресс-службе.

Там уточнили, что в 2021 году в пилотные группы «Крыльев Ростеха» планируется набрать более 120 студентов. Они получают мотивационные выплаты в зависимости от академических успехов: обучающиеся в Московском авиационном институте (МАИ) - от 20 до 50 тыс. рублей в месяц, в регионах - от 10 до 25 тыс. рублей.

«В фокусе нашего внимания - качество обучения и мотивация студентов, в том числе материальная. Так мы сможем обеспечить поступление сильных кадров на авиационные заводы, а значит создать новые востребованные на российском и международном рынке продукты и сервисы. Речь идет и о конструкторах, и об инженерах потокового производства», - приводит пресс-служба слова индустриального директора авиационного кластера Ростеха Анатолия Сердюкова.

Обучение в пилотных группах будет оплачиваться за счет ОАК, ОДК, «Вертолетов России», КРЭТ и «Технодинамики». Программа сформирована так, чтобы уровень подготовки выпускника соответствовал требованиям компаний: углубленное изучение английского языка, конструкторские IT-компетенции, наставничество предприятий-работодателей с первого курса для развития профессиональных навыков, возможность международных стажировок в ведущих вузах мира.

Вуз не получит оплату за студента, отстающего по профильным предметам, при этом результаты студента проверяет независимая комиссия. По договору, двоечники отчисляются из пилотных групп Ростеха и должны возместить работодателю стоимость обучения, а троечники лишаются всех привилегий.

<https://tass.ru/obschestvo/10960423>

ТАСС; 2021.03.23; ЭКСПЕРТЫ СЧИТАЮТ, ЧТО ЦИФРОВОЙ ПРОЕЗДНОЙ IATA TRAVEL PASS НУЖНО ВНЕДРЯТЬ В РОССИИ ПОЭТАПНО

Введение цифрового проездного IATA Travel Pass, который разрабатывается Международной ассоциацией воздушного транспорта и в том числе будет учитывать информацию о здоровье пассажира, может помочь вернуть доверие клиентов к авиаперелетам в период пандемии, но внедрять его нужно не на всех маршрутах сразу, а постепенно. Более того, цифровой проездной должен стать временной мерой, его постоянное использование только отпугнет пассажиров, считают в ассоциации **«Цифровой транспорт и логистика» (ЦТЛ)**.

IATA Travel Pass – мобильное приложение, которое с одной стороны содержит информацию о здоровье пассажира (переболел ли он уже коронавирусом, последние результаты тестирования, информация о вакцинации), с другой стороны – позволяет пассажиру точно знать требования принимающей страны, легко получить информацию о том, где можно сделать прививку или тест на коронавирус.

«Travel Pass может стать одним из важных цифровых инструментов обеспечения биобезопасности на авиатранспорте, снижения ковидных рисков, – считает главный аналитик ассоциации Андрей Ионин. – Однако с учетом политизации вопросов вакцинации на первом этапе сервис может иметь региональный, а не глобальный характер, вводиться поэтапно с заинтересованными в решении проблем странами и на ключевых туристических направлениях: в авиасообщении на территории ЕАЭС или между Россией и Турцией, Грецией, Египтом, ОАЭ и другими».

Член научно-технического совета ассоциации ЦТЛ и главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов также полагает, что введение цифрового проездного будет эффективно на более массовых направлениях не только в России, но и в мире. «Travel Pass может сыграть позитивную роль для быстрого восстановления направлений, где до пандемии был традиционно устойчивый пассажиропоток, особенно в туристический сезон – Европа, Япония, Южная Корея, Китай, Сингапур, Тайланд и другие», – считает он.

При этом, эксперт отмечает, что Travel Pass несет в себе значительный риск для индустрии, если будет сохранен в качестве постоянной меры даже после окончания пандемии. **«Это необходимо изначально учитывать и ограничивать период использования приложения. Иначе конкурентная способность авиасообщения пострадает и будет ниже других видов транспорта, где такая мера не будет использоваться», – сказал Борисов ТАСС.**

Ранее гендиректор «Аэрофлота» Михаил Полубояринов сообщил, что запуск цифрового проездного IATA может помочь восстановлению рынка авиаперевозок. **«Использование нового цифрового приложения позволит ускорить восстановление пассажиропотока на международных линиях, – считают в ЦТЛ. – В то же время очевидны и барьеры для внедрения этого цифрового сервиса, – их необходимо преодолеть в ходе начинающихся тестирований. Это использование и защита дополнительных персональных данных о пассажирах (о тестах и вакцинации, о перенесенном заболевании), а также обеспечение доверия к такой информации, что сложно сделать при отсутствии единых национальных баз подобных данных и международных стандартов».**

<https://tass.ru/ekonomika/10968359>

РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2021.03.22; МИНФИН ОТ ИМЕНИ РФ БУДЕТ РАСПОРЯЖАТЬСЯ ПАКЕТОМ «АЭРОФЛОТА», ПРИОБРЕТЕННЫМ В РАМКАХ SPO

Минфин от имени РФ будет осуществлять права акционера по акциям «Аэрофлота», приобретенным на средства Фонда национального благосостояния (ФНБ) в рамках SPO, следует из постановления кабмина.

«Наделить министерство финансов РФ полномочиями по осуществлению от имени РФ прав акционера по приобретенным за счет средств Фонда национального благосостояния в рамках дополнительного выпуска обыкновенным именным бездокументарным акциям... ПАО «Аэрофлот – российские авиалинии», – говорится в сообщении.

Права акционера осуществляются Минфином по согласованию с **Минтрансом**.

«Аэрофлот» в целях повышения ликвидности осенью 2020 года провел допэмиссию и привлек 80 миллиардов рублей, в том числе от государства, которое осталось контролирующим акционером компании и даже увеличило свою долю с 51,17% до 57,34%.

Минфин в целом потратил из ФНБ 50 миллиардов рублей на покупку акций «Аэрофлота», приобретя 833,3 миллиона бумаг. Согласно данным на сайте авиакомпании, ее уставный капитал состоит примерно из 2,4 миллиарда акций. Исходя из этого, в распоряжении Минфина будет пакет примерно в 34% акций «Аэрофлота».

ПРАЙМ; 2021.03.22; ГРУППА «АЭРОФЛОТ» ЗА ДВА МЕСЯЦА СНИЗИЛА ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА 42,3%

Пассажиропоток группы «Аэрофлот» в январе-феврале упал на 42,3% в годовом выражении, до 4,6 миллиона человек, в том числе в феврале на 41,8%, до 2,2 миллиона, сообщила **пресс-служба** компании.

«Ключевые показатели группы «Аэрофлот» в феврале 2021 года: общий объем перевозок составил 2,2 миллиона пассажиров, что на 41,8% ниже показателя аналогичного периода прошлого года. На операционные результаты двух месяцев и февраля 2021 года повлияла динамика спроса и значительные ограничения на полеты, связанные с распространением коронавирусной инфекции в мире», – говорится в сообщении.

Решающее сражение за «Северный поток 2» еще впереди

Пассажирооборот группы в феврале упал на 54,5% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, в январе-феврале – на 55,3%. Предельный пассажирооборот снизился на 57,5% и 57,3% соответственно. Процент занятости пассажирских кресел в феврале увеличился на 5,3 процентного пункта по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 80%, в январе-феврале – на 3,6 процентного пункта, до 78,5%.

При этом пассажиропоток авиакомпании «Победа» вырос в феврале на 2,8%, а за январь-февраль – на 1,6%.

<https://lprime.ru/business/20210322/833295099.html>

ИНТЕРФАКС; 2021.03.22; «ИРАЭРО» ВВОДИТ БЕЗБАГАЖНЫЕ ТАРИФЫ НА МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ РЕЙСАХ

Авиакомпания «ИрАэро» с 1 апреля вводит безбагажные тарифы на межрегиональных авиарейсах, говорится в сообщении перевозчика.

Воспользоваться такими тарифами можно будет на рейсах, выполняемых на Superjet 100 и Bombardier CRJ-200.

Ранее «ИрАэро» никогда не использовала практику безбагажных тарифов.

«Пассажиры, путешествующие налегке, получают возможность не платить за провоз багажа и сэкономить на авиабилетах до 2 тыс. рублей. При этом вес разрешенной для провоза ручной клади не должен превышать 10 кг», - говорится в сообщении перевозчика.

В пресс-службе «ИрАэро» «Интерфаксу» уточнили, что безбагажные тарифы не будут вводиться на внутрирегиональных рейсах и рейсах в труднодоступные районы (они в основном выполняются на Ан-24 и Ан-26 - ИФ).

ТАСС; 2021.03.22; RED WINGS С 25 АПРЕЛЯ ЗАПУСТИТ НОВЫЙ РЕЙС УЛАН-УДЭ – ТОМСК – ЕКАТЕРИНБУРГ

Авиакомпания Red Wings Airlines с 25 апреля при поддержке **Минтранса РФ** и региональных властей запустит новый рейс Улан-Удэ – Томск – Екатеринбург, сообщила в понедельник **пресс-служба Минтранса Бурятии**.

«При поддержке правительства Бурятии, администрации Томской области и **Минтранса России** авиакомпания Red Wings Airlines с 25 апреля запускает рейс Улан-Удэ – Томск – Екатеринбург. Билеты уже появились в продаже. Впервые за долгое время жители Бурятии смогут без пересадок добраться до Томска. Благодаря переговорам, которые провели в правительстве Бурятии, с участием Минтранса республики российская авиакомпания Red Wings Airlines заходит в наш регион», – говорится в сообщении.

Как уточнили в **пресс-службе**, с 25 апреля по 24 октября билеты от Улан-Удэ до Томска будут стоить от 8 538 рублей. Авиаперелеты запланированы по воскресеньям.

Red Wings Airlines – российская авиакомпания, базирующаяся в Москве в аэропорту Домодедово. В парке авиакомпании восемь самолетов Ту-204-100 и пять самолетов Sukhoi Superjet 100. Red Wings выполняет круглогодичные регулярные и чартерные рейсы по наиболее популярным туристическим направлениям.

<https://tass.ru/sibir-news/10963693>

ИНТЕРФАКС; 2021.03.22; ПЕРВУЮ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ ПЛАТНУЮ ДОРОГУ «ОБХОД ХАБАРОВСКА» СДАДУТ ОСЕНЬЮ - ГЕНПОДРЯДЧИК

Строительство первой в Дальневосточном федеральном округе платной дороги «Обход Хабаровска» будет завершено осенью 2021 года, сообщил генеральный директор ООО «НТК» - управляющей организации ООО «Региональная концессионная компания» (генподрядчик строительства) Павел Овчинников.

«Готовится технический запуск проезда по основному ходу, а к концу сентября - официальное окончание строительства», - сказал Овчинников журналистам в ходе посещения объекта **главой Росавтодора Романом Новиковым**.

По информации министерства транспорта и дорожного хозяйства, готовность трассы составляет почти 75%.

Общая протяженность создаваемой транспортной инфраструктуры составит 52,8 км, основного хода трассы - 27,1 км, транспортных развязок - 17,6 км, дорог разобщенных территорий - 8,1 км. Это первая трасса на Дальнем Востоке России, где будет разрешено движение со скоростью до 120 км/час. Прогнозируемый трафик к 2025 году составит 25 тыс. автомобилей в сутки. На различных участках предусмотрены пять пунктов взимания платы, что позволит автомобилистам пользоваться как всей автодорогой, так и отдельными ее участками.

Автодорога соединит между собой три федеральные трассы - «Уссури», «Амур» и «Восток». Транспортный обход позволит разгрузить дорожную сеть Хабаровска на 18% за счет выведения транзитных потоков за пределы города.

Концессионное соглашение сроком на 15 лет было подписано в декабре 2016 года между правительством Хабаровского края и ООО «Региональная концессионная компания» (входит в Группу «ВИС»). Генеральный подрядчик строительства - «Производственная

фирма «ВИС» (строительный дивизион Группы «ВИС»), финансовый партнер - Газпромбанк (МОЕХ: GZPR).

Общая стоимость капитальных затрат составляет 47 млрд рублей. Новая автомагистраль строится с использованием средств федерального бюджета (18,8 млрд рублей) и бюджета Хабаровского края (10,7 млрд рублей). 37% от стоимости капитальных затрат (17,5 млрд рублей) составляют собственные и привлеченные средства инвестора - группы «ВИС».

ИНТЕРФАКС; 2021.03.22; ВЕДОМСТВА В ТЕЧЕНИЕ МЕСЯЦА ВНЕСУТ В ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО СОЗДАНИЮ РЫБНОЙ ТОР НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

Ряд министерств РФ в ближайший месяц внесет в правительство предложения по созданию рыбной территории опережающего развития (ТОР) на Дальнем Востоке для расширения мощностей по переработке и транспортировке рыбы, сообщил журналистам глава Минвостокразвития Алексей Чекунков.

«Вместе с нашими коллегами - с Минпромторгом, **Минтрансом** для того, чтобы обеспечить и создание рыбопереработки, и рефрижераторных мощностей, а также рефрижераторных контейнеров и вагонов для транспортировки мы готовим пакет предложений и в ближайший месяц ожидаем его представить в правительство», - сказал он.

Поручение разработать программу по увеличению объема рыбоперерабатывающих мощностей на территории Дальнего Востока, в том числе рассмотреть возможность по созданию отраслевой ТОР и размещения ее в нескольких регионах округа, было дано ведомствам по итогам совещания, которое в феврале провел во Владивостоке вице-премьер - полномочный представитель президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев.

«Готовим комплекс предложений, при котором был бы предельно упрощен порядок создания новых рыбоперерабатывающих заводов, чтобы они автоматически попадали в ТОР, чтобы были упрощены и ускорены все процедуры, согласования, по возможности даже проектирование», - уточнил Чекунков.

По его словам, «вопрос переработки и транспортировки российской рыбы экстренный». «Нынешняя путина показала с учетом коронавируса и закрытия рынка Китая, что отрасль «проваливается». Для того, чтобы она не «проваливалась», да и вообще стратегически лучше же самим эту добавленную стоимость создавать, далее везти эту рыбу на запад, увеличивая по дороге поставки на российский рынок и занимая европейские рынки, - сказал министр. - Сейчас наше сырье питает китайские рыбоперерабатывающие заводы, а они потом продают по всему миру, в первую очередь, на европейский рынок».

Чекунков считает, что российские переработчики могут это делать не хуже. И главное, что так считает сам рынок, отметил он. «Участники рынка готовы идти «вдолгую», на совещании во Владивостоке они говорили - дайте нам механизм, мы создадим быстро рыбопереработку в России», - отметил он.

Проблема реализации рыбы на Дальнем Востоке обострилась после того, как в конце прошлого года Китай из-за COVID-19 прекратил ее прием с зарубежных судов. Традиционно на китайский рынок поставлялось до 70% выловленного минтая. Отечественных мощностей для хранения и переработки всего улова внутри страны на Дальнем Востоке не хватает.

ТАСС; 2021.03.22; МЕЖДУ УФОЙ И КУМЕРТАУ НАЧНУТ КУРСИРОВАТЬ ПОЕЗДА «ОРЛАН»

Время в пути между Уфой и Кумертау сократится почти вдвое после запуска нового пригородного поезда «Орлан», который начнет курсировать по маршруту со 2 апреля.

Введение нового состава также позволит повысить комфорт для пассажиров, сообщила **пресс-служба Российских железных дорог** в понедельник.

«Дизельный пригородный поезд – рельсовый автобус «Орлан» – со 2 апреля начнет курсировать на юге Республики Башкортостан по маршруту Уфа – Кумертау. Время в пути при этом сократится почти в 2 раза – до 3 часов 50 минут. Сегодня пассажирам приходится делать пересадку на станции Стерлитамак, а поездка занимает свыше шести часов», – сказано в сообщении.

Поезд будет останавливаться на станциях Дема, Стерлитамак, Салават и Мелеуз. В перспективе время в пути до конечного пункта планируется сократить еще на полчаса. При этом новый поезд позволит повысить комфорт для пассажиров. «Каждый вагон оборудован климатической установкой с системой очистки и обеззараживания воздуха. В салоне установлены мягкие сидения, широкие багажные полки, светодиодное освещение, информационные табло и санитарные модули. Для удобства посадки и высадки маломобильных пассажиров предусмотрены подъемники для кресел-колясок, специализированные места для их крепления и специальное оборудование в санитарном узле», – добавили в **пресс-службе**.

«Орлан» является дизель-поездом, состоящим из двух или трех вагонов, и используется на неэлектрифицированных участках железных дорог. В декабре сообщалось, что Куйбышевская железная дорога намерена запустить в Башкирии магистральное скоростное сообщение в западном и южном от Уфы направлениях, составив конкуренцию нелегальным автоперевозчикам.

<https://tass.ru/ekonomika/10965937>

ГУДОК; 2021.03.22; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОПРЕДЕЛИЛО КОНТРОЛИРУЮЩИЕ ОРГАНЫ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ГРУЗОВ

Контроль транспортных средств, участвующих в перевозке скоропортящихся грузов, будет осуществляться **Минтрансом** и **Росжелдором**. Соответствующее решение принято 18 марта на заседании правительства РФ. Сообщение об этом опубликовано 20 марта на сайте кабинета министров.

Правительство приняло проект постановления, предусматривающий внесение изменений в нормативно-правовые акты, в части уточнения полномочий федеральных органов исполнительной власти по организации контроля соответствия изотермических транспортных средств нормам, установленным Соглашением о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок.

Документ предусматривает, что реализация Российской Федерацией полномочий, предусмотренных Соглашением о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС) от 1 сентября 1970 года, в части контроля транспортных средств, участвующих в перевозке скоропортящихся грузов, будет осуществляться в отношении перевозок автомобильным транспортом – **Министерством транспорта РФ**, в отношении перевозок железнодорожным транспортом – **Федеральным агентством железнодорожного транспорта (Росжелдором)**. При этом порядок осуществления этих полномочий **Росжелдором** будет определяться **Минтрансом**.

В июне 2019 года **Минтранс** актуализировал правила перевозок скоропортящихся грузов железнодорожным транспортом.

<https://gudok.ru/news/?ID=1557178>

ГУДОК; 2021.03.22; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ СТАНУТ УЧАСТНИКАМИ ПИЛОТНОГО ПРОЕКТА ПО ПРОФИЛАКТИКЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ ЗАБОЛЕВАНИЙ

С 1 апреля в России стартует пилотный проект по профилактике профессиональных заболеваний. Его первыми участниками станут работники авиационного и железнодорожного транспорта. Постановление об этом подписал Председатель Правительства **Михаил Мишустин**. Документ опубликован на официальном сайте Правительства РФ.

В рамках проекта будут организованы медосмотры работников, чтобы выявить тех, у кого есть ранние признаки профессиональных заболеваний. Эти сотрудники пройдут профилактическое лечение в центрах реабилитации Фонда социального страхования. Продолжительность такого лечения составит 18 дней. На этот период работникам дадут дополнительный оплачиваемый отпуск. Кроме того, им возместят стоимость проезда к месту профилактического лечения и обратно.

Финансированием проекта займется Фонд социального страхования. В федеральном бюджете на это уже предусмотрено более 18,5 млн рублей.

Сведения о результатах лечения будут отражены в информационных системах медицинских организаций, принимающих участие в пилотном проекте. На основе этих данных будет проведен мониторинг состояния здоровья работников и дана оценка эффективности пилотного проекта и целесообразности его распространения на других работодателей.

Как сообщал Gudok.ru, **Минтранс РФ** разработал новый порядок проведения предрейсовых медосмотров на железнодорожном транспорте.

<https://gudok.ru/news/?ID=1557164>

РЖД-ПАРТНЕР; НАТАЛЬЯ ГУСАЧЕНКО; 2021.03.22; В АТР ПРИСУТСТВУЕТ ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ПОТРЕБНОСТЬ В ПОСТАВКАХ УГЛЯ, КОТОРУЮ РОССИЙСКИЕ КОМПАНИИ МОГЛИ БЫ ОБЕСПЕЧИТЬ

Ради увеличения экспорта угля на восток правительство РФ готово изменить правила доступа грузоотправителей к железным дорогам. А согласно, поручению президента, к 2024 году в восточном направлении необходимо обеспечить как минимум плюс 30% перевозок угля по сравнению с 2020-м. О будущем Восточного полигона мы поговорили с заместителем директора Центра экономических исследований инфраструктурных отраслей Института экономики естественных монополий РАНХиГС, кандидатом экономических наук Дмитрием Агафоновым.

– 2 марта президент провел совещание по вопросам развития угольной отрасли, на котором поручил подготовить проект поквартального графика этапов строительства Восточного полигона, а также представить дополнительные предложения по расширению восточного участка БАМа, что позволит увеличить объемы поставок угля из Якутии и также угольным компаниям. До 1 июля компании должны заключить соглашения по взаимной ответственности при перевозках угля. Дмитрий, как Вы оцениваете такое решение?

– Любое совещание на президентском уровне представляет собой четкое распределение приоритетов и постановку первоочередных задач. В данном случае для представителей угольной промышленности и угольных «регионов» поставленные задачи в виде диверсификации региональной экономики, создания новых рабочих мест в сфере услуг за счет доходов от экспорта угля, должны стать определяющими на ближайшие годы.

Если говорить о компромиссе между угольными компаниями и «РЖД», то **президентом России** отмечена необходимость закрепить взаимную ответственность перед друг другом по вывозу продукции угольной промышленности с четким определением объемов,

пунктов загрузки и назначения. И, по нашему мнению, это прямое указание для сторон – сесть за стол переговоров и в кратчайшие сроки закрепить взаимные обязательства по объему грузовой базы, которая подлежит транспортировке на транспортно-логистической инфраструктуре железнодорожного транспорта в срок до 2024 года.

– Насколько рост угольной отрасли Якутии в целом может повлиять на развитие инфраструктуры Восточного полигона?

– На совещании 2 марта **Президент России** отметил особую важность расширения пропускной способности железнодорожной сети в направлении Республики Якутии. Правительством России для соблюдения сроков реализации данного проекта предусмотрена возможность финансирования из средств Фонда национального благосостояния, что говорит о стратегической важности Республики Якутии в транспортно-энергетическом балансе нашей страны.

Стратегическими документами развития на угольных месторождениях региона к 2030 г. ежегодно предполагается добывать порядка 40 млн. тонн, что в два раза превышает фактические показатели на сегодняшний момент. С учетом того, что за последние 15 лет добыча угля на территории региона выросла на 30%, перспективы дальнейшего роста добычи является вполне ожидаемыми.

Развитие промышленного комплекса Южно-Якутского угольного бассейна – это безусловно экспортные проекты с привязкой к Транссибу. Ориентировочная суммарная мощность только Алдано-Чульманского района бассейна по угледобыче составляет не менее 30 млн. т угля в год (при емкости угольного рынка азиатских стран в 800-900 млн т.). Строительство угольных предприятий в Южно-Якутском бассейне и его эксплуатация сдерживается существующими транспортными инфраструктурными ограничениями. Группой «Мечел» уже реализован на территории Республики Якутия проект строительства железнодорожной ветки по направлению Улак – Эльга длиной 321 км, который соединяет БАМ с Эльгинском месторождением. В настоящее время пропускная способность сети оценивается 4 млн тонн, при проектном значении в 25 млн тонн. Отсюда, утверждение, что рост экспортных поставок угля в страны АТР зависит от расширения транспортной мощности железнодорожной сети в направлении Южно-Якутского угольного бассейна является вполне справедливым.

– Может ли развитие угольной отрасли Якутии в целом может повлиять на инфраструктуру Восточного полигона?

– Стратегическими документами развития на угольных месторождениях региона к 2030 году ежегодно предполагается добывать порядка 40 млн. тонн, что в два раза превышает фактические показатели на сегодняшний момент. С учетом того, что за последние 15 лет добыча угля на территории региона выросла на 30%, перспективы дальнейшего роста добычи является вполне ожидаемыми.

Развитие промышленного комплекса Южно-Якутского угольного бассейна – это, безусловно, экспортные проекты с привязкой к Транссибу. Ориентировочная суммарная мощность только Алдано-Чульманского района бассейна по угледобыче составляет не менее 30 млн т угля в год (при емкости угольного рынка азиатских стран в 800-900 млн т.).

Строительство угольных предприятий в Южно-Якутском бассейне и его эксплуатация сдерживается существующими транспортными инфраструктурными ограничениями. Группой «Мечел» уже реализован на территории Республики Якутия проект строительства железнодорожной ветки по направлению Улак – Эльга длиной 321 км, который соединяет БАМ с Эльгинском месторождением. В настоящее время пропускная способность сети оценивается 4 млн тонн, при проектном значении в 25 млн тонн.

Отсюда утверждение, что рост экспортных поставок угля в страны АТР зависит от расширения транспортной мощности железнодорожной сети в направлении Южно-Якутского угольного бассейна является вполне справедливым.

– Насколько, на Ваш взгляд, практически можно реализовать проект поквартального графика этапов строительства Восточного полигона с показателями пропускной и провозной способности, предельной средней массы грузового поезда во всех деталях. Как это решение может ускорить модернизацию Восточного полигона?

– Планы ускорить модернизацию объектов железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона звучали и ранее. В 2018 года, когда на президентском уровне прозвучал призыв расширить присутствие России на мировом угольном рынке, тогдашний премьер-министр Дмитрий Медведев обратил внимание на необходимость формирования плана по ускоренной модернизации восточного полигона.

В начале 2020 году «РЖД» уже был разработан план ускоренной модернизации Восточного полигона, где основные усилия были сконцентрированы на строительстве дополнительных путей и развитие станций на таких участках, как Мариинск – Тайшет, Междуреченск – Тайшет, Хабаровск – Находка.

В марте этого года ускорить модернизацию призвал **президент России** с конкретной привязкой по срокам выполнения до 2024 года, в результате **Минтранс России** оперативно был разработан проект поквартального графика этапов строительства. Для всестороннего контроля и мониторинга за реализацией проекта, особенно в части функционирования строительного комплекса, был подключен Минстрой России.

Вопросы эффективного администрирования всегда актуальны, особенно когда они касаются реализации масштабных проектов. Вместе с тем, в данном случае, четко определены полномочия, сроки и зоны ответственности профильных ведомств. В случае отсутствия не запланированных и не штатных чрезвычайных ситуаций, как на примере 2020 года, способных оказать негативное влияние на состояние национальной экономики, к 2024 году все заинтересованные стороны должны обеспечить результат в виде роста объемов перевозки грузовой базы в направлении стран АТР по Восточному полигону.

– «РЖД» в этом году обещают закончить строительную часть первого этапа развития Восточного полигона. Насколько реальны эти планы в настоящее время?

– Данное утверждение является вполне обоснованным. По итогам 2020 года в направлении Восточного полигона было перевезено около 144 млн т, в том числе экспортные поставки оцениваются на уровне 100,9 млн т, что соответствует параметрам провозной способности, предусмотренным комплексным планом магистральной инфраструктуры на соответствующий период.

Транспортная монополия с 2021 года активно приступает к реализации второго этапа модернизации Восточного полигона. Таким образом, по нашему мнению, необходимости дополнительного финансирования не существуют. В рамках первого этапа «РЖД» столкнулся с систематическими проблемами в работе строительного комплекса. В результате срок реализации первого этапа модернизации Восточного полигона был передвинут с 2017 на 2021 год. С учетом накопленного опыта в рамках первого этапа в дальнейшем «РЖД» планируется осуществлять более детальный и жесткий контроль мероприятий данных проектов, особенно при заключении договоров на весь цикл технического проектирования и строительства.

– Председатель правительства **М. Мишустин** на днях поручил кабинету министров совместно с «РЖД» подготовить детальный план мероприятий по увеличению пропускной способности железных дорог на Дальнем Востоке с учетом предложений главы «Роснефти» Игоря Сечина. Председатель правительства распорядился проработать при этом источники финансирования. От чего будет зависеть реализация этого поручения?

– Игорь Сечин является ответственным секретарем президентской комиссии по ТЭКу и обращает свое внимание на необходимость модернизации Восточного полигона и портовой инфраструктуры Дальнего Востока. Оказать прямое влияние на ход поручения

может состояние европейского угольного рынка, который, на наш взгляд, является не перспективным направлением.

В настоящее время продукция угольной промышленности не рассматривается в энергетическом балансе европейских стран как один из основных видов используемого топлива. Дальнейшее вытеснение угля из энергетики Европы является неизбежной тенденцией и соответственно можно смело прогнозировать падение спроса.

Вместе с тем, по итогам прошлого года в южном направлении было поставлено по железной дороге на 12,3% угля больше, чем в 2019 году. Не в последнюю очередь причиной вывоза угля через порты Черноморского побережья является ограничение пропускной способности БАМа. Здесь можно видеть взаимосвязь интересов представителей нефтяного и угольного бизнеса при использовании транспортно-логистической инфраструктурой Черноморского побережья. В данной ситуации с учетом перспектив азиатского рынка является целесообразным перераспределение грузопотоков угольного и нефтяного сектора, на что и обращает свое внимание представители экспертного и научного сообщества.

– К 2024 году в восточном направлении необходимо обеспечить как минимум плюс 30% перевозок угля по сравнению с 2020 годом – 68 млн тонн. Насколько эти показатели достижимы в нынешних условиях?

– За последние 10 лет Россия активно наращивает поставки угля на энергетические рынки АТР. По данным Минэнерго России в 2011 году объем поставки угля по данному направлению оценивался на уровне 37 млн т. На сегодняшний день на этом направлении поставляется около 120-125 млн тонн российского угля. В результате доля РФ на угольном рынке АТР в условиях реализации только первого этапа строительства и модернизации Восточного полигона уже выросла в 2 раза (с 4,5% до 10%).

Дальнейший рост поставок угля в страны АТР зависит от геополитических интересов нашей страны и экономической конъюнктуры, формируемой на энергетических рынках. На экспертном уровне признается, что в АТР присутствует дополнительная потребность в поставках угля, которую могли бы покрыть как раз российские компании. По прогнозам Минэкономразвития и Минэнерго, к 2035 году общая международная торговля углем вырастет примерно на 5-15%, то есть с текущих 1,45 млрд тонн до 1,52-1,64 млрд тонн.

До 2035 года потенциальный рост спроса на уголь в регионе АТР на уровне 200 млн тонн должен обеспечить растущие потребности Индии, Вьетнама, Пакистана, Бангладеш и безусловно Китай, со своей программой развития угольной генерации. Таким образом, в условиях эффективно выстроенной ценовой политики со стороны российского бизнеса, плановые показатели увеличения поставок угля к 2024 году в 30% являются вполне реальными.

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/interview/v-atr-prisutstvuet-dopolnitelnaya-potrebnost-v-postavkakh-uglya-kotoruyu-rossiyskie-kompanii-mogli-b/>

ИНТЕРФАКС; 2021.03.22; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА МОРСКОГО НЕФТЕТЕРМИНАЛА ДЛЯ «ВОСТОК ОЙЛА»

Главгосэкспертиза России выдала положительное заключение на результаты инженерных изысканий и проектную документацию строительства объектов первой очереди нефтяного терминала «Порт бухта Север» на Таймыре, сообщила пресс-служба ведомства.

Проект строительства первой очереди предполагает возведение причалов общей протяженностью 1,276 тыс. метров. Объем перевалки нефти через морской терминал «Порт бухта Север» планируется довести до 30 млн тонн в год с использованием инфраструктуры первой очереди.

Строительные работы объектов первого пускового комплекса пройдут в три этапа. На первом этапе планируется возвести причал портофлота и причалы для выгрузки

строительных грузов, построить контрольно-пропускной пункт, эстакады для досмотра автотранспорта, ремонтно-механические мастерские, площадки для хранения генеральных грузов и заправки погрузчиков. Также будут установлены трансформаторные подстанции, водомерный узел, эстакада для инженерных сетей и иные вспомогательные здания и сооружения.

Второй этап предполагает возведение технологических причалов и объектов терминала для отгрузки 26,1 млн тонн нефти в год. Также планируется обустройство участка мойки и площадки обслуживания бонов, открытого склада для контейнеров с оборудованием, прокладка технологического трубопровода, размещение буферной емкости дизельного топлива, блока системы измерений количества и качества нефти, насосной станции откачки и других базовых производственных объектов.

В рамках третьего этапа запланировано обустройство акватории порта, установка средств навигационного оборудования и возведение объектов системы обеспечения безопасности мореплавания.

Параллельно с подготовкой к строительству первой очереди компания «Восток Ойл» в марте 2021 года приступила к проектированию второй и третьей очереди морского терминала «Порт бухта Север», предусматривающие поэтапный выход на общий объем перевалки нефти до 100 млн тонн в год к 2030 году.

Нефтяной терминал «Порт бухта Север» строится на базе расширяемого морского порта Диксон на Таймыре. Терминал необходим для перегрузки на танкеры и дальнейшей транспортировки нефти с месторождений проекта «Восток Ойл» по Северному морскому пути в порты России, Европы и стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

В «Восток Ойл» входят активы «Роснефти» (МОЕХ: ROSN) на севере Красноярского края: Западно-Иркинский участок с запасами нефти 0,5 млрд тонн, месторождения Ванкорского кластера. С недавнего времени в «Восток Ойл» вошло Пайяхское месторождение с запасами более 1 млрд тонн нефти. Кроме того, «Восток Ойл» активно участвует в аукционах на недропользование на севере Красноярского края.

«Роснефть» пообещала уже в 2024 году отгружать с «Восток Ойла» 30 млн тонн нефти по Северному морскому пути. Ожидается, что «Восток Ойл» в рамках первой очереди обеспечит добычу, перевалку и транспортировку 50 млн тонн нефти, в рамках второй - до 100 млн тонн.

ТАСС; 2021.03.22; МИНПРОМТОРГ ПРЕДЛАГАЕТ ЗАКОНОДАТЕЛЬНО ЗАКРЕПИТЬ ПРЕФЕРЕНЦИИ ДЛЯ «ЗЕЛЕНОГО» СУДОХОДСТВА

Минпромторг России приступил к созданию проекта федерального закона, который будет стимулировать применение «зеленых» технологий в судоходстве, следует из уведомления на официальном сайте разработки нормативно-правовых актов.

Предполагается, что изменения внесут в Кодекс торгового мореплавания РФ и федеральный закон о морских портах. Планируемый срок вступления проекта нормативного правового акта силу - январь 2023 года.

Примером новых норм, говорится в материалах, опубликованных на портале, может быть установление зависимости величины портовых сборов от «экологичности» судна. Под экологичностью понимается использование на судне видов топлива с низким содержанием загрязняющих веществ (сера, азотистые соединения, тяжелое топливо), использование газомоторного топлива, использование электроэнергии из береговых источников питания при стоянке судна в морском порту, использование электродвижения.

На законодательном уровне предлагается предусмотреть преференции для «зеленых» судов при определении очередности захода в морские порты и очередности постановки к причалу (как это сделано в отношении линейных судов). В части судостроения необходимо будет предусмотреть преференции для «зеленых» судов при распределении мер государственной поддержки (утилизационный грант, субсидирование процентной

ставки по кредиту на строительство судов, субсидирование лизинговых выплат на вновь построенные суда). Использование электродвижения в судоходстве потребует закрепления норм в части обеспечения подключения к береговой электрической инфраструктуре.

В материалах уточняется, что морской транспорт существенно влияет на загрязнение окружающей среды. Речь идет о сбросе в океан замазученных вод, мусора от производственной деятельности и от жизнедеятельности экипажа на борту, выбросах в атмосферный воздух выхлопных газов от судовых двигателей.

Многие страны вводят свои национальные требования по сокращению загрязнения окружающей среды с судов - более жесткие или более точные по сравнению с мировыми требованиями (Европа, Китай, США). В мире существует несколько проектов добровольной сертификации на дружественность судов, судоходных компаний или морских портов к окружающей среде (например, проект Green Award). Такие проекты предлагают взаимные добровольные преференции для участников. Например, морской порт, участвующий в проекте, предлагает пониженные портовые платежи для судов, имеющих «зеленый» сертификат. В свою очередь «зеленое» судно отдает предпочтение на заходы в «зеленые» порты. Одна из крупнейших мировых судоходных компаний Maersk при поддержке датского правительства объявила о своем движении к судоходству с «нулевым» выбросом в окружающую среду.

«Такие проекты стимулируют инновационное судостроение, инновационные методы судовождения, стимулируют развитие чистой портовой инфраструктуры. <...> Наиболее востребованными инновационными направлениями в области зеленого судоходства являются применение газомоторного топлива, использование электродвижения с зарядкой батарей от береговых источников, применение техник и технологий, существенно понижающих энергопотребление на единицу проделанной работы. В Российской Федерации не существует законодательных норм, каким-либо образом стимулирующих применение зеленых технологий в судоходстве», - отмечается в материалах к законопроекту.

<https://tass.ru/ekonomika/10963505>

ТАСС; 2021.03.22; РФ И США ПРОВЕЛИ УЧЕНИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СВЯЗИ ПРИ РАЗЛИВАХ НЕФТИ И МОРСКИХ АВАРИЯХ

Морские спасательные службы РФ и Береговая охрана США в понедельник отработали взаимодействие при крупных разливах нефти и морских авариях на учениях по связи BRAVO-2021, сообщила **пресс-служба Росморречфлота**.

«В процессе учения были отработаны вопросы организации оповещения и последующей связи участников взаимодействия при крупномасштабных разливах нефти на море и других морских авариях», – говорится в сообщении.

В учениях были задействованы Морспасслужба РФ, морской спасательно-координационный центр Владивосток, приморский филиал Морспасслужбы и береговая охрана США. Учения подтвердили нормальную работу связи между участниками взаимодействия.

<https://tass.ru/obschestvo/10960113>

Сообщения по событию:

[ИА Regnum, Москва, 22 марта 2021, РФ и США отработали взаимодействие при разливах нефти и морских авариях](#)

ТАСС; 2021.03.22; ПРОГРАММА РЕАБИЛИТАЦИИ ДОНА МОЖЕТ ПОТРЕБОВАТЬ БОЛЕЕ 90 МЛРД РУБЛЕЙ

Росводресурсы подготовили проект программы экологической реабилитации реки Дон, на ее реализацию может потребоваться более 90 млрд рублей, сообщил глава ведомства Дмитрий Кириллов журналистам в понедельник.

«На сегодняшний день такая программа [по реабилитации Дона] нами подготовлена, она на стадии обсуждения <...> Не хочу никого пугать, но предварительно могу сказать, что она стоит порядка 90 с лишним млрд: 26 у нас есть и порядка 75 – это на сегодняшний день объем дофинансирования. Сейчас эта программа, объединяющая разные национальные проекты, комплекс мероприятий по этой проблеме. Мы занимаемся ее утверждением и поиском финансирования, чтобы приступить к последующей реализации», – сказал он.

По словам Кириллова, начать реализацию программы по реабилитации реки планируется уже в 2022 году. Масштабирование программы начнется в 2023-2024 годы после выделения дополнительных средств. В целом она рассчитана до 2030 года.

Глава Росводресурсов отметил, что главными целями программы, в частности, являются снижение потерь запасов воды и борьба с повышением солености. «Там остро стоит вопрос количества водных ресурсов и рациональности их использования, снижения потерь и вообще обеспечения. Где взять эту дополнительную воду гарантированно? – Из воздуха ее не возьмешь и каждый год надеяться на осадки не будешь <...> Второй вопрос связан, в том числе, с деградацией водотоков водных артерий и влиянием Азовского моря, повышением солености. Именно это потребовало от нас проведения соответствующих научных исследований», – пояснил он.

С 2007 года в бассейне реки Дон наблюдается маловодье, значительно сказавшееся на наполненности Цимлянского водохранилища – уровень воды в водоеме был охарактеризован как «рекордно низкий». Также проблемы экосистемы реки Дон повлияли на транспортную и сельскохозяйственную отрасли Ростовской области. По словам первого заместителя главы региона Виктора Гончарова, по инициативе региональных властей на уровне правительства РФ ведется проработка вопроса о создании государственной программы оздоровления реки.

<https://tass.ru/obschestvo/10967877>