



Ежедневный мониторинг СМИ

26 МАРТА 2021

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|---|----|
| РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.03.25; МИНТРАНС: ПРОИЗВОДИТЕЛИ ДОЛЖНЫ НЕ ДОПУСКАТЬ ПОВТОРНЫХ ОТКАЗОВ АВИАТЕХНИКИ..... | 4 |
| РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.03.25; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ПОВЫСИТЬ ШТРАФЫ ДЛЯ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ.. | 4 |
| ТАСС; 2021.03.25; МИНТРАНС ПОКА НЕ ПРИНИМАЛ РЕШЕНИЙ ПО ЦИФРОВЫМ ПРОЕЗДНЫМ | 5 |
| ИЗВЕСТИЯ; СЕРГЕЙ ГУРЬЯНОВ; 2021.03.26; С ДОНА ПОСТУЧАЛИ: КОМУ НУЖНА ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ РЕАБИЛИТАЦИЯ; ПРОЕКТ ПО ОЗДОРОВЛЕНИЮ РЕКИ МОЖЕТ ОБОЙТИСЬ В 90 МЛРД РУБЛЕЙ | 6 |
| ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.03.26; АВИАКОМПАНИИ ПРОСЯТ ПОБЫСТРЕЕ РАЗРЕШИТЬ ИМ НАДЕВАТЬ НАРУЧНИКИ НА ДЕБОШИРОВ; ЗАКОНОПРОЕКТ БЫЛ ВНЕСЕН В ДУМУ В 2018 ГОДУ И ПРОШЕЛ ПЕРВОЕ ЧТЕНИЕ В 2019 ГОДУ | 10 |
| КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.03.26; ДОЛГИ ИЛИ ПЛАТИ; В МИНИСТЕРСТВАХ И ВЕДОМСТВАХ РАЗОБРАЛИ МЕХАНИЗМ НОВЫХ КОНТРАКТОВ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ | 12 |
| РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.03.25; КОМПАНИИ ОШТРАФОВАЛИ НА 2,4 МЛРД РУБЛЕЙ ЗА НЕУПЛАТУ В СИСТЕМЕ «ПЛАТОН» | 13 |
| РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.03.25; РОСТРАНСНАДЗОР ВЫДАЛ В 2020 ГОДУ В 2,5 БОЛЬШЕ ПРЕДОСТЕРЕЖЕНИЙ..... | 14 |
| РОССИЯ 24; 2021.03.25; РОССИЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ АВИАСООБЩЕНИЕ ЕЩЕ С ШЕСТЬЮ СТРАНАМИ..... | 14 |
| РОССИЯ 24; 2021.03.26; БЛОКИРОВКА СУЭЦКОГО КАНАЛА СТОИТ 10 МИЛЛИАРДОВ ДОЛЛАРОВ В ДЕНЬ | 14 |
| РОССИЯ 24; 2021.03.25; РАЗБЛОКИРОВКА СУЭЦКОГО КАНАЛА МОЖЕТ ЗАНЯТЬ НЕСКОЛЬКО НЕДЕЛЬ. НОВОСТИ НА "РОССИИ 24" | 14 |
| РОССИЯ 1 ВЕСТИ В 20:00; ЕВГЕНИЙ ПОДДУБНЫЙ; 2021.03.25; САМАЯ ДОРОГАЯ ПРОБКА: ЧЕМ ГРОЗИТ МИРОВОЙ ЭКОНОМИКЕ АВАРИЯ В СУЭЦКОМ КАНАЛЕ..... | 15 |
| РОССИЯ 1 ВЕСТИ В 20:00; МАРИНА НАУМОВА; 2021.03.25; ПРОКУРАТУРА НАЧАЛА ПРОВЕРКУ МЕЖДУНАРОДНОГО ПУНКТА ПРОПУСКА НА РОССИЙСКО-ЛИТОВСКОЙ ГРАНИЦЕ | 16 |
| РОССИЯ 1 УТРО РОССИИ; 2021.03.25; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ КРУИЗ С КЭШБЭКОМ: ВЫГОДНО И ИНТЕРЕСНО | 16 |
| РОССИЯ 1 ВЕСТИ-МОСКВА; МАРИЯ САУШКИНА; 2021.03.25; НА СТОЛИЧНЫХ АВТОВОКЗАЛАХ ВСЕ БОЛЬШЕ ПАССАЖИРОВ: КУДА УЕЗЖАЮТ ЧАЩЕ ВСЕГО | 16 |
| НОВГОРОДСКОЕ ОБЛАСТНОЕ ТЕЛЕВИДЕНИЕ; 2021.03.25; ГУБЕРНАТОР АНДРЕЙ НИКИТИН ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ИТОГИ ВСТРЕЧИ С ВЛАДИМИРОМ ПУТИНЫМ | 16 |
| РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2021.03.25; КАБМИН РФ ПЕРЕНЕС НА 2021 Г С 2020 Г ВЫДЕЛЕНИЕ 15,5 МЛРД РУБ ИЗ ФНБ НА БАМ-ТРАНССИБ..... | 17 |

| | |
|--|----|
| НИА НИЖНИЙ НОВГОРОД; 2021.03.25; ОДИННАДЦАТЬ МОСТОВ БУДУТ ПОСТРОЕНЫ НА ТРАССЕ М-12 «МОСКВА-КАЗАНЬ» В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ | 17 |
| НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.03.25; ПРЕДСТАВЛЕНА ИНТЕРАКТИВНАЯ КАРТА НАЦПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОДОРОГИ» | 18 |
| НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.03.25; В ОМСК ПОСТУПИЛО ПОЧТИ 30 НОВЫХ ТРОЛЛЕЙБУСОВ | 18 |
| ТАСС; 2021.03.25; СРЕДСТВА НА СТРОИТЕЛЬСТВО ТРЕХ ПУТЕПРОВОДОВ В ПРИАМУРЬЕ МОГУТ ВЫДЕЛИТЬ ПО НАЦПРОЕКТУ | 19 |
| ТАСС; 2021.03.25; БОЛЕЕ 6 МЛРД РУБ. НАПРАВЯТ НА РЕМОНТ ДОРОГ В САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ В 2021 ГОДУ | 20 |
| НИА ФЕДЕРАЦИЯ; 2021.03.25; ТОМСКАЯ ОБЛАСТЬ В 2021 ГОДУ ОТРЕМОНТИРУЕТ ДОРОГИ К 22 ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫМ УЧРЕЖДЕНИЯМ..... | 20 |
| НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.03.25; ПОД УЛЬЯНОВСКОМ ОТРЕМОНТИРУЮТ ТРАССУ ДИМИТРОВГРАД – ТОЛЬЯТТИ..... | 21 |
| ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЖАННА ЗВЯГИНА; 2021.03.25; МИНТРАНС РАЗРАБОТАЛ ПРАВИЛА ПРОВЕДЕНИЯ МЕДОСМОТРА ПИЛОТОВ | 22 |
| КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2021.03.26; РОССИЯНАМ ПРИОТКРЫВАЕТСЯ ЕС; АВИАСООБЩЕНИЕ С ГЕРМАНИЕЙ ВОЗОБНОВИТСЯ С 1 АПРЕЛЯ..... | 23 |
| ИЗВЕСТИЯ; ИВАН НОСАТОВ; 2021.03.25; В РСТ УСОМНИЛИСЬ В ПАДЕНИИ ЦЕН НА БИЛЕТЫ ИЗ-ЗА ВОЗОБНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ | 24 |
| КОММЕРСАНТЬ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ, ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2021.03.26; СУЕТА СУЭЦ; СКОПЛЕНИЕ СУДОВ НА ПОДХОДАХ К КАНАЛУ МЕШАЕТ ПОСТАВКАМ РОССИЙСКОГО ГАЗА | 24 |
| ИЗВЕСТИЯ; ВАЛЕРИЙ ВОРОНОВ, НАТАЛЬЯ ПОРТЯКОВА; 2021.03.26; СУЭЦКИЙ КАПКАН: ЗАТОР НА ТОРГОВОМ МАРШРУТЕ НЕ СПАС НЕФТЬ ОТ СНИЖЕНИЯ; ЭКСПЕРТЫ ПРЕДУПРЕДИЛИ О НОВОМ УДЕШЕВЛЕНИИ ЧЕРНОГО ЗОЛОТА ИЗ-ЗА ЛОКДАУНОВ В ЕВРОПЕ..... | 26 |
| РБК; 2021.03.25; БЛОКИРОВКА СУЭЦКОГО КАНАЛА ПОЗВОЛИЛА ВЛАДЕЛЬЦАМ ТАНКЕРОВ ВЫЙТИ ИЗ УБЫТКОВ..... | 27 |
| ВЕДОМОСТИ; ИЛЬЯ ВИНОГРАДОВ; 2021.03.26; КОНТЕЙНЕРОВОЗ EVER GIVEN ЗАСТРЯЛ НАДОЛГО; ПРОБКА В СУЭЦКОМ КАНАЛЕ ОБХОДИТСЯ В \$400 МЛН В ЧАС | 28 |
| РИА НОВОСТИ; 2021.03.25; ЭКСПЕРТ НАЗВАЛ ОТВЕТСТВЕННОГО ЗА ИНЦИДЕНТ В СУЭЦКОМ КАНАЛЕ | 29 |
| РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2021.03.26; ФАС РАСКРИТИКОВАЛА ИДЕЮ О ПРИОРИТЕТЕ ГРУЗОВ ЗА ПРЕДОПЛАТУ РЖД | 30 |
| АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ ВЛАДИВОСТОК; НАДЕЖДА ЛУЖИНА; 2021.03.25; УТОНЕМ В ЧЁРНОЙ ПЫЛИ?; ЧЕМ ГРОЗИТ УВЕЛИЧЕНИЕ ПЕРЕВАЛКИ УГЛЯ В РЕГИОНЕ | 32 |
| ВЕДОМОСТИ; МАГОМЕД ГАСАНОВ; 2021.03.26; ЛОГИСТИКА БЕЗ МКАД: НОВЫЕ УСЛОВИЯ И НОВЫЕ РЕШЕНИЯ; В МОСКОВСКОМ РЕГИОНЕ ВЫРАСТУТ ТАРИФЫ НА ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ | 34 |
| ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.03.26; КОММЕРЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ НАЙДЕТ В 2021 ГОДУ НОВЫЕ ТОЧКИ РОСТА; ЭТО ОБСЛУЖИВАНИЕ Е-SOMMERCE И ЦИФРОВИЗАЦИЯ ПРОЦЕССОВ СБЫТА | 36 |
| РЖД-ПАРТНЕР; ДМИТРИЙ НИКИТИН; 2021.03.25; ЦЕЛЕВАЯ МОДЕЛЬ РЫНКА КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК АКТУАЛИЗИРУЕТ ОПРЕДЕЛЕНИЯ, РОЛИ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ УЧАСТНИКОВ..... | 39 |

| | |
|--|----|
| ТАСС; 2021.03.25; ОАК ВКЛЮЧИЛ ЧЕМЕЗОВА В КАНДИДАТЫ В ЧЛЕНЫ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ | 39 |
| КОММЕРСАНТЪ ПРИВОЛЖЬЕ; АНДРЕЙ РЕПИН; 2021.03.26; МЕЧТЫ НА МИЛЛИАРДЫ; НИЖЕГОРОДСКОМУ ПРАВИТЕЛЬСТВУ ПРЕДСТАВЯТ ДВА ВАРИАНТА ТРАНСПОРТНОЙ СХЕМЫ | 40 |
| РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2021.03.25; ПЛАН РАЗВИТИЯ ОПОРНОЙ СЕТИ АВТОДОРОГ В РФ БУДЕТ ПРАКТИЧЕСКИ ГОТОВ К АПРЕЛЮ – ХУСНУЛЛИН | 41 |
| РИА НОВОСТИ; 2021.03.25; ОРЛОВ РАССКАЗАЛ ХУСНУЛЛИНУ О РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА КАНАТНОЙ ДОРОГИ В ХЭЙХЭ | 42 |
| ТАСС; 2021.03.25; КОМИТЕТ ГОСДУМЫ ПОДДЕРЖАЛ ВВЕДЕНИЕ ШТРАФОВ ЗА ВЫСАДКУ ДЕТЕЙ-БЕЗБИЛЕТНИКОВ ИЗ ТРАНСПОРТА | 43 |
| РАДИО КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; 2021.03.25; ЭКСПЕРТ О БЕСПЛАТНЫХ ПОЕЗДКАХ ДЛЯ ДЕТЕЙ: «ПЕРЕВОЗЧИКИ БУДУТ ПОВЫШАТЬ ПРОЕЗД» | 43 |
| РИА НОВОСТИ; 2021.03.25; МВД ПРЕДЛОЖИЛО УЖЕСТОЧИТЬ НАКАЗАНИЕ ЗА ПЬЯНУЮ ЕЗДУ | 43 |
| REGNUM; 2021.03.25; РОСАВИАЦИЯ ВЫДАЛА ДОПУСКИ НА ЧАРТЕРНЫЕ РЕЙСЫ В ПЯТЬ СТРАН | 44 |
| РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2021.03.25; ПАССАЖИРОПОТОК РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ С НАЧАЛА ГОДА УПАЛ НА 37,8% | 44 |
| ТАСС; АРЗУ ПАШАЕВА, АРТЕМ ПОПОВ; 2021.03.25; ГРИГОРИЙ РАПОТА: ВОПРОС О СЛИЯНИИ РФ И РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ НИКТО НЕ ПОДНИМАЛ | 45 |
| ТАСС; ПАВЕЛ БУШУЕВ; 2021.03.25; ВУЧИЧ ПОБЛАГОДАРИЛ РОССИЮ И РЖД ЗА СТРОИТЕЛЬСТВО ОБЪЕКТОВ В СЕРБИИ | 47 |
| РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2021.03.25; РЖД ДО 2025 ГОДА ВЛОЖАТ В Ж/Д ИНФРАСТРУКТУРУ МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ 43,5 МЛРД РУБ..... | 47 |
| ТАСС; 2021.03.25; РОСАТОМ РАССЧИТЫВАЕТ ПОДГОТОВИТЬ ТЭО ПРОЕКТА ПО ЭКСПОРТУ ВОДОРОДА В ЯПОНИЮ ЗА 1-2 МЕСЯЦА..... | 48 |
| ТАСС; 2021.03.25; НАЧАЛАСЬ РЕКОНСТРУКЦИЯ СТАНЦИЙ КРЮКОВО И РАМЕНСКОЕ БУДУЩЕГО МЦД-3..... | 49 |
| РИА НЕДВИЖИМОСТЬ; 2021.03.25; РЖД ПОЛУЧАТ ЗЕМЛЮ НА ЮГО-ВОСТОКЕ МОСКВЫ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ..... | 49 |
| РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2021.03.25; СУД ПО ИСКУ РОСЖЕЛДОРА НА 2,4 МЛРД РУБ ВЗЫСКАЛ СО "СТРОЙПУТЬИНВЕСТА" 90 МЛН РУБ..... | 50 |
| РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2021.03.25; СУД УТВЕРДИЛ ОТКАЗ ФИНСКОЙ SKODA TRANSTECH В ИСКЕ К «ДОЧКЕ» РЖД НА 11,7 МЛН ЕВРО..... | 50 |
| ТАСС; 2021.03.25; МИШУСТИНА ПОПРОСИЛИ ОБСУДИТЬ С ГРЕЦИЕЙ ВОПРОС ОСВОБОЖДЕНИЯ РОССИЙСКИХ МОРЯКОВ..... | 51 |
| ИНТЕРФАКС; 2021.03.25; ВМТП УВЕЛИЧИТ ПРОПУСКНУЮ СПОСОБНОСТЬ СКЛАДА ПОД КОНТЕЙНЕРЫ НА 20%..... | 52 |
| ИНТЕРФАКС; 2021.03.25; ВОЛГА-ФЛОТ ПРИМЕТ СТРАТЕГИЮ НА 2021-25ГГ, ПРИОРИТЕТЫ - НОВЫЕ СУДА И ЦИФРОВИЗАЦИЯ..... | 52 |

ПУБЛИКАЦИИ

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.03.25; МИНТРАНС: ПРОИЗВОДИТЕЛИ ДОЛЖНЫ НЕ ДОПУСКАТЬ ПОВТОРНЫХ ОТКАЗОВ АВИАТЕХНИКИ

Производители авиационной техники должны принимать меры для предотвращения повторяющихся отказов выпускаемой ими техники, сообщил заместитель министра транспорта России **Игорь Чалик** в ходе заседания коллегии Ространснадзора.

Как отметил замминистра, с 2013 года с воздушными судами российского производства произошло около 800 инцидентов, связанных с отказами систем самолетов. Но в материалах расследований ни разу не указывалось, чтобы были высказаны претензии к производителям.

«Даже если все компоненты были произведены с соблюдением всех условий и правил, тем не менее, если они вызывают системные отказы, необходимо, обращать внимание и производителей на данные отказы и принимать меры по их предотвращению», – сказал **Чалик**.

Он также заметил, что Ространснадзором были установлены случаи производства авиационной техники при отсутствии разрешительных документов. **«В этих условиях деятельность Ространснадзора должна быть активизирована и направлена на обеспечение безопасности полетов, в том числе с целью понуждения изготовителей обратиться в Росавиацию для получения необходимых разрешительных документов, предусмотренных воздушным законодательством»,** – отметил **Чалик**.

<https://rg.ru/2021/03/25/mintrans-proizvoditeli-dolzhen-ne-dopuskat-povtornyh-otkazov-aviatehnik.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.03.25; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ПОВЫСИТЬ ШТРАФЫ ДЛЯ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ

Необходимо увеличить размеры административных наказаний за несоблюдение правил безопасности в авиации общего назначения, так как они несоизмеримы совершаемым нарушениям, заявил заместитель министра транспорта **Игорь Чалик** в ходе заседания коллегии Ространснадзора.

«Поручаю Ространснадзору проработать вопрос об актуализации составов административных правонарушений, совершаемых на воздушном транспорте, видах и размеров наказаний за их нарушение и внести соответствующие предложения», – сказал **Чалик**.

Авиация общего назначения используется для оказания услуг и выполнения работ на легких самолетах. Например, этот вид авиации применяется во время поисковых и спасательных работ, сельскохозяйственных работ, для мониторинга трубопроводов, линий электропередач, а также для перевозки небольшого числа пассажиров, совершения экскурсий.

По словам замминистра, в сфере авиации общего назначения распространяется практика оказания услуг, не отвечающих требованиям безопасности. Причиной непрекращающихся фактов нарушений является несоизмеримость административных наказаний тяжести совершаемых правонарушений, пояснил он.

Управление воздушным судном лицом, не имеющим права на управление, влечет наложение штрафа до 2,5 тысячи рублей, а допуск к полету воздушного судна по

заведомо подложным документам влечет наложение штрафа до 15 тысяч рублей, привел пример **Чалик**.

<https://rg.ru/2021/03/25/mintrans-predlozhit-povysit-shtrafy-dlia-aviacii-obshchego-naznachenii.html>

Сообщения по событию:

- [АвиаПОРТ \(aviaport.ru\), Москва, 25 марта 2021, Минтранс предложил повысить штрафы для авиации общего назначения](#)

ТАСС; 2021.03.25; МИНТРАНС ПОКА НЕ ПРИНИМАЛ РЕШЕНИЙ ПО ЦИФРОВЫМ ПРОЕЗДНЫМ

Возможность внедрения цифровых проездных в России обсуждается, однако конкретные решения по этому вопросу пока не принимались, сообщили ТАСС в **Минтрансе РФ**.

«Вопросы внедрения той или иной системы действительно обсуждаются на площадке Минтранса. Данная тема требует детальной проработки с IATA (Международная ассоциация воздушного транспорта – прим. ТАСС), причастными органами власти и участниками рынка. Конкретных решений о внедрении систем пока не принималось», – отметили в министерстве.

Ранее источники ТАСС сообщили, что Россия может создать цифровой проездной – мобильное приложение для международных перелетов внутри ЕАЭС для ускорения восстановления авиаперевозок после падения рынка из-за пандемии. Параллельно с этим в повестке также значится вопрос ускорения внедрения цифрового проездного IATA Travel Pass, который уже работает на некоторых авиамаршрутах за рубежом.

Цифровой проездной IATA

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 и легко получить информацию о том, где можно сделать прививку или сдать тест на коронавирус. Мобильное приложение разработано Международной ассоциацией воздушного транспорта и уже применяется на воздушной линии Сингапур – Лондон.

Ранее гендиректор «Аэрофлота» Михаил Полубояринов выразил уверенность, что запуск цифрового проездного IATA может помочь восстановлению рынка авиаперевозок.

Эксперты ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» в беседе с корреспондентом ТАСС отмечали, что приложение IATA может помочь вернуть доверие клиентов к авиаперелетам в период пандемии, но внедрять его нужно не на всех маршрутах сразу, а постепенно, начиная с более массовых направлений. Более того, цифровой проездной должен стать временной мерой, его постоянное использование только отпугнет пассажиров, пояснили они.

<https://tass.ru/ekonomika/10993339>

Сообщения по событию:

- [Aviation Explorer \(aex.ru\), Москва, 25 марта 2021, Минтранс пока не принимал решений по цифровым проездным](#)
- [РЖД-Партнер \(rzd-partner.ru\), Санкт-Петербург, 25 марта 2021, Внедрение цифровых проездных в РФ обсуждается, конкретных решений еще нет](#)

ИЗВЕСТИЯ; СЕРГЕЙ ГУРЬЯНОВ; 2021.03.26; С ДОНА ПОСТУЧАЛИ: КОМУ НУЖНА ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ РЕАБИЛИТАЦИЯ; ПРОЕКТ ПО ОЗДОРОВЛЕНИЮ РЕКИ МОЖЕТ ОБОЙТИСЬ В 90 МЛРД РУБЛЕЙ

Глава Росводресурсов Дмитрий Кириллов на днях сообщил, что ведомство подготовило проект программы экологической реабилитации реки Дон. По предварительным оценкам, на его реализацию может потребоваться более 90 млрд рублей, из которых есть пока только 26. О том, насколько серьезны проблемы Дона и могут ли подобные глобальные программы спасти крупнейшие реки юга России, — в материале «Известий».

Программа по реабилитации Дона, по словам Кириллова, уже подготовлена, сейчас она находится на стадии обсуждения.

— Не хочу никого пугать, но предварительно могу сказать, что она стоит порядка 90 с лишним миллиардов. 26 у нас есть, и порядка 75 — это на сегодняшний день объем дофинансирования... Мы занимаемся ее утверждением и поиском финансирования, чтобы приступить к последующей реализации, — заявил он.

Начать выполнение программы планируют в 2022 году, а ее масштабирование, по словам Кириллова, начнется в 2023–2024 годах, после выделения дополнительных средств. Рассчитана программа на срок до 2030 года.

Ранее премьер России Михаил Мишустин поручил до конца мая разработать дорожную карту по экологической реабилитации Дона с участием федеральных Минприроды, Минфина, Минтранса и Минэкономразвития. Инициаторами разработки называют Ростовскую и Волгоградскую области, которые в наибольшей степени сталкиваются с проблемами Донского бассейна. В мае, как предполагается, обсуждение программы состоится на заседании Южно-Российской парламентской ассоциации в Волгограде.

Говоря о значимости проекта, в Росводресурсах заметили, что на берегах бассейна реки Дон проживает более 12 млн человек, а плотность населения в этих субъектах в четыре раза превышает среднероссийскую.

— С точки зрения обеспечения продовольственной безопасности вопросы рационализации использования воды в этих субъектах выходят на первый план, — заявили в ведомстве «Известиям». — В регионах высокий уровень индустриализации, хорошо развита транспортно-коммуникационная инфраструктура. Географическое положение изначально создало возможности для социально-экономического развития региона. Но сейчас проблема обеспечения населения и объектов экономики водными ресурсами надлежащего качества в требуемом количестве стоит остро.

Отмечается, что ресурсы бассейна Дона «испытывали чрезвычайно высокую хозяйственную нагрузку», при этом на протяжении 2007–2017 годов «наблюдался маловодный период, обусловленный низкими запасами воды в снежном покрове и дефицитом осадков летом и осенью».

— Дефициты воды отрицательно сказывались на орошаемой земледелии, возникали проблемы с судоходством, водоснабжением городов, объектов промышленности и энергетики, — заявили в Росводресурсах.

Отмечается, что план работ по программе объединит несколько национальных проектов, касающихся продовольствия, водных путей, комфортной городской среды. Документ в настоящее время «обсуждается с федеральными органами исполнительной власти, затем предстоит заняться формированием набора мероприятий и поиском источников финансирования». При этом параметры программы «могут кардинально меняться, в том числе с точки зрения бюджетной обеспеченности», подчеркнули в Росводресурсах.

Кричащие проблемы

В Минтрансе подчеркнули, что Дон — водная магистраль международного значения, но он, как и все остальные крупные реки европейской части России, с каждым годом становится всё маловоднее.

Самым напряженным и загруженным участком бассейна называется Нижний Дон, расположенный в Ростовской области. Он формирует критически важный участок единой глубоководной системы (ЕГС), соединяющей бассейны Балтийского и Белого морей с Азово-Черноморским и Каспийским морскими бассейнами. При этом многие участки от Кочетовского гидроузла до города Аксай являются лимитирующими для грузового судоходства и не обеспечивают полную загрузку судов.

— **Водный путь Нижнего Дона уже работает на пределе своих возможностей,** — отметили в Минтрансе. — **В связи с маловодностью там регулярно вводятся ограничения по осадке судов. Судоходные компании, неся значительные экономические потери, вынуждены организовывать паузу судов, а именно перегрузку груза с одного речного судна на другое. Это связано с неспособностью судов преодолеть пережат во время маловодья.**

Цимлянское водохранилище в 2020 году и ранее, отмечают в Минтрансе, не достигало проектной отметки в 36 м — за весь прошлый год максимальная его отметка была всего 33,5 м в течение пяти дней, со 2 по 7 июня. А к концу навигации уровень упал до 31,9 м.

Главной проблемой Минтранс называет «недостаточное внимание к поддержанию уровня воды в реке».

— Изменить положение дел призван строящийся Багаевский гидроузел, — заявили в Минтрансе. — Масштабный проект обеспечит необходимые габариты водных путей, подпор для Цимлянского водохранилища, а значит, и его оздоровление, и в целом улучшит водохозяйственную ситуацию в регионе. Для развития транспортной системы России строительство Багаевского гидроузла имеет приоритетное значение. Его реализация позволит повысить транспортную доступность и провозную способность водного транспорта в донском регионе и в целом транзитный потенциал внутренних водных путей России.

Завершение строительства гидроузла запланировано на конец 2024 года. Еще два ключевых объекта — Кочетовский и Николаевский гидроузлы — будут реконструированы. Минтранс также прорабатывает перечень мероприятий, необходимых для увеличения к концу 2024 года в южных бассейнах внутренних водных путей срока навигации до девяти месяцев и для перехода на круглогодичную навигацию к 2030 году.

В комитете природных ресурсов, лесного хозяйства и экологии Волгоградской области отметили, что со своей стороны уже реализовали мероприятия по расчистке реки Перевозинка, балки Нагольная, реки Арчеда, которые находятся в Донском бассейне, что способствует решению отдельных локальных вопросов.

— Однако системному решению вопросов будут способствовать разработка и реализация плана комплекса мероприятий по восстановлению малых рек Донского бассейна и Цимлянского водохранилища, — заявили в комитете.

В Волгоградской области рассчитывают, что финансирование будет осуществляться по аналогии с другим схожим федеральным проектом — «Оздоровление Волги», где часть средств выделяется из федерального бюджета, часть — из региональных.

Председатель заксобраний Ростовской области Александр Ищенко также заявил, что эту проблему невозможно решить системно без помощи федерального центра.

— Во-первых, потому что реки — это федеральная юрисдикция, — заявил он «Известиям». — Во-вторых, оздоровление требует серьезного научно обоснованного экологического подхода и существенных затрат, которые регионам не под силу. Мер, которые самостоятельно принимает Ростовская или Волгоградская область по строительству гидроузлов, очистных сооружений, расчистке русел, недостаточно.

Ищенко отметил, что для Ростовской и Волгоградской областей «проблемы реки Дон и Цимлянского водохранилища кричащие».

— Были сезоны, когда Дон мелел настолько, что останавливалось судоходство, приходилось переагружать суда, — говорит он. — Прошлой весной приток воды в Цимлянское водохранилище составил лишь одну треть от нормы. Под угрозой не только судоходство, а прежде всего водоснабжение для миллионов людей, мелиорация, производство сельхозпродукции в самых аграрных южных регионах нашей страны.

По словам Ищенко, недостаток воды «уже привел к распространению сине-зеленых водорослей, к зарастанию берегов, к повышению солености Азовского моря», а последствия этого могут быть «самыми тяжелыми и непоправимыми». Он отметил, что парламенты Ростовской и Волгоградской областей приняли совместное обращение еще к 13 регионам по поводу разработки программ реабилитации Дона, но «в каждом из них понимают проблему по-своему и в разной степени готовы участвовать в ее решении».

Необратимое обмеление

Директор Института наук о земле Южного федерального университета, кандидат географических наук Андрей Кузнецов подтверждает: последние 15 лет выдались на Дону особенно маловодными, а в 2020 году был рекордный минимум.

— Происходит это в условиях изменения климата, — пояснил он «Известиям». — Становится теплее, больше воды из бассейна и Цимлянского водохранилища испаряется. Бассейн Дона сильно преобразован — 80% территории, откуда вода собирается в реку, распахан. В естественных условиях растения задерживают влагу, переводят ее в подземный сток, а на распаханной территории испаряемость только возрастает.

По его словам, для Донского бассейна главный влагонесущий поток — массы с Атлантического океана, то есть вода, которая испарилась над Атлантикой. Западной Европе влаги хватает, а до Дона она почти не доходит. При этом даже на Кубани ситуация лучше — там влагонесущие потоки задерживает Кавказ, свою роль играют Черное море и ледники.

Проблемы Дона же, говорит Кузнецов, накладываются одна на другую: дно заиливается, река цветет. С одной стороны, Дон сильно загрязняется, с другой — водопользовательская нагрузка на него огромна. В плохом состоянии, по его словам, находятся водоохранные зоны, где раньше находились пойменные леса, ныне вырубленные.

И в этой ситуации необходим серьезный взгляд на существующий режим водопользования, говорит Кузнецов.

— Надо понять, стоит ли нам его сохранять. Мы много воды направляем на орошение полей, в том числе на выращивание таких водоемких культур, как рис, — замечает директор Института наук о земле ЮФУ. — Все-таки на планете Земля есть более удачные места для выращивания риса, учитывая, что река Дон — это фактически единственный источник питьевой воды для региона. И тут нужно либо отказываться от его выращивания, либо использовать технологии более экономного расходования воды.

Научный руководитель Института водных проблем РАН, эколог Виктор Данилов-Данильян замечает, что обмеление Дона объясняется прежде всего природными причинами — и это уже необратимо.

— На Дону надо перераспределять хозяйственную деятельность, изо всех сил заниматься рационализацией водопользования, — сообщил он «Известиям». — В частности, значительная часть усилий должна быть направлена на восстановление прудовой системы. За многие годы там были просто брошены и фактически исчезли пруды. Но если раньше они существенной роли не играли, то в нынешних условиях они бы стабилизировали ситуацию с распределением водности по сезонам.

Где-то в бассейне Дона, говорит Данилов-Данильян, нужны мероприятия чисто гидротехнического характера, но в первую очередь нужно экономить, делать так, чтобы больше воды задерживалось и она равномернее стекала в реку.

Старший научный сотрудник Института географии РАН, кандидат географических наук Екатерина Кашутина также замечает, что на Дону необходимо заниматься соблюдением

баланса между всеми водопользователями, при этом важно учитывать мнение представителей различных отраслей науки.

— Существуют так называемые схемы комплексного использования и охраны водных объектов — СКИОВО, — рассказала она. — Они создаются для бассейнов рек, чтобы упорядочить использование воды. Сейчас, к сожалению, это достаточно мертвые схемы, но они могут стать хорошим инструментом в управлении водными ресурсами, учитывающим на научной основе интересы как государственных органов, так и всех водопользователей, чтобы действительно всем — и обществу, и природе — по возможности хватило качественной воды в достаточном количестве.

По ее словам, есть также проблема не совсем правильной борьбы с обмелением рек, которая часто сводится к дноуглублению, не всегда качественно проводимому и приводящему лишь к дальнейшему загрязнению.

Кашутина отмечает: обмеление Дона, по мнению ряда авторов, можно было бы ослабить или предотвратить с помощью подачи воды из других бассейнов. Но этот вопрос требует очень серьезной экологической экспертизы.

— Как бороться с недостатком воды? Экономией, она возможна везде, — говорит Кашутина. — Мероприятия здесь уже известны. Еще в 30-е годы в лесостепных и степных областях начали внедряться мероприятия по задержанию воды на водосборах: создание лесных полос, удержание снега на полях, сокращение непродуктивного испарения. Удержание воды на водосборах способствовало пополнению ресурсов почвенных и подземных вод и стабильному питанию рек в течение всего года. Это вопрос, решаемый с помощью сравнительно недорогих средств.

Проблемы Дона во многом схожи с проблемами Волги, по которой сейчас разработана и исполняется большая программа — «Оздоровление Волги». Обе реки уже не существуют в своем естественном движении, оно прервано каскадами узлов и водохранилищ.

— Подавляющее большинство малых рек в бассейне Дона тоже подпружены, причем маленькие пруды и плотины во многих случаях уже не выполняют своих функций, — замечает Кузнецов. — Тут, конечно, нужна инвентаризация, их нужно пытаться восстановить для наполнения Дона.

Данилов-Данильян замечает, что у двух рек есть и еще одна серьезная проблема, которая на государственном уровне, по его мнению, пока не решается.

— Все инвестиционные мероприятия, которые предполагаются, — либо строительство каких-то очистных сооружений, либо производство каких-то работ, способствующих оздоровлению Волги непосредственно, — касаются точечных, контролируемых источников загрязнения, — говорит он. — Между тем более половины грязи, поступающей в Волгу, идет из диффузных источников. А по диффузным источникам была предусмотрена только одна научная работа, которая выполнена в 18–19 годах, и инвестиционных мероприятий по диффузному загрязнению никаких вообще не было.

Диффузное загрязнение происходит из-за хозяйственной деятельности на территориях, непосредственно прилегающих к рекам и находящихся в пределах их водосборов. Данилов-Данильян замечает, что на диффузные источники приходится не менее половины загрязнений в России, а на некоторых водохозяйственных участках — до 90%.

— Так вот диффузными загрязнениями государство в России не занималось никогда, — утверждает ученый. — Они не контролируются, ничего не делается для того, чтобы сократить поступающие из них загрязнения. Как будто они вообще никогда не существовали. Такая же история и по Дону, и по всем остальным рекам.

Екатерина Кашутина, однако, заметила, что в вопросе возможного оздоровления крупных рек она является оптимистом.

— Мы можем исправить ситуацию. Но только при условии комплексного подхода к решению проблем, — сказала она «Известиям». — В частности, помимо всемерной экономии воды, строительства очистных сооружений, улучшения качества очистки

сточных вод должны также активно проводиться мероприятия на водосборах по улучшению экологической ситуации за счет предотвращения так называемого диффузного (неконтролируемого) загрязнения.

По ее словам, проведенные научные работы по Волге показали, что в последние годы порядка 60% загрязнений на этой реке поступают именно диффузным путем. А в бассейне Дона, говорит Кашутина, ситуация точно такая же, если не хуже.

Для устранения этой проблемы необходимы мероприятия на водосборах, говорит она. Мероприятия на водосборах — это, например, осуществление агротехнических мероприятий, способствующих уменьшению поверхностного склонового стока и интенсивности эрозии, оптимизация внесения удобрения на полях, организация правильного складирования отходов и их переработки, создание очистных сооружений на ливневой канализации в городах.

Важно работать с фермами и сельхозпредприятиями, которые часто неправильно утилизируют свои отходы, вывозя их в ближайшую балку или овраг, откуда загрязняющие вещества попадают в реки, водоемы и подземные воды. Кроме того, говорит Кашутина, должен строжайше соблюдаться режим водоохраных зон, однако пока этого зачастую не происходит.

— Без сомнения, решать нужно и проблемы, связанные с сельским населением, — отмечает она. — Села, садовые кооперативы часто находятся около малых рек и водоемов, никакой канализации обычно там нет, и загрязнения поступают в подземные воды, а иногда сразу в малые реки, а оттуда — в Волгу и Дон.

Комплексный подход к решению проблемы мог бы помочь Дону и Волге. Однако, замечает Данилов-Данильян, есть и еще одна проблема: качество проектных работ и гидротехническое планирование в России за последние годы «страшно упали». В пример приводит тот же проект «Оздоровление Волги», в котором задействовано всего 16 субъектов, хотя Волжский бассейн — это 38 субъектов Российской Федерации.

<https://iz.ru/1141797/sergei-gurianov/s-dona-postuchali-komu-nuzhna-ekologicheskaia-reabilitaciia>

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.03.26; АВИАКОМПАНИИ ПРОСЯТ ПОБЫСТРЕЕ РАЗРЕШИТЬ ИМ НАДЕВАТЬ НАРУЧНИКИ НА ДЕБОШИРОВ; ЗАКОНОПРОЕКТ БЫЛ ВНЕСЕН В ДУМУ В 2018 ГОДУ И ПРОШЕЛ ПЕРВОЕ ЧТЕНИЕ В 2019 ГОДУ

Законопроект, дающий экипажам воздушных судов право применять специальные средства сдерживания к деструктивным и пьяным пассажирам во время рейсов, был внесен в Думу еще осенью 2018 г. депутатом Александром Старовойтовым, членом думского комитета по транспорту и строительству.

В мае 2019 г. законопроект был принят в первом чтении. Но рассмотрение во втором чтении переносилось уже три раза, последний раз – 15 февраля этого года.

«Авиакомпании – члены АЭВТ просят поддержать законопроект и направить обращение в Госдуму об ускорении его рассмотрения и включения в порядок работы Госдумы», – указывал президент Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) Владимир Тасун в письме в **Минтранс** в начале марта. В ассоциацию входят все крупнейшие авиакомпании России. Аналогичное письмо АЭВТ направила в комитет по транспорту в Госдуме. **В приемной замглавы комитета Виталия Ефимова и источник в Минтрансе подтвердили «Ведомостям» получение писем. Представитель Минтранса отказался от комментариев.**

«Министр транспорта Виталий Савельев во время встречи 23 марта в Думе уже подтвердил целесообразность и необходимость скорейшего принятия этого законопроекта», – говорит Старовойтов. **Поддерживает инициативу и «Аэрофлот».** «Аэрофлот» предлагает включить в список также специальные фиксирующие ремни,

сообщил «Ведомостям» представитель компании. Список средств сдерживания должно будет позднее определить правительство, говорит Старовойтов. Сейчас рассматривается вариант использования пластиковых наручников. «Нет речи об использовании баллончиков с газом или оружия», – говорит он.

«Сейчас перевозки постепенно восстанавливаются, в том числе и те направления, которые традиционно считались неблагополучными с точки зрения беспорядков на борту. Компании также вступают в туристический сезон, и хорошо бы войти в него с законными инструментами, позволяющими противодействовать авиадебоширам», – объясняет директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев активизацию работы по этой инициативе. Кроме того, **Савельев на посту гендиректора «Аэрофлота» активно продвигал эту меру и есть шанс, что сейчас у него будет больше возможностей довести начатое до конца, указывает Пантелеев.**

По словам двух собеседников «Ведомостей», знакомых с обсуждением инициативы, ее «блокируют представители силовых ведомств». Они опасаются «перегибов» при применении закона. «Ведомости» направили запрос в МВД, ФСБ, Росгвардию, а также в **пресс-службу** правительства. Источник газеты в правительстве уточнил, что кабмин не направлял официальный отзыв на эту инициативу.

Законодательство в отношении авиадебоширов в России последовательно ужесточали в последние четыре года. В 2017 г. ввели уголовную ответственность за нарушение правил безопасности на транспорте (ст. 213 и 267.1 УК РФ). По этим статьям можно получить максимально пять лет лишения свободы. С июня 2018 г. в России также действует закон, по которому авиакомпании ведут свои черные списки пассажиров: попав туда, пассажир не сможет купить билет на рейс перевозчика.

Как отчитывалось МВД, по итогам 2019 г. транспортные полицейские выловили в аэропортах и не пустили на рейс за хулиганство 1192 пассажира, еще семь привлечены к ответственности за действия на борту.

Во внутренней базе «Аэрофлота» зарегистрировано 4534 авиадебошира, которые когда-либо нарушили правила на борту, и еще 8407 человек, нарушивших правила до взлета и не допущенных на борт, рассказал «Ведомостям» представитель компании.

Но конкретно облегчить ситуацию, когда дебошир уже на борту, а борт в воздухе, черные списки не помогут, говорит представитель авиакомпании Red Wings: «Сейчас, если пассажир ведет себя неадекватно, бортпроводники могут делать ему замечания, если не помогает – выдать письменное предупреждение от командира самолета на бланке авиакомпании, которое по прилету также передается в полицию и служит материалом для возбуждения административного или уголовного дела. В крайнем случае командир может совершить вынужденную посадку в ближайшем аэропорту, но это нежелательный для авиакомпании и пассажиров вариант».

Гендиректор авиакомпании Nordwind Игорь Швецов тоже указывал, что снятие дебошира с рейса уже после прилета неэффективно, тем более что **«в некоторых странах к деструктивным пассажирам довольно снисходительное отношение».**

В S7, Utair и «Победе» отказались дать комментарии. **Директор департамента сервиса авиакомпании Red Wings Валерий Меркулов** говорит, что наручники не обязательны. **«В России 99% случаев деструктивного поведения на борту связано с чрезмерным употреблением алкоголя пассажирами. Поэтому эффективнее спецсредств были бы другие меры: например, как в некоторых аэропортах США и Израиля, купленный в duty free алкоголь не выдавать сразу, а доставлять прямо на борт, бортпроводники вернут его по прилету; или не продавать алкоголь в duty free в зоне вылета, а только в зоне прилета»,** – говорит Меркулов. По его словам, женщины-бортпроводники не всегда смогут применить к дебоширу смирительные рубашки или кляпы, а электрошокеры дороги.

Председатель Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов указывает, что количество дебоширов в самолетах кратно сократилось с момента принятия закона о черных списках (в 2018 г.). По его мнению, в обсуждаемом законопроекте должны быть сразу прописаны средства сдерживания, по каждому случаю нарушения нужно иметь видеофиксацию, а реестр дебоширов должен быть единым для всех авиакомпаний. **«Предложенный же вариант законопроекта будет только способствовать возникновению еще большего количества спорных ситуаций на борту»**, – заключает эксперт.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/03/25/863255-aviakompanii-naruchniki>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.03.26; ДОЛГИ ИЛИ ПЛАТИ; В МИНИСТЕРСТВАХ И ВЕДОМСТВАХ РАЗОБРАЛИ МЕХАНИЗМ НОВЫХ КОНТРАКТОВ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ

Борьба вокруг введения на железной дороге договоров «вези или плати» обостряется. **Предложенный Минтрансформат, который должен стать предметом обсуждения на президиуме правкомиссии по транспорту 26 марта, раскритиковали не только грузоотправители, но также Минэнерго и ФАС. Они указывают на несоблюдение баланса интересов сторон и ущемление грузоотправителей.** Совет потребителей ОАО РЖД обращает внимание, что в случае заключения долгосрочных договоров у сторон возникнут огромные обязательства. **Если монополия заключит контракты хотя бы с 30% грузоотправителей, обязательства почти вдвое превысят ее долговой портфель.**

По данным «Ъ», 26 марта должно состояться заседание президиума правкомиссии по транспорту, на котором глава Минтранса **Виталий Савельев выступит с докладом о подготовке нормативно-правовой базы для заключения договоров по принципу «вези или плати» между ОАО РЖД и угольными компаниями.**

На совещании у президента **Владимира Путина** 2 марта было решено наращивать угольный экспорт, в том числе увеличить поставки из Кузбасса к 2024 году на 30% относительно 2020 года, а взаимные обязательства железнодорожников и угольщиков закрепить трехлетними долгосрочными контрактами (см. «Ъ» от 3 марта). Чтобы сделать такие контракты возможными, **Минтранс предложил поправки к уставу железнодорожного транспорта и правилам недискриминационного доступа (ПНД) к железнодорожной инфраструктуре.**

Они, по сути, предполагают, что крупные грузоотправители заключают с ОАО РЖД долгосрочные контракты на условиях невозвратной предоплаты, а в обмен получают право приоритетного проезда в востребованном восточном направлении (см. «Ъ» от 19 марта). Однако у такого подхода есть критики.

Совет потребителей ОАО РЖД 25 марта утвердил экспертное заключение (есть у «Ъ»), в котором не поддерживает такую конструкцию договоров. В документе предлагается четче указать, кто и на основании каких критериев определяет, с кем и на каких условиях заключаются такие договоры. Также нужно уточнить, на какие пропускные мощности они будут распространяться – только на новые или также на существующие, и что произойдет, если заявки превысят текущую пропускную способность инфраструктуры.

Потребители предлагают установить симметричную ответственность для ОАО РЖД и грузоотправителей, конкретизировать, как будет регулироваться вторичный рынок провозных мощностей, появление которого неизбежно, а также уточнить тарифные параметры и сроки договоров.

Совет предупреждает, что заключение долгосрочных договоров на условиях «бери или плати» предполагает формирование у обеих сторон значительных обязательств, которые «с большой вероятностью» отразятся в отчетности. Так, говорится в документе, крупные угольные компании сейчас платят ОАО РЖД порядка \$0,5 млрд в год каждая и

пятилетний договор приведет к росту их обязательств на \$2,5 млрд. А обязательства ОАО РЖД, если хотя бы 30% крупных грузоотправителей заключат с ним пятилетние контракты, увеличатся примерно на 2,5 трлн руб. при текущем долговом портфеле в 1,4 трлн руб.

Минэнерго пишет о необходимости доработать проект с более широким кругом участников (письмо от 18 марта есть у «Ъ»), отмечая риски, связанные с «исчерпанием пропускных способностей инфраструктуры крупными грузоотправителями угольной промышленности», что лишит других участников возможности вывоза груза. Предлагаемая форма договора перекладывает риски ОАО РЖД на других участников перевозочного процесса, полагают в Минэнерго. Там отмечают, в частности, формирование огромных финансовых рисков для угольных компаний. «Несоблюдение баланса прав и интересов сторон – грузоотправителей и перевозчиков – лишает данный инструмент (договор об организации перевозок) экономической привлекательности для участников рынка и не способствует поставленной цели введения рыночного принципа перевозок «вези-или-плати»», – считают в министерстве.

ФАС сообщает в письме от 24 марта, что текущая редакция ПНД уже позволяет выполнить цели по обеспечению прироста экспорта из Кузбасса на 30%. «Норму о приоритете перевозки грузов по договору считаем избыточной и ущемляющей интересы грузоотправителей, включая предприятия малого и среднего бизнеса, которая не позволит обеспечить возможность заключения договоров на недискриминационных условиях», – пишет ФАС, отмечая, что предложенные поправки выходят за рамки поручений президента и премьера и представляются избыточными.

Позиция других сторон, обязанных отправить отзыв, неизвестна: в ОАО РЖД от **комментариев** отказались, в Минэкономике сообщили, что готовы дать комментарии по итогам правкомиссии, в Минпромторге не ответили на запрос «Ъ».

<https://www.kommersant.ru/doc/4743298>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.03.25; КОМПАНИИ ОШТРАФОВАЛИ НА 2,4 МЛРД РУБЛЕЙ ЗА НЕУПЛАТУ В СИСТЕМЕ «ПЛАТОН»

Ространснадзор в 2020 году собрал штрафы за невнесение платы в системе «Платон» на 2,4 млрд рублей, сообщил **руководитель ведомства Виктор Басаргин** в ходе заседания коллегии.

«Штрафы за несоблюдение требований законодательства о внесении платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешения на максимальную массу более 12 тонн, составили 2,4 млрд рублей», – сказал глава Ространснадзора.

Он добавил, что эта сумма составляет 50% от общего объема платежей, полученных ведомством.

При этом по сравнению с 2019 годом объем собранных штрафов за невнесение платежей в системе «Платон» вырос в 1,26 раза. В целом по сравнению с 2019 годом рост по объему собранных прямых административных штрафов составил 1,33 раза, отметил Басаргин.

<https://rg.ru/2021/03/25/kompanii-oshtrafovali-na-24-mlrd-rublej-za-neuplatu-v-sisteme-platon.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.03.25; РОСТРАНСНАДЗОР ВЫДАЛ В 2020 ГОДУ В 2,5 БОЛЬШЕ ПРЕДОСТЕРЕЖЕНИЙ

Ространснадзор в 2020 году выдал транспортным компаниям почти 32 тысячи предостережений о недопущении нарушений, в 2,5 раза больше по сравнению с 2019 годом, заявил **руководитель Ространснадзора Виктор Басаргин** в ходе заседания коллегии ведомства.

Как отметил глава ведомства, инспекторы **Ространснадзора** провели в 2020 году 115 рейдовых осмотров транспортных средств, что в 1,5 раза больше, чем в 2019 году.

«В 2020 году всего произошло 3500 происшествий и событий на транспорте, в которых погибло 170 человек и пострадало чуть более четырех тысяч человек. По сравнению с 2019 годом количество происшествий снизилось на 31%, количество погибших снизилось на 29,5%, пострадавших – на 35,5%», – сказал **Басаргин**.

При этом наметилась тенденция к снижению аварийности в сегменте автобусных пассажирских перевозок. **«За 2020 год 2628 ДТП было совершено по вине водителей, имеющих лицензию на перевозочную деятельность. Почти на 31% меньше, чем в 2019 году»,** – отметил **руководитель Ространснадзора**.

Также число происшествий на железнодорожном транспорте снизилось на 3% по сравнению с 2019 годом.

<https://rg.ru/2021/03/25/rostransnadzor-vydal-v-2020-godu-v-25-bolshe-predosterezenij.html>

РОССИЯ 24; 2021.03.25; РОССИЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ АВИАСООБЩЕНИЕ ЕЩЕ С ШЕСТЬЮ СТРАНАМИ

С 1 апреля Россия возобновляет авиасообщение еще с шестью странами. В их числе Германия, Сирия, Узбекистан, Таджикистан, Шри-Ланка и Венесуэла. Об этом сообщили в оперштабе.

Кроме того, с 1 апреля будет увеличено количество рейсов с Кубой, Белоруссией, Арменией, Азербайджаном, Египтом, ОАЭ.

Также с начала апреля возобновятся перелеты в иностранные государства из международных аэропортов 13 российских городов.

<https://www.vesti.ru/article/2541827>

РОССИЯ 24; 2021.03.26; БЛОКИРОВКА СУЭЦКОГО КАНАЛА СТОИТ 10 МИЛЛИАРДОВ ДОЛЛАРОВ В ДЕНЬ

Власти Египта ведут работы по углублению дна Суэцкого канала, чтобы снять с мели застрявший контейнеровоз. Для успеха операции потребуется удалить около 20 тысяч кубических метров песка – на это может уйти несколько недель.

Японская компания «Сёэй Кисэн», которой принадлежит судно, принесла извинения за ситуацию с блокировкой Суэцкого канала. Тем временем, примерно 185 судов ожидают возможности пройти по маршруту, еще как минимум три заблокированы в самом канале.

По данным агентства Блумберг каждый день блокировки приносит суммарные убытки порядка 10 миллиардов долларов. Кроме того кризис спровоцировал рост стоимости морских грузоперевозок, сообщает телеканал «Россия 24».

<https://www.vesti.ru/video/2281657>

РОССИЯ 24; 2021.03.25; РАЗБЛОКИРОВКА СУЭЦКОГО КАНАЛА МОЖЕТ ЗАНЯТЬ НЕСКОЛЬКО НЕДЕЛЬ. НОВОСТИ НА "РОССИИ 24"

Разблокировка Суэцкого канала, который перегородил гигантский контейнеровоз "Эвер Гивен", может занять несколько недель. Такую оценку дали в Департаменте ситуационно-кризисного центра МИД России. Глава Роскосмоса опубликовал в Twitter снимок места

ЧП, сделанный российским спутником. На данный момент снять судно с мели пытаются десятки буксиров. Через Суэцкий канал проходит ежедневно от 50 до ста судов, он является одной из самых загруженных водных магистралей для мировых перевозок нефти. <https://www.vesti.ru/video/2281493>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ В 20:00; ЕВГЕНИЙ ПОДДУБНЫЙ; 2021.03.25; САМАЯ ДОРОГАЯ ПРОБКА: ЧЕМ ГРОЗИТ МИРОВОЙ ЭКОНОМИКЕ АВАРИЯ В СУЭЦКОМ КАНАЛЕ

Разблокировка Суэцкого канала от застрявшего гигантского контейнеровоза Ever Given может занять несколько недель. Каждый день обходится мировой экономике к более чем 100 миллионов долларов.

Более 100 миллионов долларов в сутки – во столько обходится простой судов из-за пробки на Суэцком канале. Там сейчас застряли почти 150 танкеров и сухогрузов. Расплачиваться за затор из-за севшего на мель контейнеровоза, похоже, придется всему миру. На биржах уже выросли цены на товары, которые перевозят через Суэц. А это и нефть, и газ, и зерно. Сдвинуть перекрывшее канал судно буксирами не получилось, и сейчас под ним роют землю, углубляя дно.

Суэцкий канал закрыт уже три дня, и если проблема не будет решена в течении суток, ЧП станет самым длительным сбоем в работе важнейшей судоходной артерии с 1973 года. Одно из самых больших судов в мире – контейнеровоз "золотого" класса Ever Given водоизмещением в 220 тысяч тонн, на борту которого находится около 20 тысяч стандартных морских контейнеров, – заблокировал канал.

23 марта из-за сильного порывистого ветра Ever Given буквально впечатался в берег канала носом, другой же берег зацепил кормой. На борту в этот момент находились египетские лоцманы и экипаж судна из 25 человек. На фотографии с российского спутника, которую опубликовал глава Роскосмоса Дмитрий Рогозин в "Твиттере", видно положение контейнеровоза на воде.

Операцию по снятию контейнеровоза с мели начали сразу же, задействовано восемь буксиров. Пытались сделать быстро, подмыть песок и убрать судно. Но теперь понятно, что Ever Given придется разгрузить хотя бы частично, чтобы было проще снять его с мели. Эксперты говорят, что это необходимо было делать сразу после ЧП.

"Он под водой сидит 24 метра, 25, может быть. Когда он со скорости влетел в эту мель, по собственной глупости или сильный ветер был, чего они не учли, может, парусность большая, потому что контейнеры стоят на большой высоте, его могло просто ветром спихнуть, и он сел на днище. Когда его выгрузят, он всплывет на 18-20 метров, а рыть 2-3 метра под него... Проще вырыть новый канал", – говорит технический инспектор АДТО РПСМ, капитан дальнего плавания Александр Рубцов.

При этом администрация канала пробовала провести караван из 14 судов мимо Ever Given после того, как гиганта удалось немного выровнять. Караван пройти не смог.

Большая реконструкция Суэцкого канала завершилась шесть лет назад. Тогда был открыт параллельный путь северной части водной артерии. Движение стало двухсторонним, но не везде. Если бы контейнеровоз застрял ближе к Средиземному морю, у Горьких озер, движение грузов замедлилось бы, но не остановилось. Но пока суда ждут, можно сказать, что пробка от Индии и до Италии.

Ever Given немного развернули и поставили параллельно створу канала, но этого оказалось мало. Судно до сих пор на мели, и теперь прогнозы крайне пессимистичные. Инженерная операция вообще может продлиться несколько недель, а каждый день обходится крайне дорого всей мировой экономике. Остановка движения по каналу уже значительно повлияла на стоимость нефти. Чем больше контейнеровоз стоит на мели, тем выше вероятность, что подорожают все товары, ведь через Суэц проходит 15 процентов всех грузов.

"Мы через Суэцкий канал очень много поставляем нефти, сжиженного природного газа, зерна и так далее. Всего лишь за один день нефти через Суэцкий канал мы поставляем на 40 миллионов долларов. То есть это только нефть, без зерна и без газа, и при этом это только у одной России, – перечисляет руководитель блока инвестиционных продуктов биржевой компании, финансовый эксперт Антон Шабанов. – А учитывая, что там весь мир, можно говорить о том, что сутки простоя Суэцкого канала всему миру стоят сотни миллионов долларов. Поэтому безусловно какие-то спекулятивные деяния будут появляться. Люди боятся, инвесторы боятся, что какие-то товары будут дорожать. Именно поэтому мы уже увидели, что подорожала нефть".

Остановка движения через канал еще и серьезная проблема для экономики Египта, которая и так сейчас сильно потрепана пандемией. В выигрыше пока только биржевые спекулянты. Чем дольше на мели судно, тем сильнее будет лихорадить рынки. Через сутки многие суда снимутся с якоря и пойдут в обход – через мыс Доброй Надежды, что чревато значительным увеличением транспортных издержек и срока доставки грузов в Китай, Индию и Европу.

<https://www.vesti.ru/video/2281567>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ В 20:00; МАРИНА НАУМОВА; 2021.03.25; ПРОКУРАТУРА НАЧАЛА ПРОВЕРКУ МЕЖДУНАРОДНОГО ПУНКТА ПРОПУСКА НА РОССИЙСКО-ЛИТОВСКОЙ ГРАНИЦЕ

Калининградская транспортная прокуратура начала проверку международного пункта пропуска на российско-литовской границе. Там скопились сотни грузовиков после того, как Литва приостановила транзит российских грузов по своей территории. И сколько им придется ждать, водители не знают.

<https://www.vesti.ru/video/2281603>

РОССИЯ 1 УТРО РОССИИ; 2021.03.25; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ КРУИЗ С КЭШБЭКОМ: ВЫГОДНО И ИНТЕРЕСНО

В стране начался третий этап программы туристического кешбэка за отдых по России. Теперь в нее будет включен и совершенно новый формат – железнодорожные круизы. Какие места можно будет посмотреть благодаря таким турам?

<https://www.vesti.ru/video/2281191>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ-МОСКВА; МАРИЯ САУШКИНА; 2021.03.25; НА СТОЛИЧНЫХ АВТОВОКЗАЛАХ ВСЕ БОЛЬШЕ ПАССАЖИРОВ: КУДА УЕЗЖАЮТ ЧАЩЕ ВСЕГО

Санкт-Петербург, Нижний Новгород и Иваново – у москвичей эти направления стали самыми популярными для путешествий в марте. И многие предпочитают совершать поездки на наземном транспорте. Туристы стали чаще пользоваться междугородными автобусами. С обновленных столичных автовокзалов ежедневно отправляются сотни рейсов.

<https://www.vesti.ru/video/2281425>

НОВГОРОДСКОЕ ОБЛАСТНОЕ ТЕЛЕВИДЕНИЕ; 2021.03.25; ГУБЕРНАТОР АНДРЕЙ НИКИТИН ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ИТОГИ ВСТРЕЧИ С ВЛАДИМИРОМ ПУТИНЫМ

Губернатор Андрей Никитин сегодня прокомментировал журналистам главные итоги прошедшей встречи с президентом страны. Глава региона вновь поднял вопрос о судьбе аэропорта в Кречевицах.

Губернатор рассказал, что обсудил с президентом итоги и перспективы реализации проектов на территории области. И дальнейшие ремонты дорог. Есть задача –

сделать асфальтовыми некоторые грунтовые дороги, которые соединяют область с другими регионами.

На встрече поднималась и тема реанимации аэропорта в Кречевицах. В прошлом году была создана дорожная карта по этому направлению. Свою часть работы наш регион выполнил, а вот Федеральное агентство по авиации с этим не спешило.

Андрей Никитин, губернатор Новгородской области: «Сейчас это просто областная земля. Это не аэропорт, не аэродром. Это просто некая территория в микрорайоне Кречевицы. Для того, чтобы там можно было что-то делать, мы должны вместе с федералами определить: какая территория, какие объекты инфраструктуры нужны будут аэропорту. Дальше это должно перейти в федеральную собственность. Попасть в одну из программ».

В ближайшее время Росавиация определит фронт работ. Далее совместно с мэрией и жителями будет решено, что делать с прилегающей территорией. Кроме того, губернатор не исключает возможности, что аэропорт будет принадлежать области.

Также на встрече с президентом поднималась темы ремонта школ и учреждений первичного звена здравоохранения, лекарственного обеспечения граждан. По мнению Андрея Никитина, регионам требуется федеральная поддержка в части закупки дорогостоящих лекарств.

<https://novgorod-tv.ru/novosti/54189-gubernator-andrej-nikitin-prokomentiroval-itogi-vstrechi-s-vladimirom-putinyim.html>

РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2021.03.25; КАБМИН РФ ПЕРЕНЕС НА 2021 Г С 2020 Г ВЫДЕЛЕНИЕ 15,5 МЛРД РУБ ИЗ ФНБ НА БАМ-ТРАНССИБ

Правительство РФ перенесло на 2021 год с 2020 года выделение 15,5 миллиарда рублей средств из ФНБ на БАМ и Транссиб, следует из распоряжения кабмина, опубликованного на официальном сайте таких актов.

Летом прошлого года правительство переносило с 2021 года средства из ФНБ на этот проект с общей суммой на 2020 год 60,5 миллиарда рублей, следует из распоряжения кабмина, опубликованного на официальном сайте.

Соответствующие изменения внесены в план-график выборки средств из ФНБ на эти проекты.

«План-график выборки средств Фонда национального благосостояния... в 2020 году – 45 миллиардов рублей, в 2021 году – 15,5 миллиарда рублей», – говорится в распоряжении правительства.

Документ датирован 23 марта и опубликован в четверг.

Модернизация БАМа и Транссиба – один из крупнейших инфраструктурных проектов в современной истории РФ. Инвестиции в первый современный этап развития Восточного полигона, куда входят эти магистрали, оценивались в 562,4 миллиарда рублей.

Однако РЖД позднее сообщали, что стоимость удалось снизить до 520,5 миллиарда рублей. В частности, финансирование из ФНБ составляет 150 миллиардов рублей. Их РЖД получают путем размещения привилегированных акций с выплатой дивидендов по ним.

НИА НИЖНИЙ НОВГОРОД; 2021.03.25; ОДИННАДЦАТЬ МОСТОВ БУДУТ ПОСТРОЕНЫ НА ТРАССЕ М-12 «МОСКВА-КАЗАНЬ» В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ

Одиннадцать мостов будут построены на четвертом этапе трассы М-12 «Москва-Казань» в Нижегородской и Владимирской областях, сообщает **пресс-служба** холдинга «Автобан».

Участок трассы М-12 будет пересекать восемь рек, а самый уникальный проект – мост через Оку протяженностью 380 метров.

Напомним, что на четвертом этапе М-12 «Москва – Казань» предстоит построить 22 путепровода, транспортную развязку по типу «клеверный лист» и 118 водопропускных труб.

На шестом этапе М-12 «Москва – Казань» компания «Автобан» планирует построить 48 искусственных сооружений, в числе которых 32 моста и путепровода и два экодука, а также 108 водопропускных труб.

Как сообщалось ранее, подготовительные работы по строительству скоростной магистрали М-12 уже стартовали в Нижегородской области.

<https://www.niann.ru/?id=563375>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.03.25; ПРЕДСТАВЛЕНА ИНТЕРАКТИВНАЯ КАРТА НАЦПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОДОРОГИ»

Интерактивная карта нацпроекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» представлена в рамках XVI Всероссийского форума-выставки «Госзаказ». Карта наглядно демонстрирует ход работ и промежуточные итоги реализации нацпроекта на территории каждого из 84 субъектов-участников, сообщает **пресс-служба Росавтодора**.

Здесь доступна подробная информация по всем объектам программы текущего года, а также фоторезультаты дорожных работ прошлых лет, наглядно отражающие положительные перемены на российских дорогах. Сервис позволяет получить данные об общей протяженности региональных трасс и городских улиц, а также объемах финансирования мероприятий в каждом регионе. Кроме того, в режиме онлайн здесь отображается процент достижения основных целевых показателей нацпроекта.

Гости выставки отметили значимость и масштаб проводимых в дорожной отрасли преобразований и оценили наглядность ресурса. Важно, что данный интерактивный сервис доступен каждому жителю нашей страны. Ознакомиться с ним можно на интернет-ресурсе нацпроекта в раздел «Карта».

«Это очень хорошая инициатива. Жители регионов должны знать и своими глазами видеть, какие дороги ремонтируют там, где они проживают, и на что расходуются федеральные средства», – отметил заместитель начальника управления регионального развития и реализации национального проекта – начальник отдела региональных проектов ГЧП и международного сотрудничества **Федерального дорожного агентства** Денис Кирюхин.

<https://национальныепроекты.рф/news/predstavlena-interaktivnaya-karta-natsproekta-bezopasnye-i-kachestvennye-avtodorogi>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.03.25; В ОМСК ПОСТУПИЛО ПОЧТИ 30 НОВЫХ ТРОЛЛЕЙБУСОВ

Омские перевозчики получили новые низкопольные троллейбусы марки «Адмирал». Так, на городской маршрут № 67, связывающий спальный микрорайон левобережья с микрорайоном Городок Нефтяников, вышло 15 машин. В начале апреля на маршрут № 15 между поселками Чкаловский и Московка выйдет еще 14 троллейбусов, сообщает **пресс-служба Росавтодора**.

Троллейбусы отличаются большой вместимостью, в салоне есть возможность зарядки мобильных устройств, установлены системы климат-контроля, удобные сиденья, информационные табло. Для водителя доступна наружная система видеоконтроля зон посадки-высадки пассажиров и мониторинга дорожной ситуации. Откидная площадка позволяет маломобильным гражданам попасть в салон без посторонней помощи.

Обновление техники стало возможным благодаря реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**».

В прошлом году Омск получил 33 аналогичных троллейбуса. Сейчас они работают на маршрутах № 3 и 4.

«Всего у нас в троллейбусном парке 135 машин, но мы уже имеем 62 новые единицы современного транспорта – заменена практически половина. Что важно, 60% финансовых средств оплачивает федеральный бюджет через лизинговую компанию. Остальное ложится на плечи региона и города. Мы понимаем, что у нас ограниченные возможности бюджета, но считаем, что задачу по созданию комфортных условий жизни для наших граждан нужно выполнять», – подчеркнул губернатор Омской области Александр Бурков. В 2021 году Омск также приобрел 20 автобусов, которые эксплуатируются на одном из самых протяженных и востребованных у жителей маршрутов – № 22. В настоящее время прорабатывается возможность дальнейших поставок автотранспортных средств в рамках национального проекта.

<https://национальныепроекты.рф/news/v-omsk-postupilo-pochti-30-novykh-trolleybusov>

ТАСС; 2021.03.25; СРЕДСТВА НА СТРОИТЕЛЬСТВО ТРЕХ ПУТЕПРОВОДОВ В ПРИАМУРЬЕ МОГУТ ВЫДЕЛИТЬ ПО НАЦПРОЕКТУ

Средства на строительство трех новых путепроводов в районах Амурской области могут выделить в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», сообщил в четверг журналистам вице-премьер РФ **Марат Хуснуллин**.

«Я могу сказать, что по количеству мостов и капиталовложений в мостовое строительство в пересчете на душу населения вы лидеры в стране. Три моста: один новый мост – построенный, готовый, второй будет уже к концу следующего года готов, существующий мост сейчас в капитальный ремонт входит. Другой вопрос обсуждаем – есть еще аварийные более мелкие мосты, на которые нужны деньги, мы в рамках новой [национальной] программы «**Безопасные и качественные автодороги**» смотрим и на это тоже, на выделение дополнительных средств», – сказал **Хуснуллин**.

Губернатор Приамурья Василий Орлов уточнил, что три новых путепровода, о которых идет речь, будут построены в Новобурейском, Серышево и Завитинске.

Говоря о ситуации со строительством и обслуживанием мостов в регионе, **Хуснуллин** выразил уверенность, что проблем в этой области не будет. В частности, он отметил, что строительство моста через Зею планировалось в 2021-2022 годах, но после крупной аварии было принято решение ускорить эти работы. Параллельно велось обследование прежнего, пострадавшего при аварии моста и его ремонт, во время которого были также заменены многие плиты перекрытия. Новый мост, по словам **Хуснулли**на, будет построен в конце 2022 года, ввести объект в эксплуатацию планируется в середине 2023 года. Возведение объекта идет с опережением сроков по контракту практически на год.

Новый автомобильный мост через Зею строится примерно в километре от существующего, который находится в аварийном состоянии. Деньги на его строительство выделены из федерального бюджета по поручению **президента РФ Владимира Путина**. Проект мостового перехода предусматривает 26 опор и вантовую конструкцию. Его общая протяженность – 9 км, два из которых – мостовая часть, семь – подходы. На мосту будет организовано автомобильное движение по одной полосе в каждую сторону.

Строительство моста началось в 2020 году. Планируется, что надвижка с левого берега начнется в апреле, с правого – в июле.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/10993515>

ТАСС; 2021.03.25; БОЛЕЕ 6 МЛРД РУБ. НАПРАВЯТ НА РЕМОНТ ДОРОГ В САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ В 2021 ГОДУ

Объем средств, направленный на ремонт дорог по национальному проекту **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, увеличат в 2021 году в Саратовской области до 6,3 млрд рублей, рассказал ТАСС **министр транспорта** и дорожного хозяйства региона Алексей Петаев.

«На реализацию нацпроекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** заложено в 2021 году более 6,3 млрд рублей, тогда как в прошлом году на эти цели было выделено около 5,9 млрд рублей», – рассказал министр.

Он уточнил, что значительная часть средств, почти 1,5 млрд рублей, будет выделена из федерального бюджета. За счет средств нацпроекта в 2021 году запланировано привести в нормативное состояние 261 километров дорог.

«Речь идет, в том числе о значимых региональных дорогах, которые связывают не только крупные населенные пункты, но и регион с другими областями – в Балашовском, Вольском, Петровском районах. Здесь будут отремонтированы участки протяженностью от 10 и более километров», – пояснил Петаев.

Новые подходы в организации работ и мнение жителей

По словам министра, работы будут вестись и в областном центре – городе Саратове. Власти намерены использовать новый подход в работе, заранее синхронизируя работы дорожников и коммунальщиков.

«Важно не допустить ситуации, когда на дороге, которую специалисты сегодня отремонтируют, уже завтра раскопают яму коммунальщики. Поэтому, на все дороги, которые попадут в список по ремонту, еще до начала работ специалисты **минтранса** будут выезжать совместно с ресурсниками. Кроме того, представителям ресурсоснабжающих организаций будут предоставлены схемы дорог. На них коммунальщиков попросили указать наличие коммуникаций, колодцев, а также сроки проведения вскрышных работ», – пояснил министр, добавив, что подобный подход в регионе применяют впервые.

Он отметил, что прежде чем приступить к ремонту, в министерстве учитывают мнение жителей, для чего ежегодно проводятся общественные обсуждения, на которых **минтранс** озвучивает список предлагаемых к ремонту дорог на следующий год.

«Информация о проведении обсуждений перечня планируемых к ремонту дорог размещается на сайте министерства и любой желающий может внести предложение о ремонте той или иной дороги», – рассказал Петаев.

Кроме того, в министерство также можно сообщить критические замечания, жалобы. «Если они конструктивны – речь идет о браке, некачественном ремонте, затягивании сроков, мы обязательно проверяем и принимаем необходимые меры», – добавил министр.

НИА ФЕДЕРАЦИЯ; 2021.03.25; ТОМСКАЯ ОБЛАСТЬ В 2021 ГОДУ ОТРЕМОНТИРУЕТ ДОРОГИ К 22 ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫМ УЧРЕЖДЕНИЯМ

Томская область по национальному проекту **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** продолжит в 2021 году ремонт дорог, ведущих к образовательным и досуговым учреждениям.

Как сообщили НИА Томск в администрации региона, в этом году в нормативное состояние будут приведены восемь участков улично-дорожной сети в пределах Томской агломерации, ведущих к 22 образовательным и досуговым учреждениям, сообщает «НИА Томск»

В областном центре на улице Яковлева расположена средняя общеобразовательная школа № 31. Улица Нахимова ведет к лицей № 1 имени А.С. Пушкина, Федерации футбольного фристайла Томской области, спорткомплексу «Победа» и Федерации тенниса Томской

области. На улице Б. Куна размещаются средняя общеобразовательная школа № 53 и детский сад № 48.

Сразу к пяти учреждениям ведет участок на проспекте Ленина – детскому саду № 13, средней общеобразовательной школе № 2, Томскому техникуму водного транспорта и судоходства, Губернаторскому колледжу социально-культурных технологий и инноваций и Томской православной духовной семинарии.

В Северске по улице Калинина пролегает путь к Северной школе-интернату для обучающихся с ограниченными возможностями здоровья, Северной гимназии, детскому саду № 55 и ДЮСШ «Смена». На улице Советской находятся детские сады № 40 и № 11, на проспекте Коммунистическом – детские сады № 40 и № 48.

В Томском районе дорожники приведут в нормативное состояние автодорогу Томск - Предтеченск, ведущую к детскому саду Рябинка и Зональненской общеобразовательной школе.

«Ключевая цель национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** – повышение безопасности и качества жизни. Именно поэтому в программы дорожных работ в первую очередь мы включаем городские и региональные дороги, ведущие к социально значимым объектам, в том числе к образовательным и досуговым учреждениям. Мы должны сделать эти маршруты комфортными и безопасными для детей и их родителей», – отметил заместитель губернатора Томской области по промышленной политике Игорь Шатурный.

<http://www.nia-rf.ru/news/society/68902>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.03.25; ПОД УЛЬЯНОВСКОМ ОТРЕМОНТИРУЮТ ТРАССУ ДИМИТРОВГРАД – ТОЛЬЯТТИ

В Ульяновской области в 2021 году благодаря нацпроекту **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** завершат ремонт трассы Димитровград – Тольятти. Работы на различных участках дороги ведутся с 2019 года, сообщает **пресс-служба Росавтодора**.

«Дорога Димитровград – Тольятти является одной из самых востребованных. Она популярна у жителей и водителей транзитного транспорта и соединяет наш регион с Самарской областью. Благодаря нацпроекту мы приведем ее в порядок, таким образом обеспечим безопасный и комфортный проезд. Общая протяженность обновленной за три года трассы по окончании дорожно-строительного сезона 2021 года составит 30 км», – отметил губернатор Ульяновской области Сергей Морозов.

В 2019 году на ремонт автодороги Димитровград – Тольятти с подрядной организацией был заключен контракт жизненного цикла. Приведено в нормативное состояние 14 км дорожного полотна на участках Новая Майна – Моисеевка, у сел Филипповка и Новоселки. В 2020 году отремонтировано еще 10,6 км на объектах Филипповка – Новоселки и Новоселки – граница области.

В текущем дорожном сезоне предстоит привести в порядок более 5 км этой трассы. Специалисты выполняют укладку щебеночно-мастичного асфальтобетона с использованием технологии применения битумного вяжущего с повышенными физико-механическими свойствами, установят дорожные знаки, направляющие устройства и остановочные павильоны, нанесут дорожную разметку.

«Всего в рамках нацпроекта **«Безопасные и качественные дороги»** в Ульяновской области отремонтируем не менее 145 км трасс и введем в эксплуатацию три объекта строительства и реконструкции, работа по которым была начата в 2019-2020 годах. Нам также необходимо обеспечить долю участков, на которых предусматривается использование новых и наилучших технологий, включенных в соответствующий реестр, а также долю заключенных с подрядными организациями контрактов жизненного цикла. Ежегодно с начала старта нацпроекта нам удавалось достигать выполнения данных

показателей. В этом году мы также намерены расширить географию автодорог, при строительстве или ремонте которых применяются современные материалы и технологии, и обеспечить количество контрактов на принципах жизненного цикла», – рассказал **министр транспорта** Ульяновской области Евгений Лазарев.

В 2021 году впервые на областных трассах появится покрытие, состоящее из битумной эмульсии, высокопрочного каменного материала и специальных добавок. При толщине слоя 1,5 см оно обладает высокой стабильностью и сопротивлением к деформациям. Технология будет применена на территории Инзенского района на дороге Инза – Оськино – граница Пензенской области.

<https://национальныепроекты.рф/news/pod-ulyanovskom-otremontiruyut-trassu-dimitrovgrad-tolyatti>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЖАННА ЗВЯГИНА; 2021.03.25; МИНТРАНС РАЗРАБОТАЛ ПРАВИЛА ПРОВЕДЕНИЯ МЕДОСМОТРА ПИЛОТОВ

Министерство транспорта разработало правила проведения медицинского освидетельствования членов экипажа гражданского воздушного судна. Документ опубликован в среду на федеральном портале проектов нормативных правовых актов.

В проекте правил предлагается обязать проходить предварительные и периодические медицинские осмотры пилотов, штурманов, бортрадистов, бортинженеров, летчиков-наблюдателей, бортпроводников, бортоператоров и диспетчеров. Кроме того, медосмотр должны будут пройти абитуриенты, которые собираются получить высшее или среднее профессиональное образование в области подготовки членов экипажей гражданских воздушных судов, диспетчеров управления воздушным движением, а также сами студенты.

Согласно документу, авиационный персонал подлежит терапевтическому, психологическому, хирургическому, неврологическому и стоматологическому обследованию, а также обследованию ЛОР-органов и органов зрения, осмотру гинеколога и психиатра-нарколога.

Сроки действия медицинских заключений будут устанавливаться с учетом возраста кандидата на момент прохождения медосмотра. При этом специалисты, не имеющие медзаключения, или срок действия медзаключений которых истек, к выполнению служебных обязанностей допускаться не будут.

Предполагается, что правила вступят в силу с 1 сентября 2021 года и будут действовать до 1 сентября 2027 года.

11 ноября Госдума в первом чтении приняла законопроект о новом порядке медосмотров для пилотов. Предусматривается, что порядок проведения предполетного и послеполетного медосвидетельствования членов экипажа гражданского воздушного судна, а также предсменного и послесменного медицинского осмотра диспетчеров управления воздушного движения устанавливается **Минтрансом** по согласованию с Министерством здравоохранения.

Документом также вносятся поправки в Воздушный кодекс, в соответствии с которыми со специалистами авиационного персонала, не прошедшими обязательное медосвидетельствование, периодический медосмотр или отстранёнными от полётов за употребление алкоголя, психотропных веществ или наркотиков, можно будет расторгать трудовой контракт.

<https://www.pnp.ru/social/mintrans-razrabotal-pravila-provedeniya-medosmotra-pilotov.html>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2021.03.26; РОССИЯНАМ ПРИОТКРЫВАЕТСЯ ЕС; АВИАСООБЩЕНИЕ С ГЕРМАНИЕЙ ВОЗОБНОВИТСЯ С 1 АПРЕЛЯ

Россия впервые возобновляет регулярное авиасообщение с крупной страной ЕС — Германией. Полеты начнутся с 1 апреля, но въезд для туристов по-прежнему закрыт. До сих пор рейсы по направлению выполнялись как грузопассажирские. Эксперты полагают, что Франкфурт-на-Майне может составить конкуренцию Стамбулу как еще один крупный транзитный хаб. В то же время цены на перелеты по Европе выросли по сравнению с докризисными.

Россия с 1 апреля возобновляет авиасообщение с Германией, Узбекистаном, Таджикистаном, Венесуэлой, Сирией и Шри-Ланкой, сообщили в оперштабе правительства по коронавирусу. Так, немецкая сторона будет выполнять пять рейсов в неделю из Франкфурта-на-Майне в Москву и три в Санкт-Петербург, российская — из Москвы пять рейсов в Берлин и три во Франкфурт-на-Майне. До сих пор российские авиакомпании и Lufthansa выполняли по этим направлениям грузопассажирские рейсы. Дважды в неделю будут летать самолеты в Венесуэлу (Москва—Каракас), по одному разу в Сирию (Москва—Дамаск), Таджикистан (Москва—Душанбе), Узбекистан (Москва—Ташкент) и на Шри-Ланку (Москва—Коломбо).

Германия стала первой крупной страной ЕС, куда российские власти разрешили регулярные полеты (прежде они были открыты в Финляндию и Грецию). Из европейских стран, не входящих в ЕС, были разрешены рейсы в Швейцарию, Сербию и Великобританию (сейчас полеты вновь приостановлены до середины апреля из-за нового штамма коронавируса).

В то же время, из числа новых направлений туристы из России не смогут с 1 апреля въехать в Таджикистан и Германию.

Основаниями для въезда в Германию считаются наличие вида на жительство, действующей долгосрочной визы, экстренная необходимость, близкое родство с европейскими гражданами, длительные отношения с жителями страны.

Немецкие власти классифицируют РФ как «зону риска» — если въезжающий в Германию в течение десяти дней до момента въезда (за исключением транзита) находился в странах из этого списка, необходимо предоставить отрицательный ПЦР-тест. Для получения разрешения на кратковременный визит необходимо заполнить онлайн-заявление и предъявить его при въезде.

При этом смысл лететь в Германию у россиян есть: власти не ограничивают транзит, в том числе при дальнейшем путешествии по суше, если следующая страна въезда принимает граждан РФ. Франкфурт-на-Майне остается крупным транзитным хабом и может составить конкуренцию Стамбулу: хотя частота полетов из этого аэропорта сейчас сокращена, рейсы сохраняются практически по всем имевшимся направлениям, говорит глава Friendly Avia Support Александр Ланецкий.

Впрочем, отмечает эксперт, цены на билеты внутри Европы значительно выросли по сравнению с докризисными.

Кроме того, например, частота рейсов в Черногорию, куда российские граждане могут въехать без визы, из Стамбула выше.

Одновременно с открытием новых направлений оперштаб разрешил увеличить число рейсов в Армению, Азербайджан, Египет, ОАЭ на один рейс в неделю на взаимной основе из российских региональных аэропортов, кроме Москвы и Петербурга.

Перечень российских городов, из которых возможны международные рейсы, также был расширен: с 1 апреля в него войдут Барнаул, Белгород, Волгоград, Воронеж, Калуга, Краснодар, Липецк, Нальчик, Оренбург, Саратов, Сочи, Тюмень и Южно-Сахалинск. Перечень международных аэропортов, откуда можно летать за рубеж, постепенно пополняется с момента начала возобновления международного авиасообщения.

<https://www.kommersant.ru/doc/4743256>

ИЗВЕСТИЯ; ИВАН НОСАТОВ; 2021.03.25; В РСТ УСОМНИЛИСЬ В ПАДЕНИИ ЦЕН НА БИЛЕТЫ ИЗ-ЗА ВОЗОБНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ

Цены на авиабилеты в Германию, Венесуэлу, Шри-Ланку, Сирию, Таджикистан и Узбекистан вряд ли подешевеют из-за того, что Россия возобновит с ними регулярное авиасообщение, рассказал «Известиям» вице-президент РСТ Александр Осауленко в четверг, 25 марта. Все дело в ограниченном потоке пассажиров.

«Транспортное сообщение возобновляется, но не все категории граждан могут по этим маршрутам летать. Плюс есть санитарные нормы как в тех странах, в которые мы открываем свое транспортное сообщение, так и в самой РФ», – сказал Осауленко.

По его словам, из-за коронавирусных ограничений емкость перевозок в ближайшее время будет оставаться ограниченной.

«Если у нас по прежнему будет одна-две компании на маршруте, отсутствие конкуренции на данном направлении и небольшое количество рейсов, то сильного влияния на ценообразование это не окажет», – отметил вице-президент РСТ.

По данным сервиса для планирования путешествий OneTwoTrip, средняя стоимость авиабилета из Москвы в Германию составляет 13 тыс. рублей, на Шри-Ланку – 52 тыс. рублей, в Узбекистан – 23 тыс. рублей, в Таджикистан – 45 тыс. рублей.

В то же время Осауленко добавил, что весной или летом границы для туристов в большинстве стран будут открыты. Это произойдет во многом благодаря массовой вакцинации на планете, полагает специалист.

Также туристическую отрасль обнадеживают попытки мирового сообщества выработать общий порядок действий при передвижениях. «Идет обсуждение COVID-паспортов или сертификатов, идет обсуждение признания вакцин, идет обсуждение правил въезда и т.д.», – заключил вице-президент РСТ.

Ранее в этот день стало известно, что Российская Федерация с 1 апреля возобновит регулярное пассажирское авиасообщение с шестью странами.

Ранее, 17 марта, генеральный директор российской авиакомпания «Аэрофлот» Михаил Полубояринов заявил, что компания ожидает восстановления международного рынка авиаперевозок не ранее 2024 года. По его словам, восстановление проходит медленнее, чем ожидалось.

Регулярное и чартерное авиасообщение было приостановлено Россией в марте 2020 года из-за ситуации, вызванной распространением коронавируса в мире. Затем постепенно ограничения на авиасообщение с рядом стран снимались.

<https://iz.ru/1142349/2021-03-25/v-rst-usomnilis-v-padenii-tcen-na-bilety-iz-za-vozbobnoveniia-aviasoobshcheniia>

КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ, ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2021.03.26; СУЕТА СУЭЦ; СКОПЛЕНИЕ СУДОВ НА ПОДХОДАХ К КАНАЛУ МЕШАЕТ ПОСТАВКАМ РОССИЙСКОГО ГАЗА

Крупнейший затор в мировом судоходстве за последние годы лишь незначительно затронул поставки российской нефти, однако может коснуться сжиженного газа. Вместе с десятками других судов на подходах к Суэцкому каналу оказались заблокированными три СПГ-танкера, обслуживающие грузы НОВАТЭКа — Yamal Spirit, Clean Horizon и Yenisei River. Суда уже второй день ждут, чтобы пройти через канал, движение по которому парализовал севший на мель гигантский контейнеровоз Ever Given. Также на подходах к каналу стоят четыре танкера с отгруженной из Новороссийска нефтью, в основном казахстанского происхождения. По оценкам аналитиков, критического влияния на рынки нефти ситуация не окажет, но возможен всплеск спотовых цен на газ.

Три порожних танкера класса Arc4 Yamal Spirit (принадлежит канадской Teekay), Clean Horizon и Yenisei River (принадлежат Dynagas), доставляющие сжиженный газ с проекта НОВАТЭКа «Ямал СПГ», возвращаются из Азии и подходят к Суэцкому каналу, следует из данных Marinetraffic. Они находятся в общем потоке танкеров, застрявших на входе в канал из-за севшего на мель 400-метрового контейнеровоза Ever Given. Пока, судя по данным Marinetraffic, суда не собираются идти по более продолжительному и затратному пути в обход мыса Доброй Надежды.

Также проблемы коснулись нефти российских нефтекомпаний.

Как отмечает Argus, на входе в канал и на подходе к нему находятся четыре танкера, перевозящие смесь Каспийского трубопроводного консорциума (среди акционеров — РФ, «Роснефть» и ЛУКОЙЛ), которая отгружается из Новороссийска.

В основном это нефть казахстанского происхождения, но смесь содержит и нефть, добытую в РФ. В НОВАТЭКе, «Роснефти», ЛУКОЙЛе, «Газпром нефти» на запрос “Ъ” не ответили.

По мнению аналитиков Argus, на отгрузки российского сорта Urals перекрытие Суэцкого канала никак не повлияет, поскольку поставки Urals в Азию через канал идут редко — в основном трейдеры предпочитают формировать крупные партии для отгрузки на танкерах VLCC вокруг мыса Доброй Надежды (столь большие суда не могут пройти через Суэц). Но участники рынка допускают, что остановка движения по каналу может привести к удорожанию Urals на рынке Европы, поскольку прерваны поставки среднетяжелой нефти с Ближнего Востока. Так, поставки иракской нефти из Басры в марте составляли до 10% всего импорта сырья в Средиземноморье, отмечают в Argus.

Собеседники “Ъ” отмечают, что задержки танкеров увеличат транспортные расходы, но их размер будет зависеть от того, когда Ever Given сдвинется с места. В любом случае, по словам источников “Ъ”, стоит ожидать роста ставок фрахта.

К тому же, по мнению одного из собеседников “Ъ”, покупатели не склонны относить задержку грузов в данном случае к форс-мажору, что может привести к штрафам за задержку поставок.

Дмитрий Маринченко из Fitch полагает, что критического влияния на рынок нефти ситуация не окажет, поскольку почти в любом регионе есть запасы. Рынок СПГ — менее гибкий, а его транспортировка стоит дороже, поэтому спотовые цены на газ могут временно вырасти, если проблему не удастся быстро решить. «Но масштаб роста цен будет ограничен — спрос на газ сейчас снижается, так как отопительный сезон в Северном полушарии подходит к концу», — отмечает аналитик.

Суэцкий канал, соединяющий Средиземное море с Красным, один из самых загруженных транспортных узлов в мире. Даже незначительные задержки на транзитном коридоре могут приводить к заторам и нарушению сроков поставки сырья (см. справку).

Утром 23 марта судно Ever Given, следовавшее в Роттердам, встало поперек канала и село на мель, перекрыв его почти полностью. Пока судно продолжает стоять на якоре в южной части канала. Его правление сообщало, что переместить контейнеровоз, застрявший по диагонали на однополосном участке, пытались восемь буксиров.

Тем временем, по данным Норвежской ассоциации судовладельцев, на обоих концах канала остаются заблокированными около 150 судов.

«Мы не можем исключать, что это (разблокировка канала.— “Ъ”) может занять несколько недель, в зависимости от ситуации», — сообщил глава голландской Boskalis (задействована в освобождении судна) Питер Бердовски в эфире местного телеканала.

По словам главы группы спецпроектов юрфирмы Vegas Lex Анастасии Чередовой, договор поставки обычно содержит перечень обстоятельств, относимых к форс-мажору, распределение рисков и порядок действий сторон. Учитывая длительность процедур разрешения споров, вероятно, существенная часть «очевидных» претензий между продавцами и покупателями будет урегулирована в ходе переговоров. Юрист отмечает

также, что штрафы зависят от применимого права и договора, и нередко стороны устанавливают дифференцированную шкалу в зависимости от вида нарушения.

Можно лишь сказать, поскольку речь идет об экспорте, размер ответственности может быть достаточно существенным», — заключает госпожа Чередова.

Посадку контейнеровоза Ever Given на мель уже сейчас нельзя всерьез рассматривать как форс-мажор, полагает старший юрист практики международного коммерческого арбитража КИАП Мария Краснова. Для признания обстоятельства непреодолимой силой (форс-мажором) необходимо, чтобы оно носило чрезвычайный и непредотвратимый при данных условиях характер, что подразумевает исключительность события, наступление которого не является обычным в конкретно взятых условиях, отмечает юрист. Посадка Ever Given на мель в связи с усилением ветра в южной части Суэцкого канала вряд ли может рассматриваться в качестве такого обстоятельства, особенно если речь идет о возможном возмещении убытков со страховщиков, считает госпожа Краснова. По условиям страхования морского casco или грузов посадка на мель относится к классическим sea perils (опасностям судоходства), и ни скорость, ни сила ветра в данном случае принципиального значения не имеют, отмечает она, в отличие от человеческого фактора. В случае выявления признаков грубой неосторожности со стороны экипажа контейнеровоза Ever Given страховщики вправе отказать в выплате возмещения в полном объеме, полагает юрист.

<https://www.kommersant.ru/doc/4743221#id2031620>

ИЗВЕСТИЯ; ВАЛЕРИЙ ВОРОНОВ, НАТАЛЬЯ ПОРТЯКОВА; 2021.03.26; СУЭЦКИЙ КАПКАН: ЗАТОР НА ТОРГОВОМ МАРШРУТЕ НЕ СПАС НЕФТЬ ОТ СНИЖЕНИЯ; ЭКСПЕРТЫ ПРЕДУПРЕДИЛИ О НОВОМ УДЕШЕВЛЕНИИ ЧЕРНОГО ЗОЛОТА ИЗ-ЗА ЛОКДАУНОВ В ЕВРОПЕ

Блокировка Суэцкого канала помогла владельцам нефтяных танкеров выйти из убытков, увеличив стоимость морских перевозок по всем направлениям, но не удержала цены на черное золото. Взлетев днем ранее на 5%, стоимость нефти марки Brent 25 марта снова устремилась вниз, снизившись на 4%, до \$61,4 за баррель. Перекрытие важной транспортной артерии оказало кратковременный эффект в поддержании нефтяных котировок. Аналитики прогнозируют большее снижение цены на нефть из-за фундаментального фактора — третьей волны коронавируса в мире.

Большая неприятность

На ликвидацию аварии в Суэцком канале может уйти несколько недель. Об этом 25 марта предупредили в МИД России. В голландской компании Boskalis, которая занимается этой проблемой, обозначили срок в пару недель.

Сверхбольшой контейнеровоз Ever Given 24 марта сел на мель в южной части Суэцкого канала и заблокировал движение судов. Сообщалось, что судно развернуло течением поперек прохода, что создало пробку из сотни кораблей. Контейнеровоз длиной 400 м и шириной более 50 м направлялся из КНР в нидерландский порт Роттердам.

Суэцкий канал является важной артерией для доставки нефти с Ближнего Востока в Европу и США, а также для перевозки нефтепродуктов в Азию. По данным управления энергетической информации США (EIA), на маршрут через этот канал приходится 10% морских перевозок нефти в мире и 8% сжиженного природного газа (СПГ). По информации агентства Bloomberg, по состоянию на 25 марта перехода через канал ожидает около 185 судов.

Танкеры, которые скопились на входе в Суэцкий канал, начали разворачивать в обход, через Африку, отметил ведущий аналитик QBF Олег Богданов. Несмотря на это, очевидно, что ситуация временная и никакого долгосрочного эффекта на экономику различных стран не окажет, понесут убытки лишь некоторые компании, заключил он.

— Россия в целом ущерб не понесла. Ущерб понесли только отдельные российские производители, у которых застряли в Суэцком канале грузы в совокупности на \$160 млн. Но это не слишком большая сумма, чтобы говорить об ущербе для страны, — добавила заместитель руководителя ИАЦ «Альпари» Наталья Мильчакова.

Блокировка крупной транспортной артерии помогла владельцам нефтяных танкеров выйти из убытков, сообщил Bloomberg. Их прибыль достигла \$626 в день.

Инцидент в Суэцком канале также вызвал повышение цен на нефть на 6%. 24 марта за день котировки взлетели до \$64 за баррель, свидетельствуют данные лондонской биржи ICE. Правда, уже днем позже, 25 марта, стоимость черного золота вновь начала снижаться — цена упала на 4%, достигнув отметки \$61,44 за баррель на 18:50 мск.

Пробка на канале стала кратковременным фактором удорожания нефти, отметил руководитель аналитического департамента AMarkets Артем Деев.

Ситуация не отразится на доступности товаров широкого назначения, бытовой техники и электроники, поскольку дефицита этой продукции в мире не отмечается, считает он.

Увидели угрозу

Впрочем, западные эксперты по безопасности уже предупредили, что на фоне напряженности между Ираном и США простаивающие суда могут стать легкими мишенями для нападений. «Всем судам следует рассмотреть вопрос о принятии повышенной боевой готовности, если они вынуждены оставаться неподвижными в Красном море или Аденском заливе», — предупредила частная морская разведывательная фирма Dryad Global.

— Такая версия — удар по застрявшим судам — действительно рассматривается некоторыми в качестве возможного ответа Тегерана за то, что происходит с иранскими танкерами, которые движутся в сторону Сирии. Но подобное развитие событий представляется маловероятным, — сказал «Известиям» востоковед Роланд Биджамов.

Скорее это измышления ангажированных экспертов, рассматривающих всё в антииранском ключе, добавил он. Иран также проводит свои корабли через Суэцкий канал и стрелять себе в ногу Тегерану невыгодно, заключил аналитик.

Ситуация уже не так влияет на цены на нефть, говорят эксперты. Опасения слабого восстановления спроса на фоне третьей волны пандемии оказались важнее для котировок, чем авария в Суэцком канале, отметил Артем Деев. В дальнейшем можно ожидать, что цены на сырье продолжат снижаться, заметил эксперт.

Как писали «Известия», свою роль в снижении котировок уже сыграла нарастающая третья волна пандемии COVID-19 в Европе. Ранее глава Европейской комиссии Урсула фон дер Ляйен заявила об ухудшении ситуации с коронавирусом в регионе. О новой волне пандемии уже заявили в Польше, Чехии, Австрии, Венгрии. Также локдауны введены в Германии, Италии и Франции.

Заставляет инвесторов сомневаться в скором преодолении коронакризиса и восстановлении спроса на энергоносители и приостановка использования вакцины AstraZeneca в ряде европейских стран. Уже около 20 государств отказались от применения препарата из-за возможного возникновения тромбоза у привитых. Поэтому третья волна коронавируса в мире в ближайшее время будет оставаться фундаментальным фактором давления на нефтяные цены, считают эксперты.

<https://iz.ru/1142340/valerii-voronov-natalia-portiakova/suetckii-kapkan-zator-na-torgovom-marshrute-ne-spas-neft-ot-snizheniia>

РБК; 2021.03.25; БЛОКИРОВКА СУЭЦКОГО КАНАЛА ПОЗВОЛИЛА ВЛАДЕЛЬЦАМ ТАНКЕРОВ ВЫЙТИ ИЗ УБЫТКОВ

Полная блокировка Суэцкого канала привела росту стоимости фрахта, и владельцы супертанкеров смогли получить прибыль. С начала февраля они несли потери из-за падения цен на морские перевозки

Блокировка Суэцкого канала помогла владельцам нефтяных танкеров выйти из убытков, пишет агентство Bloomberg. Прибыль супертанкеров в среду, 24 марта, составила \$626 в день. Владельцы таких судов вышли в прибыль впервые со 2 февраля, пишет агентство со ссылкой на данные Балтийской биржи.

Гигантский контейнеровоз Ever Given 23 марта перекрыл один из самых важных морских путей в мире — Суэцкий канал. Возможный срок разблокировки канала эксперты оценили в несколько недель. Если такой прогноз реализуется, это станет самой продолжительной его остановкой со времен арабо-израильских войн 1967 года и 1973 года.

Суэцкий канал является важной артерией для доставки нефти с Ближнего Востока в Европу и США, а также для перевозки нефтепродуктов, в том числе мазута, в Азию. По подсчетам Управления энергетической информации США (EIA), на маршрут через Суэцкий канал приходится 10% морских перевозок нефти в мире и 8% сжиженного природного газа (СПГ). По данным Bloomberg, около 185 судов ожидают перехода через канал по состоянию на 25 марта.

До блокировки Суэцкого канала в течение двух недель судовладельцы несли ежедневные убытки в размере более \$6 тыс. После того как страны ОПЕК + продлили в феврале сокращения добычи и экспорта сырья, объемы перевозок снизились, что вызвало рост количества доступных для фрахта судов и падение цен. Но теперь блокировка канала привела к росту стоимости морских перевозок по всем направлениям.

«Блокировка канала окажет только краткосрочный положительный эффект», — сказал Bloomberg руководитель отдела морской аналитики и исследований IHS Markit Рахул Капур. По его словам, восстановление танкерного рынка зависит от увеличения добычи нефти и роста экспорта сырья, но пока нет никаких признаков, что это произойдет в ближайшее время.

<https://quote.rbc.ru/news/article/605c63b29a794736691f64a4>

ВЕДОМОСТИ; ИЛЬЯ ВИНОГРАДОВ; 2021.03.26; КОНТЕЙНЕРОВОЗ EVER GIVEN ЗАСТРЯЛ НАДОЛГО; ПРОБКА В СУЭЦКОМ КАНАЛЕ ОБХОДИТСЯ В \$400 МЛН В ЧАС

Контейнеровоз Ever Given, печально теперь знаменитый, сегодня как кость в горле для всего делового мира.

23 марта в 7.40 по восточноевропейскому времени (8.40 мск) судно, следовавшее из Малайзии в Нидерланды, село на мель в Суэцком канале. Из-за сильного ветра и плохой видимости оно отклонилось от курса, зарылось носом в один берег, после чего его развернуло так, что корма тоже оказалась на мели – но уже у другого берега. Таким образом, контейнеровоз полностью блокировал движение по каналу. Первые попытки снять его с мели успехом не увенчались, и теперь эксперты говорят, что на это может уйти до нескольких недель. «Контейнеровоз лежит на песке, как гигантский выбросившийся на сушу кит. Возможно, нам потребуется разгрузить судно, только тогда усилия буксиров и экскаваторов дадут плоды», – цитирует Reuters Питера Бердовски, гендиректора нидерландской компании Royal Boskalis Westminster, ведущей работы по спасению судна. В операции участвуют восемь буксиров. А ее завершения ждут уже более 150 других контейнеровозов, танкеров и балкеров с товарами, нефтью, газом и зерном, застрявших в пробке в Суэцком канале.

Ever Given – один из крупнейших контейнеровозов в мире – был заложен на верфи японской судостроительной компании Imabari Shipbuilding в декабре 2015 г. и спущен на воду в мае 2018 г. Он имеет осадку в 14,5 м и принадлежит к классу Golden. Владельцем Ever Given является японская компания Shoeni Kisen Kaisha, порт приписки – Панама. Это один из 11 контейнеровозов серии, построенной по заказу одного из лидеров морских контейнерных перевозок – компании Evergreen Marine. Суда рассчитаны на перевозку от 20 124 (как Ever Given) до 20 160 TEU (эквивалент объема стандартного контейнера

длиной 20 x 8 футов, или 6,1 x 2,44 м). Судно укомплектовано двигателем Man мощностью 59 300 кВт и двумя боковыми подруливающими устройствами, его крейсерская скорость – 22,8 узла. Крупнейшие контейнеровозы, в том числе Ever Given, имеют длину 400 м – это чуть меньше, чем высота Empire State Building в Нью-Йорке (около 440 м), и чуть больше, чем высота башни «Федерация» в «Москва-сити» (около 370 м).

Примечательно, что Ever Given не впервые попадает в неприятности из-за ветра. В феврале 2019 г. контейнеровоз столкнулся с пассажирским паромом на Эльбе в районе Бланкенезе (западная часть Гамбурга). Паром получил сильные повреждения. К счастью, на его борту не было пассажиров, а из трех членов экипажа медицинская помощь потребовалась только капитану. Во время происшествия в Суэцком канале тоже обошлось без травм.

Но вот мировая экономика без травм не обойдется. Через Суэцкий канал идет 30% всех морских контейнерных перевозок (12% мировых перевозок товаров), а также существенная доля морских перевозок нефти и сжиженного газа (по данным Vortexa, в пробке в канале застряло около 13 млн баррелей нефти, из которых 26% – из России). Путь в обход Суэца намного дольше и дороже: по информации Financial Times, чартерный рейс из Сингапура в Роттердам через мыс Доброй Надежды займет на девять дней больше и будет стоить дополнительно \$430 000. Кроме того, пробка в Суэцком канале возникла, как раз когда в мире набирает обороты контейнерный кризис, вызванный резким ростом электронной коммерции и, как следствие, увеличением экспорта из Китая в Европу и США. Стоимость перевозки одного 40-футового контейнера из Китая в Европу выросла в 4 раза до \$8000. «В результате могут подорожать любые товары, которые вы привыкли видеть в магазинах», – заявил порталу NBCnews независимый датский эксперт по логистике Ларс Йенсен.

Про убытки множества сторон (Египта, перевозчиков, отправителей и получателей грузов и т. д.) и размер потенциальных исков от одних другим даже подумать страшно. По грубой прикидке Bloomberg, только один час блокады Суэцкого канала обходится в \$400 млн.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2021/03/25/863243-konteinerovoz-given>

РИА НОВОСТИ; 2021.03.25; ЭКСПЕРТ НАЗВАЛ ОТВЕТСТВЕННОГО ЗА ИНЦИДЕНТ В СУЭЦКОМ КАНАЛЕ

Ответственность за инцидент с севшим на мель в Суэцком канале контейнеровозом, заблокировавшим движение, лежит на капитане судна в первую очередь, заявил РИА Новости бывший член совета правления администрации Суэцкого канала Ваиль Каддур.

Ранее в четверг источник в компании-операторе канала Gulf Agency Company (GAC) заявил РИА Новости, что движение судов в Суэцком канале остается заблокированным уже более двух суток из-за севшего на мель контейнеровоза Ever Given. Операция с участием порядка восьми буксиров продолжается.

Судно длиной в 400 метров и грузоподъемностью порядка 224 тысяч тонн направлялось из КНР в Роттердам и село на мель на 151-м километре канала, перегорев канал и заблокировав движение по нему. Несколько десятков кораблей ожидают своей очереди на входах в канал на севере и юге, как минимум еще три корабля оказались заблокированы в самом канале.

В свою очередь официальный представитель администрации Суэцкого канала Джордж Сафут заявил, что в среду 13 грузовых кораблей вошли в канал со стороны Средиземного моря и прошли его часть.

"В первую очередь ответственность несет капитан судна, согласно международному и морскому праву, хотя на корабли такого размера обычно поднимаются двое помощников (от канала – ред.). Но эти гиды выступают в роли консультантов, и полная

ответственность лежит на капитане, а также на компании, которой принадлежит корабль", - пояснил Каддур.

Он подтвердил, что у южной части канала нет дублера. По словам Каддура, на длительность операции по снятию корабля с мели влияют несколько факторов.

"Дно канала в районе инцидента не песчаное, а скальное, что затрудняет задачу. Проблема связана и с размером корабля, так как каждый инцидент с севшим на мель кораблем отличается от другого: влияют груз корабля, количество топлива, воды – хватит ли топлива для маневра, чтобы снять корабль с мели, возникнет ли необходимость в разгрузке контейнеров", - пояснил Каддур.

По его словам, если нужна будет разгрузка контейнеров, то необходимо брать в расчет время на прибытие в район инцидента еще одного корабля.

Специалист также исключил возможность переориентирования международной торговли на другие морские пути вследствие инцидента. "Суэцкий канал остается кратчайшим и наиболее выгодным морским путем для мировой торговли, он безопаснее многих других путей. Инцидент не повлиял на эти факторы", - заявил эксперт.

<https://ria.ru/20210325/otvetstvennyy-1602808401.html>

РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2021.03.26; ФАС РАСКРИТИКОВАЛА ИДЕЮ О ПРИОРИТЕТЕ ГРУЗОВ ЗА ПРЕДОПЛАТУ РЖД

Предоставление приоритета по вывозу груза в обмен на предоплату в адрес РЖД нарушает антимонопольное законодательство, считает ФАС. Эта идея Минтранса, по версии регулятора, ущемляет права в том числе малого и среднего бизнеса

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) раскритиковала предложения Минтранса о приоритетном пропуске грузов на железной дороге на условиях предоплаты в пользу РЖД, а также о первоочередном провозе коксующегося угля.

Об этом говорится в письме замруководителя ведомства Петра Иванова, которое он отправил 24 марта в Минтранс и Минэнерго. Подлинность письма РБК подтвердил источник, близкий к грузоотправителям. **Представители Минтранса и Минэнерго отказались от комментариев. РБК направил запрос в пресс-службы ФАС и РЖД.**

В пятницу, 26 марта, эти вопросы обсудят на заседании правительственной комиссии по транспорту под руководством **первого вице-преьера**, председателя совета директоров РЖД **Андрея Белоусова**. Об этом РБК рассказали два источника, знакомые с повесткой заседания, представитель **вице-преьера** подтвердил эту информацию.

Почему ФАС против приоритетного доступа

Речь идет о поправках к уставу железнодорожного транспорта и правилам недискриминационного доступа к железнодорожной инфраструктуре (ПНД), которые **Минтранс** подготовил по поручению премьера **Михаила Мишустина**. Поправки вводят формат договора между РЖД и грузоотправителями на принципах «вези или плати», в которых также будет предусмотрено право перевозчика получать невозвратную предоплату за будущие перевозки в обмен на приоритет в вывозе грузов.

В результате Минтранс предлагает отдать приоритет компаниям с долгосрочными договорами, вносящим предоплату, среди неэкстренных и невоенных перевозок. ФАС же считает такой принцип приоритета перевозки грузов по договору избыточным и ущемляющим интересы грузоотправителей, включая предприятия малого и среднего бизнеса. По мнению регулятора, он не позволит обеспечить заключение договоров на недискриминационных условиях. Поэтому предлагаемые поправки противоречат действующему антимонопольному законодательству и законодательству о естественных монополиях и не могут быть поддержаны, пишет Иванов.

Согласно письму замглавы ФАС, эти изменения ставят в неравные условия потребителей в зависимости от того, заключили или нет они такой договор об организации перевозок на

условиях предоплаты. Кроме того, у **РЖД** отсутствует ответственность как за развитие инфраструктуры, так и за невывоз грузов (кроме возврата предоплаты), что снижает заинтересованность владельца инфраструктуры в ликвидации узких мест.

Зачем нужно условие «вези или плати»

Заклучить долгосрочные договоры о вывозе угля между его производителями и **РЖД** призвал 2 марта президент **Владимир Путин**. Он потребовал это сделать до 1 июля. «В основе этих соглашений должен лежать принцип взаимной ответственности: вези или плати, эти или другие правила – неважно, важно, чтобы обязательства угольных компаний и перевозчиков, включая объемы угля, пункты загрузки и назначения, должны быть строго определены», – сказал президент.

«Вези или плати» (ship-or-pay) – распространенная практика заключения договоров, который устанавливает обязательства транспортной компании вывезти определенный объем груза, а в случае его непоставки грузоотправитель должен заплатить штраф. Аналогичный принцип «бери или плати» (take-or-pay) давно используется при поставках газа крупным покупателям. **Первый вице-премьер Андрей Белоусов** в феврале отмечал, что для перехода к договорам «вези или плати» нужно решить юридические вопросы в первом полугодии. «Мы договорились с [главой **РЖД**] Олегом Валентиновичем [Белозеровым] постараться по крайней мере в пилотном режиме перейти на эту систему до конца этого года. Начнем с угля и посмотрим, как пойдет», – говорил он. Уголь – основной груз для монополии, который занял около 28% в общей погрузке **РЖД** в январе – феврале 2021 года.

Каким грузам будет отдан приоритет

Согласно поправкам **Минтранса**, **РЖД** повезет на экспорт сначала коксующийся уголь из Восточной Сибири и Дальнего Востока, в последнюю очередь – энергетический уголь из Кузбасса, Хакасии или Новосибирской области. Эту идею поддерживают крупные угольные компании, экспортирующие коксующийся уголь.

Гендиректор «Сибуглемета» (подконтролен ВЭБу) Андрей Кобяков считает, что **РЖД** от этого только выиграет. «Мы считаем, что распределение квот должно быть более справедливым: коксующиеся угли должны иметь больший приоритет при распределении квот, чем энергетические угли. Чем больше продукции коксующихся углей с более высокой добавленной стоимостью, тем выгоднее стране», – заявил он в интервью РБК в декабре 2020 года.

Аналогичные аргументы приводит и «Эльгауголь» Альберта Авдоляна (владеет крупнейшим в России месторождением коксующегося угля в Якутии), которая недавно попросила **вице-преьера** Александра Новака поддержать установление приоритета коксующегося угля перед энергетическим.

По мнению ФАС, предоставление такого приоритета экономически и технологически не обосновано. «Приоритетный порядок осуществления перевозок для грузов в рамках одной товарной группы, в том числе в зависимости от величины уплаченных провозных платежей, отчислений в бюджеты различных уровней, правилами недискриминационного доступа не предусмотрен. Приоритетное право осуществления перевозки коксующихся углей ухудшает условия доступа к перевозке для энергетических углей», – считает замглавы ведомства. Представитель «А-Проперти» (через нее Авдолян контролирует «Эльгауголь») отказался от **комментариев**, РБК направил запрос в **пресс-службу** ВЭБа.

Иванов также указывает на дискриминацию по региональному признаку: Сахалинская область не включена в перечень регионов, которые могут рассчитывать на приоритетный вывоз грузов, но в него попала Магаданская область, где железная дорога просто отсутствует.

<https://www.rbc.ru/business/26/03/2021/605c7baa9a79473e945b1b6f>

Сообщения по событию:

[Яндекс.Новости \(yandex.ru/news\)](https://yandex.ru/news), Москва, 26 марта 2021, ФАС раскритиковала идею о приоритете грузов за предоплату РЖД

АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ ВЛАДИВОСТОК; НАДЕЖДА ЛУЖИНА; 2021.03.25; УТОНЕМ В ЧЁРНОЙ ПЫЛИ?; ЧЕМ ГРОЗИТ УВЕЛИЧЕНИЕ ПЕРЕВАЛКИ УГЛЯ В РЕГИОНЕ

ПЕРЕВАЛКА УГЛЯ МИНИМУМ НА ТРЕТЬ БУДЕТ УВЕЛИЧЕНА НА ВОСТОЧНОМ ПОЛИГОНЕ ДО 2024 ГОДА. ТАКОЕ ПОРУЧЕНИЕ ОЗВУЧИЛ ГЛАВА ГОСУДАРСТВА НА МАРТОВСКОМ СОВЕЩАНИИ ПО ВОПРОСАМ РАЗВИТИЯ УГОЛЬНОЙ ОТРАСЛИ. ВАЖНЕЙШАЯ ЗАДАЧА – ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В РАЙОНАХ ПЕРЕВАЛКИ.

ДАЙТЕ ЗЕЛЁНУЮ ПОЛОСУ!

Мнения экспертов разделились: одни считают этот путь спасением для экономики региона, другие – малоперспективным при явном снижении общего спроса рынка АТР на нефть, газ и каменный уголь.

Экологи не первый год выступают против незащищённых методов перевалки угля, но проблема решается крайне медленно. Стивидоры начинают применять отдельные технологии для минимизации негативных последствий для окружающей среды. Однако не принят федеральный закон, запрещающий открытый способ производства. А без него иные меры крайне неэффективны.

Сегодня в Приморье работают около 20 стивидорных компаний в морских портах Владивостока, Находки, Шкотовского, Хасанского районов. В 2018 году в терминалах региона было перевалено 56,271 млн тонн угля, в 2019-м – 60,736 млн тонн. Рост грузооборота за один год составил 7,9%. Цифры говорят о том, что задачи, которые ставит правительство, реально достижимы. Но как быть с экологическими нормативами? Сегодня мы имеем приказ Минтранса, который закрепил понятие технологического процесса закрытой перевалки угля. А закон о запрете таковой завис в кулуарах власти.

– Создаётся впечатление, что обсуждается ради обсуждения, – говорит эколог, общественник Лира Ивлева. – Несколько лет над краем нависает угольный экоцид, варварская перевалка. Нарушаются важные СНиП. Для предприятий такого плана в составе санитарно-защитной зоны должна быть зелёная полоса шириной 50 метров, состоящая из деревьев и кустарников. Если мы посмотрим на угольные терминалы Находки, увидим, что практически нет полос, разделяющих производство и жилые районы.

Вслед за Находкой обеспокоены и жители краевого центра – Эгершельда и Чуркина. Перевалка чёрного золота в открытую идёт во Владивостокском морском торговом и Рыбном портах, бухта Золотой Рог в центре города покрывается чёрной пылью, частички угля проникают в дома. Есть вопросы к порту «Вера» в Шкотовском районе.

Проверки контролирующих органов регулярно проводятся. При содействии краевой прокуратуры ежегодно возбуждается сотни дел об административных правонарушениях, штрафы составляют несколько миллионов рублей, приостанавливается работа стивидорных компаний. Доходит до уголовных дел. Как докладывает Росприроднадзор, большая часть нарушений связана с отсутствием экологических экспертиз. Экологи парируют: закон о предпринимательстве велит заблаговременно предупреждать о проверках, и это является огромным барьером по установлению истинных показателей угольных выбросов.

КТО ЛУЧШИЙ СТИВИДОР?

На сегодняшний день из 20 стивидорных компаний лишь одна официально заявляет о переходе на защищённый способ производства. Остальные, как говорят в народе, «пылили и будут пылить».

– «Терминал Астафьева» реализует четвёртый этап программы модернизации по переходу на защищённый тип перевалки – строительство полностью закрытого навеса над зоной выгрузки железнодорожного фронта, – рассказывает директор по надзору за экологией АО «Терминал Астафьева» Роман Калашников. – Завершение этапа запланировано на 2021 год. Началась сборка металлоконструкций навеса, изготовленных по заказу мировым лидером по производству объёмных конструкций, испанской компанией Gartek. Проект получил высокую оценку общероссийской общественной организации «Зелёный патруль».

– Стивидоры приняли ряд мер, чтобы снизить угольное опыление, – комментирует **руководитель общественной организации «Надежда» в Находке Артём Трембовлев**. – Были поставлены разрушающие силу ветра защитные сетки, водяные пушки, вакуумные приборы пылеподавления и т. д. Однако с учётом того, что количество перевалки угля растёт, к сожалению, жители Находки продолжают жаловаться на чёрную пыль, оседающую на окнах и балконах. Окончательно проблему этими мерами не решили.

Общественники констатируют: ещё год назад бухты, прилегающие к порту Находка, были чёрными от угольных выбросов. Сегодня в этом районе явных следов угля нет.

– Но трудно сказать, какой именно терминал играет положительную или отрицательную роль, – замечает Артём Трембовлев. – АО «Терминал Астафьева» строит закрытый купол, но оценить возможности сооружения можно лишь в перспективе. Я могу точно сказать, что по сравнению с предыдущими годами общая картина меняется к лучшему. Необходимо, чтобы не только терминал Астафьева, но и другие компании переходили на закрытую переработку, тогда будет толк. Единые правила игры должны быть для всех.

Как уверяют экологи, одна из болевых точек на карте региона – Восточный порт, где, по словам очевидцев, «по дорогам несутся клубы угольной пыли и не видно ни зги». Многократно в бухте Врангеля независимые эксперты фиксировали километровые угольные заносы в воде – пыль, которая не тонет, а после оказывается на побережье. Грузооборот терминала в 2020 году составил 26,85 млн тонн угольной продукции!

– «Восточный Порт» реализует собственную комплексную экологическую программу, которая является приоритетным направлением деятельности, – сообщил **пресс-секретарь АО «Восточный порт» Павел Семенухин**. – Сумма инвестиций – почти 6 миллиардов рублей.

Речь о приобретении пылеуборочных машин, ветрозащитных сооружений, вакуумных и самоходных комплексов систем пылеудаления и т. п.

Новую экологическую политику утвердил и Находкинский морской торговый порт, в рамках которой берёт на себя обязательства по снижению воздействия на окружающую среду.

– Это важный шаг на пути к получению сертификата международного стандарта ISO, – отметил **генеральный директор Находкинского морского торгового порта Владимир Григорьев**. – Положения документа обязательно будут учитываться при планировании производственной деятельности порта и актуализации экологических целей.

ПУШКАМИ ПО ВОРОБЬЯМ

Однако расхождение между официальными отчётами и истинным положением дел местами становится слишком очевидным.

– Зачем перегружать уголь в портах Находки, в Посъете, чтобы перевозить его в Китай, где разгрузить и снова везти на предприятие? – недоумевает доктор биологических наук, профессор ДВО РАН, эколог Владимир Раков. – С КНР у нас есть несколько железнодорожных переходов. Сколько раз задавал вопрос с открытых трибун: почему уголь напрямую не поступает в Китай? На чаше весов экономическая выгода. А люди страдают, болеют, умирают. Ведь возят каменный уголь Сибири 3-4-го класса (местный не пользуется спросом), он крайне опасный, вызывающий онкологические заболевания.

Суровая ситуация не только в Приморье, но и в хабаровском Ванино. Город небольшой, но угольная пыль стоит столбом.

Профессор отмечает: от многих навороченных приборов, на которые тратятся предприниматели, немного толку. Так, в результате действия водяных пушек угольная пыль смывается, но поступает в заливы. Малоэффективны заградительные экраны или сетки, учитывая рельеф. Особенно бесполезны они в период, когда дуют сильные ветры. Усложняет ситуацию и абсолютно неотлаженная система постоянного мониторинга. Истинные показатели нарушения экологических норм до народа не доходят. И приходится лишь констатировать наличие пыли визуально, на глаз.

– Пока наша цена позволяет продавать уголь в азиатском направлении, – добавляет Артём Трёмбовлев. – Но это будет продолжаться короткий период, наблюдается всемирное снижение потребления угля. Между тем порты Приморья, которые ранее использовались для рыбообработки, судоремонта, сегодня используются крайне неэффективно. Постепенно законы приведут стивидоров к экологическим стандартам. Но, боюсь, к тому времени перевалка угля уже не будет актуальной.

Мнение эксперта:

Александр Латкин, доктор экономических наук, профессор:

Сейчас, когда резко сокращаются экспортные поставки нефти и газа, страдает доходная часть российского бюджета. Прибавьте экономический урон от пандемии. Поскольку угольный бассейн страны достаточно сильный, логично восполнить потери экспортом угля. Но потребует ли рынок АТР больших объёмов российского каменного угля? Спрос на углеводородное сырьё падает, идёт устойчивый рост так называемой зелёной энергетики – солнца, ветра и т. д.

Производство каменного угля становится дороже: взрываются шахты, гибнут люди, используются старые технологии советского периода. И, наконец, необходим переход на цивилизованный способ перевалки угля. Если оставить по-старому, погибнет марикультура, пострадает здоровье людей. Угольная пыль может стать ещё одной негативной мотивацией покинуть регион навсегда.

Комментарий власти:

Михаил Мишустин, председатель Правительства РФ:

Задача – подготовить детальный план по увеличению пропускной способности Восточного полигона железной дороги. Эту работу необходимо выполнить в максимально сжатые сроки. В течение ближайших четырёх лет расширить БАМ и Транссиб, проложить новые пути и усилить энергоснабжение железнодорожных магистралей, создать современные объекты инфраструктуры для обеспечения перевозок. Объём финансирования на эти цели в ближайшие три года составит около 780 млрд рублей.

Стивидоры приняли ряд мер, чтобы снизить угольное опыление. Однако с учётом того, что количество перевалки угля растёт, к сожалению, жители населённых пунктов продолжают жаловаться на чёрную пыль.

https://vl.aif.ru/society/utonem_v_chyornoj_pyli

ВЕДОМОСТИ; МАГОМЕД ГАСАНОВ; 2021.03.26; ЛОГИСТИКА БЕЗ МКАД: НОВЫЕ УСЛОВИЯ И НОВЫЕ РЕШЕНИЯ; В МОСКОВСКОМ РЕГИОНЕ ВЫРАСТУТ ТАРИФЫ НА ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

Автоперевозчики, работающие в Московском регионе, уже месяц живут в новой реальности: власти Москвы и Московской области до 23 февраля 2022 г., т. е. пока на год, закрыли въезд на МКАД для фур с максимальной разрешенной нагрузкой свыше 12 т. А с 5 мая вступает в силу запрет на проезд по МКАД для грузовиков с разрешенной массой свыше 3,5 т.

Ограничения затронули не только транзитные маршруты, но и тех перевозчиков, которые везли грузы непосредственно в Москву, на склады или распределительные центры.

Раньше многие делали это ночью – во временной интервал с 22.00 до 6.00 пропуск в город был не нужен. Теперь такая возможность осталась только у иностранных компаний, всем остальным нужно будет оформлять пропуск.

С высокой вероятностью эти меры не на год, а навсегда. Мэрия Москвы уже обнародовала обнадеживающую статистику: средняя скорость на МКАД выросла на 11%, ожидается снижение аварийности до 20%. Так что же, пора готовиться к новому росту тарифов? И вообще, как все это отразится в целом на логистике, как перестраивать маршруты в связи с новыми ограничениями?

К чему это приведет

Раньше, по нашим данным, до 90% грузовиков в Москву (и транзитом через Москву) шли по МКАД, ведь рядом с ней находится большая часть логистической инфраструктуры: распределительные центры, автостоянки для большегрузов, станции техобслуживания, автозаправки и т. д. **Ограничения на въезд на МКАД помогут властям перераспределить транспортные потоки на недавно отремонтированную ЦКАД.**

Традиционно такие изменения несут за собой издержки для перевозчиков. Потому что, **во-первых, часть новой трассы платная.** Конкретные расходы зависят от маршрута грузовика, но, например, проезд по всему кольцу ЦКАД от М10 до М2 по транспондеру обойдется в сумму порядка 1700 руб. **Во-вторых, объезд по ЦКАД увеличит пробег транспорта.**

Сейчас на магистрали **всего 16 транспортных развязок для пересечения с другими трассами (строится еще три) и недостаточное количество съездов.** Иногда приходится «крутиться», чтобы попасть в точку разгрузки. Стоит добавить, что сейчас, по данным правительства Подмосковья, ЦКАД завершена на 92%. Осталось построить 25 км трассы, и это все еще проблема, потому что на тех участках, где дорога строится, сохраняется **риск заторов.**

Перевозчики также отмечают, что есть задержки с получением годовых пропусков на МКАД, которые по регламенту должны оформляться 14 дней. Часто в сети можно видеть жалобы на то, что перевозчик получает отказ, но не получает обоснования, а значит, не может оперативно устранить нарушения.

Все это объективные причины для роста тарифов на грузоперевозки. Но они могут подскочить и на волне ажиотажного спроса на грузовики, имеющие пропуск для проезда внутрь МКАД. Наличие такого пропуска становится конкурентным преимуществом перевозчика в борьбе за клиентов, которым необходимо осуществить погрузку или выгрузку внутри МКАД. Логично предположить, что перевозчики будут предлагать фуры с пропусками по тарифам несколько выше, чем фуры без пропусков.

Как к этому адаптироваться

Для логистических компаний, у которых есть площади как за МКАД, так и внутри нее, очень важно сейчас перераспределить машины в зависимости от того, есть ли на них пропуск.

Но есть и другие решения. Например, для снижения зависимости от свободных фур, имеющих пропуск, с некоторыми партнерами-перевозчиками, в том числе с перевозчиком «Авто-ПЭК», мы используем технологию, которая популярна в закрытых административно-территориальных образованиях России. Суть в том, что фуры без пропусков доставляют груженые полуприцепы к МКАД, а далее происходит перецепка полуприцепа к тягачу с пропуском, который подвозит его на склад, расположенный внутри МКАД. То же самое в обратную сторону: загруженный внутри МКАД полуприцеп вывозит за кольцевую автодорогу тягач с пропуском, а затем его перецепляет уже тягач без пропуска. В нашем случае смена тягача происходит на площадке в хабе компании в Бутове либо на специально определенных стоянках. На наш взгляд, такая практика будет популярна у перевозчиков как одно из решений, позволяющих нивелировать зависимость от наличия пропусков у всего флота тягачей.

Новые правила помимо прочего могут привести к консолидации рынка перевозок и уходу с него некоторых небольших компаний-перевозчиков. Дело в том, что запрет въезда на МКАД усложняет цепочку перевозок для многих транспортников. Эффективнее с этим справятся те из них, которые уже установили себе цифровые системы по автоматизации грузоперевозок, закупок и управлению транспортными потоками. Как правило, они есть у крупных и средних предприятий. Остальным компаниям, а таких на рынке около 70%, возможно, придется повысить тарифы, из-за чего они могут потерять конкурентоспособность.

А впереди, напомню, новые ограничения: с 5 мая на МКАД не смогут въезжать среднетоннажные грузовики весом более 3,5 т. Как правило, это не транзитные грузовики, а машины внутригородской доставки, которые перевозят грузы торговых сетей и онлайн-ритейлеров в ПВЗ, дарксторы и т. д. Для крупных игроков, у которых технология получения пропусков отлажена, это не станет проблемой. Напротив, они получают конкурентное преимущество перед мелкими игроками, для которых процесс получения пропусков может затянуться. И хотя у перевозчиков есть около месяца, чтобы подготовиться к новым ограничениям, скорее всего, этот запрет будет иметь еще больший резонанс. В том числе и из-за взрывного роста e-commerce.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/03/25/863238-logistika-mkad>

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.03.26; КОММЕРЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ НАЙДЕТ В 2021 ГОДУ НОВЫЕ ТОЧКИ РОСТА; ЭТО ОБСЛУЖИВАНИЕ Е-COMMERCE И ЦИФРОВИЗАЦИЯ ПРОЦЕССОВ СБЫТА

Основными драйверами развития рынка коммерческой техники в России станет спрос со стороны e-commerce и сервисов доставки, цифровизация каналов сбыта и развитие подписки и аренды, считают опрошенные «Ведомостями» эксперты. Основные риски – повышение утильсбора и, как следствие, удорожание автомобилей. В результате, считают эксперты, продажи могут вырасти на 3–5% в сегменте тягачей, на 2% в сегменте легких коммерческих автомобилей, на 2–5% – автобусов. Сами игроки более сдержанны – рынок сохранится на уровне 2020 г., говорят они.

Инвестиции компаний будут направлены в основном на модернизацию производства в целях экономии затрат, считает директор подразделения автоотрасли PwC в России Виктория Синичкина. Самым ярким трендом на рынке коммерческого транспорта в ближайшие 2–3 года будет цифровизация процессов сбыта техники, говорит эксперт. Это подписка на технику, переход на онлайн-продажи. Например, в декабре «Камаз» запустил свой первый сервис шеринга, или аренды, самосвалов. На срок от одного дня до одного года можно взять в пользование самосвал «Камаз-65801» грузоподъемностью 32 т – он предназначен для транспортировки сыпучих строительных, промышленных и иных грузов.

Гендиректор «Сбербанк лизинга» Вячеслав Спиров считает, что существенное влияние на рынок в 2021 г. окажет запланированное правительством повышение ставок утилизационного сбора в среднем на 25%, что, «несомненно, повлечет за собой дальнейший рост цен на коммерческую технику». Он также считает, что развитие получат операционный лизинг и программы подписки.

может показать рынок крупнотоннажных грузовиков в 2021 г., по прогнозу «Автостата». В сегменте LCV динамика будет от -8% до 0%, в сегменте MCV (среднетоннажные грузовики) – от -6% до 0%

Оперлизингом называют вид аренды автомобиля, когда лизингополучатель по истечении срока аренды возвращает технику лизинговой компании без возможности выкупить автомобиль. Такие сделки часто заключают компании, выполняющие проектные работы, – им техника нужна не на весь срок ее износа. Подписка на автомобиль – это тоже форма

его аренды, но в основном не у лизинговой компании или банка, а у автопроизводителя или автодилера.

К концу 2020 г. в России подписку на свои модели запустили уже многие бренды легковых автомобилей – Volvo, Hyundai, Kia, УАЗ. По условиям от аренды она отличается еще более коротким сроком использования техники – от пары дней до года – и рассчитана в основном на физлиц. Часто, согласно условиям подписки, в стоимость тарифа, рассчитываемого посуточно или ежемесячно, входят техобслуживание, оформление ОСАГО, доставка топлива и другие услуги.

Замначальника отдела аналитики «Автостата» Виктор Пушкарев указывает, что рынок может негативно отреагировать на экономические санкции США и ЕС, снижение доходов и платежеспособности потребителей, усиление требований Минпромторга России к локализации производства. Но, например, на рынке автобусов их действие почти полностью нивелируется федеральными и региональными программами господдержки.

Тяжелые грузовики

Продажи новых грузовиков по итогам 2020 г. снизились на 7,3% до 74 800 шт. (данные агентства «Автостат»). В том числе, по подсчетам «Камаза», лидера грузового сегмента, рынок тяжелых грузовиков (массой свыше 14 т) сократился на 6,5% до 59 400 шт. «Снижение рынка было обусловлено ослаблением экономической активности из-за распространения коронавирусной инфекции и снижения цен на нефть», – отмечали в компании.

Сам «Камаз» нарастил продажи на 7% и долю в сегменте до 47,5%, реализовав 32 660 грузовиков. В 2021 г. компания планирует увеличить долю до 51%, согласно ее бизнес-плану. Нарастивать объемы производитель будет за счет нового модельного ряда и укрепления позиций в премиум-сегменте с техникой поколения K5 – кабины этих грузовиков созданы на базе Mercedes-Benz Axor и Actros. По словам гендиректора «Камаза» Сергея Когогина, российские тягачи будут вытеснять с рынка модели так называемой европейской семерки – Scania, Volvo, MAN, Mercedes-Benz, DAF, Iveco, Renault.

Помимо «Камаза» в сегменте становится заметен другой российский производитель – автозавод «Урал», который в 2020 г. вошел в «Объединенную машиностроительную группу» Дмитрия Стрежнева. Его продажи в ушедшем году выросли более чем на четверть. По словам независимого автомобильного эксперта Сергея Бургазлиева, этому росту способствует постоянное обновление линейки техники. Но текущие объемы – 4000 шт. – по-прежнему далеки от установленной мощности завода в 12 000–15 000 шт. «Урал» выпускает бортовые грузовики, самосвалы и шасси – для работы в карьерах и на стройке. Представитель «Урала» прогнозирует сохранение рынка в 2021 г. на уровне прошлого года: «Последствия кризиса 2020 г. будут оказывать негативное влияние на рынок и в этом году, мы не ждем существенного улучшения ситуации и ожидаем, что рынок сохранится на уровне прошлого года».

Бургазалиев также добавляет, что стратегически перспективной моделью развития отрасли в кризисный период стало бы создание альянсов автопроизводителей: «Производство грузовиков MAN, Scania и Volvo можно было бы организовать на калужском заводе Volvo Trucks, что позволило бы разделить постоянные издержки и, возможно, сформировать единый пул поставщиков комплектующих с целью получения субсидий за локализацию в России. Но допустить к своему производству конкурирующие марки Volvo вряд ли согласится, даже несмотря на то, что сейчас завод загружен всего на 25–27%».

Легкие коммерческие автомобили (LCV)

В сегменте LCV по итогам 2020 г. продажи снизились также на 7%, по данным «Автостата»: рынок показал падение впервые за последние пять лет начиная с 2016 г. За год было продано 104 300 автомобилей.

Лидером на рынке по-прежнему остается группа ГАЗ, которая реализовала 44 500 фургонов и микроавтобусов, снизив продажи на 12% за год. Ряд марок нарастил присутствие на рынке – это Ford, за счет популярного в России фургона Ford Transit, или Lada – за счет фургона Largus и его модификаций. Продажи увеличили Peugeot, Citroen и Fiat.

В 2021 г. LCV – единственный из трех сегментов, который показывает рост – на 6% по итогам января – февраля, сообщили в «Автостате». Растут все марки, кроме «Газелей», автобусов «Соболь» и Hyundai. «Рост обусловлен развитием автоперевозок. Даже в 2020 г. автоперевозки выросли на 10% по сравнению с 2019-м и не испытали на себе существенного воздействия локдауна», – говорит Синичкина из PwC.

Она также отмечает, что в перспективе 2–3 лет на рынке появятся новые модели на альтернативных видах топлива и электромобили. Среди ожидаемых новинок – электрический Ford Transit для внутригородских перевозок, запуск производства которого намечен на 2022 г., как сообщал «Коммерсантъ». ГАЗ тоже выпустил свои предсерийные образцы электрической GAZelle e-NN в конце 2020 г. Калининградский завод «Автотор» в октябре объявлял о запуске сборки сборки грузовика Hyundai HD 78 на газе.

В самом ГАЗе не так позитивно смотрят на результаты первых двух месяцев этого года: «На рынке LCV сохраняется стагнация, и пока с определенностью можно прогнозировать только то, что в апреле и мае ситуация должна быть лучше, чем в этот же период в прошлом году, когда рынок комтранса ушел в пике из-за локдауна». Низкий спрос сохраняется, по оценкам ГАЗа, и в пассажирском сегменте LCV: «Спрос на автобусы упал особенно сильно во время ковидных ограничений, но ожидаемого в начале этого года восстановления в этом сегменте пока так и не произошло».

Гендиректор «ВТБ лизинга» Дмитрий Ивантер считает, что драйверами развития сегмента грузовиков в 2021 г. станут ожидаемый рост российской экономики после ослабления коронавирусных ограничений, реализация программ господдержки и отложенных на период пандемии программ обновления автопарков. «По оценкам «ВТБ лизинга», в 2021 г. объем нового бизнеса на российском рынке лизинга может вырасти на 8–10% относительно показателей прошлого года и превысить 1,5 трлн руб. Ожидается, что основными драйверами роста рынка станут: грузовой автотранспорт (+15%), дорожная и строительная техника (+15%), легковой автотранспорт (+5%), а также сегмент ж/д техники (+5%), сообщил Ивантер «Ведомостям».

Автобусы

Продажи новых автобусов в России в 2020 г. снизились на 5% до 13 200 шт., сообщил «Автостат». Отрицательную динамику этот сегмент показал впервые за четыре года.

Причем продажи упали только у лидера рынка – Павловского автобусного завода (ПАЗ, входит в группу ГАЗ). Он производит автобусы для городских и пригородных перевозок, образовательных и социальных учреждений (ПАЗ – крупнейший поставщик автобусов для школ), автобусы спецназначения. Ликинский автобусный завод (также входит в ГАЗ), НЕФАЗ (принадлежит «Камазу») и минский МАЗ, наоборот, реализовали в 1,5 раза больше техники, чем в 2019 г.

По итогам первых двух месяцев 2021 г. реализация автобусов снизилась на 27% по сравнению с аналогичным показателем 2020 г. до 1679 шт., сообщили «Ведомостям» в «Автостате». Рынок автобусов напрямую зависит от госзакупок, поэтому на нем неизбежны такие перепады – то взлеты, то падения, говорит представитель «Автостата».

По данным маркетингового агентства Russian Automotive Market Research, в этом году рынок вырастет на 2–5%. «Компании частично адаптируются к возросшим ценам на новую технику и возобновят обновление автопарков», – сообщало агентство в своем прогнозе. По прогнозу «Автостата», продажи новых автобусов по итогам этого года могут как снизиться на 8%, так и вырасти на 2%.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/03/25/863265-kommercheskii-transport>

РЖД-ПАРТНЕР; ДМИТРИЙ НИКИТИН; 2021.03.25; ЦЕЛЕВАЯ МОДЕЛЬ РЫНКА КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК АКТУАЛИЗИРУЕТ ОПРЕДЕЛЕНИЯ, РОЛИ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ УЧАСТНИКОВ

Сегодня контейнерные перевозки, в том числе транзит, отмечаются как «точка роста» в развитии транспортного потенциала страны. Очевидно, что российский контейнерный бизнес слабо встроен в мировой контейнеропоток. Проведение гармонизации нормативно-правовых актов по всем видам транспорта с международным правом – в числе одного из приоритетов работы.

На железной дороге база есть – регулирование этой сферы осуществляется общими правилами организации перевозок контейнеров в Уставе железнодорожного транспорта и Правилах перевозок железнодорожным транспортом грузов в контейнерах и порожних контейнерах (приказ **Минтранс России** № 405 от апреля прошлого года). В Целевой модели рынка контейнерных перевозок потребуется актуализация определений, ролей и ответственности участников.

Сейчас готовится проект технического задания для одобрения его на Президиуме Союза. В него обязательно войдут результаты работы совместной группы СОЖТ и ЦФТО, которая на регулярной основе в рамках взаимодействия по направлению контейнерных перевозок в 2018-2021 гг. рассматривала такие аспекты, как технология движения, планирование и организация перевозок, совершенствование нормативно-правовой базы. Поднимается много вопросов – правила электронного документооборота, порядок прохождения границы, доступ к терминально-логистической инфраструктуре перевозчика и другие. Предложения по их решению позволяют видеть заинтересованность всех сторон, всех участников процесса в формировании рынка для клиента, на что, прежде всего, и будет направлена ЦМР КП.

Разрабатывается структура документа, формируется перечень ключевых задач, решение которых должно найти отражение. Идет оценка программных продуктов. Определяется и круг заинтересованных субъектов, участников. Например, уже есть ряд предложений от Ассоциации морских торговых портов (АСОП).

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/opinions/tselevaya-model-rynka-konteynerykh-perevozk-aktualiziruet-opredeleniya-rol-i-otvetstvennost-uchas/>

ТАСС; 2021.03.25; ОАК ВКЛЮЧИЛ ЧЕМЕЗОВА В КАНДИДАТЫ В ЧЛЕНЫ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) включила гендиректора Ростеха Сергея Чемезова в список кандидатов в члены совета директоров. Об этом говорится в сообщении компании на портале раскрытия информации.

Как следует из сообщения ОАК, новыми членами совета директоров могут стать генеральный директор Ростеха Сергей Чемезов и замминистра транспорта РФ **Игорь Чалик**. А из действующих членов в списке отсутствуют руководитель **Росавиации Александр Нерадько** и генеральный директор АО «Рособоронэкспорт» Александр Михеев.

Всего в совете директоров 11 мест. В список кандидатов, помимо Чемезова и **Чалика**, вошли зампред ВЭБ.РФ Даниил Алгульян, замглавы Минпромторга Олег Бочаров, заместитель секретаря ОП РФ Александр Галушка, первый зампред коллегии ВПК Андрей Ельчанинов, гендиректор ОАК Юрий Слюсарь. Из Ростеха в кандидатах – заместитель гендиректора Игорь Завьялов, председатель научно-технического совета Юрий Коптев, директор по правовому обеспечению Павел Осин и промышленный директор авиационного кластера Анатолий Сердюков.

Ранее в марте Чемезов заявил, что возглавит совет директоров ОАК для контроля за проведением реформ в корпорации.

<https://tass.ru/ekonomika/10998261>

КОММЕРСАНТЬ ПРИВОЛЖЬЕ; АНДРЕЙ РЕПИН; 2021.03.26; МЕЧТЫ НА МИЛЛИАРДЫ; НИЖЕГОРОДСКОМУ ПРАВИТЕЛЬСТВУ ПРЕДСТАВЯТ ДВА ВАРИАНТА ТРАНСПОРТНОЙ СХЕМЫ

Институт «Стройпроект», разрабатывающий новую транспортную схему нижегородской агломерации, предложит региональному правительству два ее варианта. Первый будет сформирован исходя из реальных финансовых возможностей области. Во втором будет отображен идеальный, по мнению разработчика, проект транспортной схемы. В областном минтрансе начали подготовку к реализации новой транспортной системы. Чиновники готовят обоснования для строительства станции метро в Сормове и думают включить в единую сеть железнодорожный и водный транспорт, а также канатные дороги. АО «Институт "Стройпроект"» намерено в июне-июле 2021 года завершить работу над схемой развития транспортной системы нижегородской агломерации, в которую входят Нижний Новгород, Арзамас, Бор, Балахна, Дзержинск, Кстово, Богородск, Городец и Заволжье. Начало основных работ по формированию новой транспортной сети запланировано на 2022 год. Об этом «Ъ-Приволжье» сообщила заместитель генерального директора «Стройпроекта» Виктория Калинина после доклада регионального минтранса о планах по реформированию общественного транспорта. По ее словам, схема возможного развития транспортной системы будет представлена в двух вариантах — реалистичном и оптимистичном. «Реалистичный — это то, как мы видим развитие ситуации с учетом текущих возможностей региона. Оптимистичный — то, как мы хотели бы ее видеть в идеале. Областное правительство сможет выбрать наиболее подходящий план в зависимости от имеющихся финансовых возможностей. Допускаю, что в работу будет взят некий усредненный вариант», — добавила госпожа Калинина. Объем необходимых затрат на реализацию каждого из вариантов пока еще просчитывается.

Напомним, в конце 2019 года нижегородское правительство заявило о создании и развитии единой транспортной системы нижегородской агломерации. Для этого областные власти забрали у девяти муниципалитетов полномочия по управлению транспортными предприятиями, которые решено объединить под руководством одного оператора. Ядром новой транспортной сети станет Нижний Новгород, а первый этап преобразований до 2030 года оценивался в 44 млрд руб. Половина этих средств пойдет на закупки автобусов, трамваев и другой техники, а вторая половина — на строительство дорог, путепроводов, развязок и реконструкцию транспортной инфраструктуры.

По словам Павла Саватеева, в рамках реформы прорабатывается строительство трех транспортно-пересадочных узлов (ТПУ) в Нижнем Новгороде и одного в Кстово.

В дальнейшем ТПУ могут появиться во всех городах Нижегородской области, где есть железнодорожные станции. Также в регионе необходимо создавать единый диспетчерский центр для всех видов транспорта. Одновременно с этим нижегородский минтранс готовит технико-экономическое обоснование для продления линии и строительства новой станции метро на Сормовской линии — в центре Сормова или у платформы Варя. В нагорной части города возможно продление линии метро от станции «Горьковская» до станции «Сенная», есть планы и по обновлению парка электротранспорта. Также министр рассказал о возможном включении в единую транспортную сеть внеуличного транспорта — водного, железнодорожного и канатных дорог, число которых в Нижнем Новгороде может быть увеличено.

Виктория Калинина подтвердила, что в проекте развития транспортной сети строительство новых канатных дорог из заречной части города в нагорную предусмотрено, но конкретного места их возможного размещения не назвала. По ее словам, спрос на подобные транспортные услуги есть, но провозная способность канаток

ограничена вместимостью кабинок. «С финансовой точки зрения такой проект дешевле моста, но с точки зрения количества пассажиров, которые смогут воспользоваться этой переправой, мост предпочтительнее»,— сообщила представитель «Стройпроекта». В разрабатываемом проекте основной акцент делается на развитии общественного транспорта. На существующем транспортном каркасе предлагается создать 15 крупных магистральных маршрутов, которые будут обслуживаться автобусами большой вместимости. Для большинства из них планируется создать выделенные линии или отдать им приоритет в движении. К магистральным будут выходить подвозные маршруты, обслуживаемые автобусами меньшего класса. Там, где есть станции метро, пассажиропотоки переориентировать на использование подземки. Также предлагается увеличить количество трамвайных и троллейбусных маршрутов.

Председатель комитета по экономике Василий Суханов отметил, что развитие трамвайного движения в Нижнем Новгороде должно идти по выделенным линиям.

«То, как сейчас трамваи двигаются по городским улицам, создает массу проблем. Проложенные по центру проезжей части трамвайные пути сокращают пропускную способность дорог, создавая препятствия для остального транспорта. Поэтому развивать необходимо именно выделенные трамвайные линии»,— подчеркнул депутат. Также он сообщил, что при реализации новой транспортной схемы необходимо уделить особое внимание строительству новых мостов. «Если брать действующие нормативы, в Нижнем Новгороде из заречной части города в нагорную должно быть проложено восемь мостов. Нам необходимо построить хотя бы еще один мост через Оку и один мост через Волгу в районе слободы Подновье. Также необходимо решать вопрос со строительством новых переправ через крупные реки в районах области»,— заключил Василий Суханов. Из имеющихся плюсов он отметил возрождение пригородных речных перевозок на «Валдаях», надеясь, что региональные власти будут развивать пассажирский речной транспорт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4743235>

РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2021.03.25; ПЛАН РАЗВИТИЯ ОПОРНОЙ СЕТИ АВТОДОРОГ В РФ БУДЕТ ПРАКТИЧЕСКИ ГОТОВ К АПРЕЛЮ – ХУСНУЛЛИН

План развития опорной сети российских автомобильных дорог будет готов на 95-98% до 1 апреля, заявил зампред правительства РФ **Марат Хуснуллин**.

Ранее **первый вице-премьер РФ Андрей Белоусов** поручил к апрелю разработать такой план. В августе сам **Хуснуллин** поручил **Минтранс**, **Минэкономразвития** и **Минфину** совместно с субъектами РФ сформировать предложения по поводу развития опорной сети автомобильных дорог на перспективу до 2035 года.

«Процентов на 90-95 он готов. Мы понимаем все, что нам нужно с федеральными дорогами, сейчас мы подгоняем под федеральные дороги региональные и муниципальные. То есть задача, чтобы не просто строить где попало дороги, а чтобы у нас появилась четкая опорная сеть, где увязаны федеральные, региональные и муниципальные дороги», – сказал **Хуснуллин** журналистам.

«Я думаю, что мы до 1 апреля получим версию с точностью 95-98%, потом за месяц доработаем, и уже исходя из этого будем строить все наши дальнейшие планы по строительству и реконструкции существующих дорог», – добавил он.

Как ранее отмечал **Белоусов**, «основным инструментом» реализации плана развития дорожной опорной сети станет нацпроект **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

РИА НОВОСТИ; 2021.03.25; ОРЛОВ РАССКАЗАЛ ХУСНУЛЛИНУ О РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА КАНАТНОЙ ДОРОГИ В ХЭЙХЭ

Губернатор Амурской области Василий Орлов рассказал заместителю председателя правительства РФ **Марату Хуснуллину**, как реализуется проект трансграничной канатной дороги через реку Амур Благовещенск – Хэйхэ.

Как сообщает правительство Приамурья, за последние 10 лет в регионе произошло несколько крупномасштабных наводнений, как защита от паводков реализуется проект «Берегоукрепление и реконструкция набережной реки А, на это в 2008-2020 годах выделено 8,2 миллиарда рублей, в том числе 6,6 миллиарда из федерального бюджета, работы по берегоукреплению и реконструкции набережной идут поэтапно, сдано в эксплуатацию 7 из 10 участков набережной.

На набережной реки Амур (по которой граничат российский Благовещенск и китайский Хэйхэ) создаётся намывная территория площадью 42,5 гектара «Золотая миля», канатная дорога станет ее частью.

«Проведенные ранее работы позволили привлечь в регион крупного инвестора ООО «ЗЭД Девелопмент» и приступить к реализации международного проекта, не имеющего аналогов в отечественной и зарубежной практике – «Строительство трансграничной канатно-подвесной дороги через реку Амур между городами Благовещенск (РФ) – Хэйхэ (КНР)», который позволит осуществлять круглогодичное пассажирское сообщение между двумя странами и станет одной из центральных туристических достопримечательностей», – рассказал Орлов, чьи слова цитирует правительство Приамурья.

Согласно проектной мощности, канатная дорога будет состоять из двух параллельно расположенных секций и работать по маятниковому принципу, как фуникулер. По канатам над Амуром будут ходить гондолы вместимостью 110 пассажиров. Пропускная способность дороги – 457 человек в час или 6-7 тысяч человек в день. Интервал между рейсами не превысит 12-15 минут. Длина канатной дороги составит 976 метров. Планируемый ежегодный трансграничный поток пассажиров – 2,5 миллиона человек в обе стороны.

Архитектурная концепция объекта разработана голландским проектным бюро UNStudio, Терминальная станция площадью 26 тысяч квадратных метров включит в себя залы **пункта пропуска** и торговые площади.

По данным правительства Приамурья, завершены подготовительные работы для строительства канатной дороги, работы по отсыпке территории до планово-высотных отметок, ведется установка ограждения, а также устройство временных дорог, проездов, площадок складирования, временного электроснабжения.

«Проведена государственная экспертиза проектной документации и получено положительное заключение. Получено разрешение на строительство в министерстве строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ. Также заключен договор с подрядчиком. На территории КНР полностью завершены все работы подготовительного этапа», – говорится в сообщении.

Как уточняют власти, «**Хуснуллин** высоко оценил проект возведения канатной дороги и заинтересовался обеспеченностью кадрами, а также поднял вопрос поставки необходимого оборудования».

«Ему доложили о том, что сложностей по этим направлениям нет. Проект реализуется в рамках плана», – сообщает правительство Приамурья.

<https://ria.ru/20210325/orlov-1602827039.html>

ТАСС; 2021.03.25; КОМИТЕТ ГОСДУМЫ ПОДДЕРЖАЛ ВВЕДЕНИЕ ШТРАФОВ ЗА ВЫСАДКУ ДЕТЕЙ-БЕЗБИЛЕТНИКОВ ИЗ ТРАНСПОРТА

Комитет Госдумы по госстроительству и законодательству в четверг поддержал поправки **о штрафах для водителей и кондукторов за высадку детей-безбилетников из транспорта в размере от 5 тыс. до 30 тыс. рублей.**

Соответствующими положениями комитет предложил дополнить уже прошедший первое чтение законопроект об усилении ответственности за нарушение правил движения через железнодорожные пути. Теперь Госдума должна поддержать включение поправок в документ во время его рассмотрения во втором чтении.

Согласно поправкам, «принудительная высадка из автобуса, трамвая или троллейбуса несовершеннолетнего в возрасте до шестнадцати лет, не оплатившего проезд и следующего без сопровождения совершеннолетнего лица», повлечет штраф для водителя до 5 тыс. рублей, а для должностных лиц – от 20 тыс. до 30 тыс. рублей.

Поправка содержит уточнение о том, что речь идет о действиях, которые не содержат уголовно наказуемого деяния.

Авторами выступили первый замруководителя фракции единороссов Андрей Исаев, депутат Александр Хинштейн («Единая Россия»), вице-спикер Госдумы Игорь Лебедев (ЛДПР) и замруководителя фракции либерал-демократов Ярослав Нилов.

Президент РФ Владимир Путин 24 февраля подписал закон о запрете высаживать из транспорта детей-безбилетников, следующих без сопровождения взрослых. Он вступил в силу 7 марта.

<https://tass.ru/obschestvo/10992173>

РАДИО КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; 2021.03.25; ЭКСПЕРТ О БЕСПЛАТНЫХ ПОЕЗДКАХ ДЛЯ ДЕТЕЙ: «ПЕРЕВОЗЧИКИ БУДУТ ПОВЫШАТЬ ПРОЕЗД»

В Госдуму внесли законопроект о бесплатном проезде школьников в общественном транспорте. **Председатель Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов** в эфире Радио «Комсомольская правда» (radiokp.ru) рассказал, приведет ли такая инициатива к подорожанию проезда для остальных россиян.

«Сразу скажу, что нынешний законопроект, который принят, не говорит, что дети ездят бесплатно, там будет установлена административная ответственность для родителей. Если мы говорим про перевозчиков, безусловно, они понесут потери и точно будут повышать стоимость», — сообщил Зотов.

По его мнению, для учащихся во многих регионах России выделены школьные автобусы.

«Мы поддерживаем инициативы, которые говорят о том, что дети могут пользоваться бесплатным проездом. Эту инициативу стоит, наверное, поддерживать. Но за перевозки, за расходы кто-то должен отвечать. Если государство готово компенсировать данные потери перевозчикам, тогда данную инициативу стоит поддерживать», — пояснил эксперт.

https://radiokp.ru/obschestvo/ekspert-o-besplatnykh-poezdках-dlya-detey-perevozchiki-budut-povyshat-proezd_nid368053_au28398au

<https://www.m24.ru/news/transport/24032021/158032>

РИА НОВОСТИ; 2021.03.25; МВД ПРЕДЛОЖИЛО УЖЕСТОЧИТЬ НАКАЗАНИЕ ЗА ПЬЯНУЮ ЕЗДУ

В России могут ужесточить наказание за езду в пьяном виде, подтвердили РИА Новости в МВД. Ранее об этом писала газета "Коммерсант".

В статье 264.1 УК о "Нарушении ПДД лицом, подвергнутым административному наказанию" может появиться вторая часть, посвященная тем, кто попался за вождение в состоянии опьянения при наличии аналогичной судимости.

Для них максимальная санкция может составить три года лишения свободы без права шесть лет находиться на определенных должностях или заниматься определенной деятельностью.

В более легком варианте возможен штраф в 300-500 тысяч рублей или в размере зарплаты либо иного дохода за период от двух до трех лет, а также лишение права на должность или определенную деятельность.

Еще одним видом наказания могут стать исправительные работы на срок до трех лет или ограничение свободы на тот же срок с лишением права на должность и определенную деятельность до шести лет.

Законопроект внесли в правительство в январе.

<https://ria.ru/20210325/vozhdenie-1602739648.html>

REGNUM; 2021.03.25; РОСАВИАЦИЯ ВЫДАЛА ДОПУСКИ НА ЧАРТЕРНЫЕ РЕЙСЫ В ПЯТЬ СТРАН

Российские авиакомпании получили от **Росавиации** допуски на осуществление новых чартерных рейсов в четыре страны – на Кипр, Мальдивы, Кубу, в Черногорию и, Болгарию, сообщили в Ассоциации туроператоров России (АТОР).

Также **Росавиация** выдала очередные допуски на международные регулярные и чартерные рейсы и по другим направлениям, которые потенциально могут принимать российских туристов летом 2021 года (например, в Израиль, Литву, Молдавию).

Разрешение на полеты получили такие авиакомпании, как «Россия», Red Wings, Nordwind, «ИрАэро», NordStar и Royal Flight. Отмечается, что выдача допуска не является основанием для возобновления полетов. Авиакомпании получают право на организацию полетов только после открытия границ стран.

Как сообщало ИА REGNUM, в начале марта **Росавиация** выдала большое количество допусков семи российским авиакомпаниям на международные рейсы.

Читайте подробнее: **Росавиация** выдала допуски на международные рейсы семи авиакомпаниям

<https://regnum.ru/news/3224855.html>

РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2021.03.25; ПАССАЖИРОПОТОК РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ С НАЧАЛА ГОДА УПАЛ НА 37,8%

Пассажиропоток российских авиакомпаний в январе-феврале 2021 года снизился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 37,8%, до 10,5 миллиона человек, в феврале – на 37,4%, до почти 5 миллионов, следует из уточненных данных **Росавиации**.

«Аэрофлот» может привлечь средства на внешних рынках

Перевозки на международных линиях в январе-феврале сократились на 83,5%, до 1,1 миллиона человек, на внутренних – на 7,2%, до 9,4 миллиона. В феврале перевозки на международных рейсах сократились на 81,8%, до 561,8 тысячи, на внутренних – на 9,2%, до 4,4 миллиона.

Лидером по количеству пассажиров в январе-феврале стала S7: ее пассажиропоток сократился к прошлому году на 14%, до 2,3 миллиона человек. «Аэрофлот» в январе-феврале обслужил на 60,5% пассажиров меньше, чем в аналогичном периоде 2020 года – 2 миллиона человек. «Победа» увеличила перевозки на 1,6%, до 1,8 миллиона пассажиров, «Уральские авиалинии» снизили на 37,4%, до 810,6 тысячи человек, «Россия» – на 26,5%, до 791,3 тысячи, «ЮТэйр» (Utair) на 33,3%, до 706,8 тысячи.

В феврале текущего года лидером по перевозкам также является S7: она обслужила 1 миллион пассажиров, снижение к прошлому году – 15,2%. «Аэрофлот» сократил перевозки на 60,5%, до 992,9 тысячи человек. «Победа» в феврале также показала рост –

пассажиropоток увеличился на 2,8% и составил 844,8 тысячи человек. «Уральские авиалинии» снизили перевозки на 32,9%, до 403,9 тысячи, «Россия» на 21,4%, до 400 тысяч, «ЮТэйр» на 34,2%, до 332,9 тысячи человек.

<https://1prime.ru/transport/20210325/833317993.html>

Сообщения по событию:

- [Известия \(iz.ru\), Москва, 25 марта 2021, Пассажиropоток авиакомпаний РФ снизился почти на 38% в январе-феврале](#)
- [ТАСС, Москва, 25 марта 2021, Авиакомпании России в январе – феврале сократили перевозки на 37,8%](#)
- [ИА Москва \(mskagency.ru\), Москва, 25 марта 2021, Пассажиropоток российских авиакомпаний в январе-феврале снизился почти на 38%](#)

ТАСС; АРЗУ ПАШАЕВА, АРТЕМ ПОПОВ; 2021.03.25; ГРИГОРИЙ РАПОТА: ВОПРОС О СЛИЯНИИ РФ И РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ НИКТО НЕ ПОДНИМАЛ

Завершающий работу на посту госсекретаря Союзного государства Григорий Рапота рассказал в специальном интервью ТАСС о перспективах интеграции, поделился мнением об отношениях с Западом, а также оценил шансы на слияние РФ и Республики Беларусь.

– Вы занимали должность госсекретаря Союзного государства более девяти лет. За это время и сама структура Союзного государства трансформировалась, и интеграционные процессы разворачивались на ваших глазах. Не ощущали ли вы нехватку полномочий на этой должности и считаете ли вы нужным их расширение или, может быть, даже наделение новыми обязанностями вашего преемника?

– Понимаете, это вопрос иногда бывает не столько производственный, сколько амбициозный. Ведь некоторые хотят иметь больше полномочий, чтобы увеличить свою значимость. У меня таких амбиций никогда не было. Считаю, что нужно максимально использовать те возможности, которые предоставляют нынешние полномочия. Я считаю, мы их еще не до конца использовали. Поэтому не было у меня таких амбиций, чтобы увеличили полномочия.

Они вообще, честно говоря, здесь достаточно широкие. Даже очень широкие. Я не испытывал какого-то дискомфорта, что, мол, мне не хватает полномочий и так далее.

– Довольно чувствительный вопрос, касающийся осложнений отношений России и Белоруссии с Европой. В последние полгода и Россия, и Белоруссия заявляли о давлении извне. Является ли Запад угрозой Союзному государству?

– Если Союзное государство сильно, то никакая угроза не страшна. Если взаимодействие мощное, отношения, экономика, инфраструктура транспортная и энергетическая развиваются.

Понимаете, я сколько живу, столько и слышу об угрозе Запада. Могу уже на основании собственного опыта сказать, что это такая константа. Но она может либо нанести ущерб, либо нет – все зависит от внутренней сопротивляемости тех, кому эта угроза опасна

– Относительно дальнейших перспектив интеграции. Вы почти 10 лет участвовали в этих процессах, и как вы считаете, возможно ли в ближайшем будущем продвижение интеграции? Станет ли она более глубокой?

– Конечно, [интеграция] должна развиваться и в сфере научного взаимодействия, и в сфере промышленного, и в сфере экономического и сельскохозяйственного взаимодействия, культура – это уже само собой. Во-первых, нет предела для

совершенствования. Во-вторых, надо четко себе представлять, чего бы мы хотели. Такое представление есть.

Для меня, например, **приоритетом сейчас является взаимодействие в области энергетики и транспорта**. Я так себе представляю. Вполне возможно, есть и другая точка зрения, и мы готовы рассмотреть. Я думаю, она будет рассмотрена 2 апреля 2021 года на нашей торжественной конференции, посвященной развитию Союзного государства. Там все эти вопросы будут подниматься так же, как это было сделано в прошлом году.

– Прошлый год выдался очень тяжелым, в том числе с точки зрения реализации проектов из-за пандемии. Тем не менее расскажите, **на какой стадии находится проект высокоскоростной магистрали Санкт-Петербург – Гамбург**. Вы говорили, что интерес к проекту выражали иностранные инвесторы, в том числе европейские. Сохраняют ли они заинтересованность с учетом ущерба, который наносит экономике пандемия, а также в контексте общего ухудшения отношений с Евросоюзом?

– Пандемия действительно несколько осложнила нашу жизнь в той части, которая касается массовых мероприятий с участием большого количества лиц. Мы их все отменили. У нас были и летние лагеря для разных категорий молодежи, и молодежные форумы, фестивали и так далее. Нам пришлось все это отменить. В этом смысле у нас, конечно, есть совершенно очевидные издержки, потому что, я считаю, личные контакты ничто не заменит. Онлайн – это, конечно, хорошая история, но она, совершенно очевидно, не может заменить личного общения. В этом смысле мы понесли определенные потери.

Что касается остальных сфер деятельности, там потерь никаких не было. Наши программы как выполнялись, так и выполняются, более того, некоторые из них выполнялись даже более успешно, чем в прошлом году. Наверное, потому что отвлекаться не на что всем участникам этих программ. Решения Совета министров как принимались, так и принимаются, мы просто отработали более энергичную форму принятия решений в рабочем порядке. Это не значит, что Совет министров теперь должен вообще не собираться, потому что, я опять хочу подчеркнуть, личного общения ничто заменить не может. Другое дело – есть формальные решения каких-то вопросов, они решаются. Вот у нас, я не помню, делали мы подсчет или нет, свыше 30 решений Совета министров было принято. У нас и в лучшие годы всегда где-то такое количество решений принималось, но только дополнялось еще личным общением.

В этом году за неполные три месяца мы приняли 12 решений Совета министров в рабочем порядке, три решения принято Высшим госсоветом по бюджету, поэтому работа как продолжалась, так и продолжается. Здесь мы издержек не видим. Экономическое взаимодействие если и страдает, то от каких-то внутренних проблем каждой страны. Где-то падение производства... Но никак не из-за какого-то несовершенства механизмов взаимодействия, которое еще усугублялось бы пандемией, это надо понимать.

– А если говорить конкретно о высокоскоростной магистрали?

– Тут тоже пандемия ни при чем. Здесь скорее вопрос, который в свое время марксистами был сформулирован так: «Идея должна овладеть массами». **У нас идут активные консультации по этому вопросу – они как продолжались, так и продолжаются. Сейчас формируется позиция российского правительства и Республики Беларусь по поводу проведения предварительного технико-экономического обоснования.** Если такое решение будет в ближайшее время принято, а вроде бы все подготовлено к этому, и будет проведено предварительное технико-экономическое обоснование, это будет очень хороший шаг вперед, который позволит нам вести дальнейшие консультации не вообще, а с цифрами в руках. И мы продолжаем рабочие консультации с теми, кто производит в РФ высокоскоростные тепловозы, и с нашими железнодорожными структурами, прежде всего **РЖД**, которые всегда поддерживали и поддерживают этот проект, и в правительственных структурах, и в администрации президента. В общем, процесс идет. Конечно, не так

быстро, как хотелось бы, это я честно скажу. Но что сделаешь, это такая серьезная тема, которая требует глубокого осмысления.

<https://tass.ru/interviews/10992811>

ТАСС; ПАВЕЛ БУШУЕВ; 2021.03.25; ВУЧИЧ ПОБЛАГОДАРИЛ РОССИЮ И РЖД ЗА СТРОИТЕЛЬСТВО ОБЪЕКТОВ В СЕРБИИ

Президент Сербии Александар Вучич поблагодарил Россию, ее президента и **компанию «Российские железные дороги»** за строительство объектов в Сербии. Он выступил с речью в четверг во время осмотра строительства виадука вблизи поселка Бешка на участке Белград – Будапешт, сообщил корреспондент ТАСС с места событий.

«Благодарю российских коллег из **РЖД**, Россию и ее президента. До 2023 года будет закончен проект диспетчерского центра, полного контроля над движением. А всего через девять месяцев мы сможем добираться из центра Белграда в центр Нови-Сада (город на севере Сербии) всего за 30 минут. Уверен, что коммерческие перевозки на линии от Белграда до Нови-Сада будут возможны уже с февраля 2022 года», – заявил Вучич.

В свою очередь посол России поблагодарил сербских коллег за плодотворное сотрудничество. Дипломат обратил внимание на всесторонний подход **РЖД** к решению инфраструктурных задач в Сербии, включая не только строительство железных дорог, но и диспетчерский центр, а также образовательный центр.

Холдинг РЖД с 2014 года проводит модернизацию и строительство железных дорог Сербии. Уже закончена реконструкция линий Белград – Панчево, Ресник – Валево, инфраструктурных объектов в рамках развития 10-го панъевропейского транспортного коридора, организовано устройство железнодорожного пути на Жежелевом мосту. Также в Серию поставлено 27 дизель-поездов российского производства.

В январе 2019 года **«РЖД Интернешнл»** и «Инфраструктура железных дорог Сербии» подписали контракт, включающий проектирование и строительство в республике единого диспетчерского центра по управлению движением поездов, а также работы и поставку материалов в рамках второго этапа реконструкции, модернизации и строительства двухпутной железной дороги под скорость до 200 км/ч на участке Стара Пазова – Нови Сад протяженностью 40,44 км. Кроме того, по условиям контракта, **холдинг РЖД** разработает проект реконструкции и модернизации линии Валево – Врбница – государственная граница с Черногорией протяженностью 210 км.

<https://tass.ru/ekonomika/10995643>

РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2021.03.25; РЖД ДО 2025 ГОДА ВЛОЖАТ В Ж/Д ИНФРАСТРУКТУРУ МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ 43,5 МЛРД РУБ

Правительство Мурманской области и **РЖД** заключили соглашение о стратегическом партнерстве и взаимодействии в 2021-2025 годах, которое предполагает инвестиции **РЖД** в регионе в размере порядка 43,5 миллиарда рублей, сообщило областное министерство информационной политики.

Документ подписали губернатор Мурманской области Андрей Чибис и начальник Октябрьской железной дороги – филиала **ОАО «РЖД»** Виктор Голомолзин. Соглашение определяет направления взаимодействия сторон в сфере транспортного обслуживания населения и промышленных предприятий Мурманской области, развития железнодорожной инфраструктуры и обеспечения транспортной безопасности.

«Соглашение предусматривает до 2025 года вливание инвестиций **компании «Российские железные дороги»** в Мурманский регион порядка 43,5 млрд рублей», – отметил начальник Октябрьской железной дороги, слова которого приводит министерство.

Сообщается, что в числе приоритетных задач сотрудничества – реализация проекта развития участка Мурманск-Волховстрой и реконструкции участка Мурманск-Оленегорск со строительством вторых путей. Реализация проекта позволит увеличить пропускную способность железнодорожного участка для обеспечения пропуска перспективного объема грузов в направлении портов Мурманского транспортного узла.

«Инвестпроект «РЖД» по увеличению пропускной способности дороги – это увеличение грузопотока в Мурманск, рост возможностей наших портов, порядка трех миллиардов рублей налогов и 200 новых рабочих мест. Мурманская область получает как системные, так и конкретные выгоды», – прокомментировал соглашение глава области.

Инвестиции РЖД в развитие железнодорожного транспорта на территории Мурманской области в 2020 году составили более 5,1 миллиарда рублей. Основные средства были направлены на реализацию проекта «Развитие участка Мурманск-Волховстрой. Реконструкция участка Мурманск-Оленегорск со строительством вторых путей». Также в прошлом году было осуществлено строительство нового железнодорожного моста через реку Кола. ОАО «РЖД» является одним из крупнейших налогоплательщиков в регионе. В 2020 году компания перечислила в бюджеты и внебюджетные фонды Мурманской области более 943 миллионов рублей.

ТАСС; 2021.03.25; РОСАТОМ РАССЧИТЫВАЕТ ПОДГОТОВИТЬ ТЭО ПРОЕКТА ПО ЭКСПОРТУ ВОДОРОДА В ЯПОНИЮ ЗА 1-2 МЕСЯЦА

Госкорпорация «Росатом» в течение ближайших двух месяцев планирует завершить подготовку технико-экономического обоснования (ТЭО) поставок водорода из России в Японию. Об этом сообщил вице-президент по маркетингу и развитию бизнеса «Русатом Оверсиз» Антон Москвин в рамках вебинара «Водородная стратегия и ключевые тренды энергоперехода».

«Сейчас находимся на самой финальной стадии разработки (ТЭО – прим. ТАСС). Более или менее понятны все технологические и экономические аспекты транспортировки, проработали различные сценарии. Думаю, что в течение месяца или двух объявим о результатах», – сказал он.

В сентябре 2019 г. «Русатом Оверсиз» и Агентство по природным ресурсам и энергетики Министерства экономики, торговли и промышленности Японии подписали в Токио соглашение о сотрудничестве в сфере совместной разработки в 2020-2021 гг. технико-экономического обоснования пилотного проекта экспорта водорода из России в Японию. В пилотном экспортном проекте рассматривается возможность производства водорода для японского рынка методом электролиза, сообщил Росатом.

Подготовку ТЭО поставок водорода из России в Японию Росатом ведет совместно с властями Японии и компаний Kawasaki.

Водородные поезда

Говоря о внутреннем рынке развития водорода, Москвин отметил, что также в течение одного – двух месяцев Росатом планирует завершить работу над ТЭО по проекту водородного поезда на Сахалине. «Мы чуть больше года занимаемся разработкой ТЭО организации железнодорожного сообщения на острове Сахалин с применением водородных технологий. Росатом там отвечает за создание инфраструктуры водородной, производства водорода и обеспечения заправки поездов. Я думаю, что в ближайшие пару месяцев, не буду забегать вперед, но по ожиданиям в ближайшие пару месяцев мы объявим о результатах», – сказал Москвин.

Госкорпорация «Росатом» в 2019 г. подписала соглашение с властями Сахалина, РЖД и «Трансмашхолдингом» о сотрудничестве по проекту водородного поезда на острове. Москвин отметил, что следующим этапом развития этого проекта госкорпорация видит создание водородного кластера на Сахалине с применением водородных технологий в различных секторах экономики и организации необходимой инфраструктуры для

производства, хранения и транспортировки водорода в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, резюмировал он.

ТАСС; 2021.03.25; НАЧАЛАСЬ РЕКОНСТРУКЦИЯ СТАНЦИЙ КРЮКОВО И РАМЕНСКОЕ БУДУЩЕГО МЦД-3

Работы по реконструкции станций Крюково и Раменское будущего Ленинградско-Казанского МЦД-3 начались, сообщается в четверг на официальном сайте ОАО «РЖД».

«На конечных станциях будущего МЦД-3 Крюково и Раменское начинаются масштабные работы по развитию железнодорожной инфраструктуры. В рамках проекта будут построены парки оборота и экипировки электропоездов, где уложат дополнительные приемо-отправочные пути. Это позволит обслуживать и готовить к рейсам дополнительные электропоезда, планируемые к запуску на маршруте МЦД-3», – сообщается в публикации.

Кроме того, для безопасного перехода через железнодорожные пути на остановочном пункте Ипподром Казанского направления, расположенного в границах станции Раменское, на период строительства планируется возвести временный пешеходный мост. По итогам реконструкции здесь появится крытый мост взамен наземного одноуровневого перехода.

«На станции Крюково также планируется построить дополнительные приемо-отправочные пути и реконструировать пассажирскую инфраструктуру. В ходе работ будут возведены три новые островные платформы с навесами на всю длину для защиты от осадков, а также построен конкорс с эскалаторами и лифтами», – уточняется на сайте.

Параллельно на станции Москва-Пассажирская-Казанская ведутся подготовительные работы для реконструкции путепровода тоннельного типа Митьковской ветви, соединяющей Казанское и Ленинградское направления Центрального транспортного узла.

Создание третьего диаметрального маршрута Крюково (Зеленоград) – Раменское предусмотрено программой развития железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла на 2019-2024 годы, утвержденной Минтрансом России, ОАО «РЖД», правительством Москвы и правительством Московской области. Проект предполагает объединение Ленинградского и Казанского направлений Центрального транспортного узла. Протяженность маршрута составит 82 км, заключили в пресс-службе.

<https://tass.ru/ekonomika/10992689>

РИА НЕДВИЖИМОСТЬ; 2021.03.25; РЖД ПОЛУЧАТ ЗЕМЛЮ НА ЮГО-ВОСТОКЕ МОСКВЫ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) получит в аренду 25 земельных участков на юго-востоке Москвы для развития железнодорожной инфраструктуры, говорится в сообщении Москомстройинвеста.

Как указывается в нем, градостроительно-земельная комиссия города одобрила предоставление РЖД 25 земельных участков площадью 0,9 гектара в Среднем Золоторожском переулке и на улице Рогожский Поселок, напротив Нижегородской улицы.

«Участки будут предоставлены с целью размещения объектов железнодорожной инфраструктуры и для реализации проекта реконструкции участка Москва-Пассажирская-Курская (вкл.) – Москва – Товарная – Курская – Карачарово (искл.) со строительством дополнительных главных путей», – отмечается в сообщении.

Срок аренды составляет шесть лет, уточняется в сообщении.

<https://realty.ria.ru/20210325/rzhd-1602823024.html>

РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2021.03.25; СУД ПО ИСКУ РОСЖЕЛДОРА НА 2,4 МЛРД РУБ ВЗЫСКАЛ СО "СТРОЙПУТЬИНВЕСТА" 90 МЛН РУБ

Арбитражный суд Москвы по иску Федерального агентства железнодорожного транспорта (Росжелдора) взыскал с признанной банкротом крупной строительной компании, специализирующейся на железнодорожных объектах, ЗАО "Стройпутьинвест" более 90 миллионов рублей.

Как следует из опубликованной в четверг резолютивной части решения суда, первая инстанция удовлетворил иск частично - Росжелдор требовал от ответчика более 2,4 миллиарда рублей. Иск заявлен о взыскании неустойки по госконтракту от 26 декабря 2011 года, заключенном в рамках строительства железнодорожной ветки "Лосево - Каменногорск" в Ленинградской области. Другие подробности пока не сообщаются.

Росжелдор в декабре подал к "Стройпутьинвесту" шесть исков на общую сумму почти 346 миллиардов рублей. Все они приняты к производству, при этом основания исковых требований по большей части не указаны или указаны нечетко. Так, один из исков - на сумму более 115 миллиардов рублей - заявлен о взыскании по госконтракту от 9 августа 2010 года. Внешний управляющий ответчика Денис Солодухин ранее сообщил РИА Новости, что в исках заявлены требования о взыскании штрафных санкций по договорам в рамках проекта "Лосево - Каменногорск".

Арбитражный суд Москвы в январе признал "Стройпутьинвест" банкротом. Дело о банкротстве было возбуждено по заявлению одного из кредиторов еще в ноябре 2016 года, в компании ввели наблюдение. Но в январе 2018 года суд перешел к внешнему управлению, процедуру ввели на полтора года. На тот момент долги "Стройпутьинвеста" оценивались в 2,3 миллиарда рублей. Дальнейшую процедуру суд определить долго не мог - заседания с отчетом внешнего управляющего переносились по ходатайствам Росжелдора. Однако 28 января суд, наконец, вынес решение о банкротстве.

Предыдущий крупный судебный спор между сторонами в 2017 году тоже был связан с проектом "Лосево - Каменногорск". Тогда Росжелдор требовал от строительной компании около 15,4 миллиарда рублей неустойки по контракту от 13 сентября 2010 года, а также неустойку по контракту от 26 декабря 2011 года в размере около 1,5 миллиарда рублей. Девятый арбитражный апелляционный суд, рассмотрев дело по правилам первой инстанции, взыскал с компании около 955 миллионов рублей.

РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2021.03.25; СУД УТВЕРДИЛ ОТКАЗ ФИНСКОЙ SKODA TRANSTECH В ИСКЕ К «ДОЧКЕ» РЖД НА 11,7 МЛН ЕВРО

Девятый арбитражный апелляционный суд поддержал нижестоящую инстанцию, отказавшую финскому производителю вагонов Skoda Transtech во взыскании около 11,7 миллиона евро (более 1 миллиарда рублей по текущему курсу) с АО «Рейлтрансавто», дочерней структуры РЖД, занимающейся перевозками автотранспорта по железной дороге.

Как следует из информации в картотеке арбитражных дел, апелляционный суд отклонил жалобу Skoda Transtech на принятое в декабре решение арбитражного суда Москвы, после чего оно вступило в законную силу.

Спор возник из договора от 5 декабря 2012 года, по которому финская компания обязалась изготовить и поставить российской 898 крытых вагонов для перевозки автомобилей стоимостью около 70 миллионов евро. При этом «Рейлтрансавто» должен был передать изготовителю 898 вагонокомплектов (вагонные тележки), готовых к установке на вагоны. Договор не был исполнен полностью, в связи с чем финская компания потребовала взыскать с российской убытки – более 3,7 миллиона евро реального ущерба и около 8 миллионов евро упущенной выгоды.

Ранее стороны уже выясняли отношения по этому же договору в Международном коммерческом арбитражном суде (МКАС) при Торгово-промышленной палате России, и

МКАС в феврале 2019 года взыскал с «Рейлтрансавто» более 3,7 миллиона евро в пользу Skoda Transtech. Однако государственные арбитражные суды двух инстанций затем это решение отменили, и их поддержал Верховный суд.

Суды пришли к выводу, что «дочка» РЖД не смогла исполнить свои обязательства из-за антироссийских санкций, введенных Евросоюзом. Импорт вагонокомплектов «Рейлтрансавто» из России в адрес Transtech, а также их возврат в РФ были ограничены ввиду двойного назначения вагонокомплектов, которые, в том числе, можно использовать в военных целях, установили суды.

В новом деле суд первой инстанции также сделал вывод об отсутствии вины ответчика в неисполнении обязательств, в связи с чем к нему не может быть применена такая мера ответственности, как взыскание убытков.

АО «Рейлтрансавто» – **совместное предприятие РЖД (51%)** и ООО «ТрансГрупп АС» (49%). Компания владеет крупнейшим в России парком специализированных вагонов-автомобилевозов. В 2018 году чешская компания Skoda Transportation стала 100%-ным собственником финской фирмы Transtech, единственного в странах Скандинавии и Финляндии производителя трамваев и железнодорожных вагонов.

При перепечатке и цитировании (полном или частичном) ссылка на РИА «Новости» обязательна. При цитировании в сети Интернет гиперссылка на сайт <http://ria.ru> обязательна.

ТАСС; 2021.03.25; МИШУСТИНА ПОПРОСИЛИ ОБСУДИТЬ С ГРЕЦИЕЙ ВОПРОС ОСВОБОЖДЕНИЯ РОССИЙСКИХ МОРЯКОВ

Вице-президент российского подразделения Международного комитета защиты прав человека Иван Мельников обратился к главе российского правительства Михаилу Мишустину, находящемуся в Греции с рабочим визитом, с просьбой провести там переговоры об освобождении арестованных по подозрению в перевозке нелегальных мигрантов российских моряков, говорится в тексте обращения правозащитника, с которым ознакомился ТАСС.

"При задержании, предъявлении обвинений, а также при судопроизводстве в Греции в отношении наших сограждан были допущены многочисленные нарушения норм всеобщей декларации прав человека, пакта о гражданских и политических правах и норм УПК Греции. На основании конвенции Совета Европы по противодействию торговле людьми в случае принуждения моряков либо введения в заблуждение они должны были быть признаны жертвами организации торговли людьми, а греческие правоохранители обязаны были признать их потерпевшими и искать реальных организаторов противоправной схемы. Прошу вас провести переговоры на предмет освобождения наших сограждан", - отмечается в тексте обращения.

По словам Мельникова, россияне искали работу через интернет с целью трудоустройства матросами. Им предлагалась высокооплачиваемая работа в экипажах яхт для перевозки туристов из Турции в Грецию и Италию. Со слов родственников, моряки не имели информации об истинных целях перевозок и были введены в заблуждение своими работодателями. "Тем, кто отказывался, поступали угрозы, в том числе жизни и здоровью, и их принуждали к выходу в море", - отмечает правозащитник.

Мельников просит Мишустина организовать помощь морякам в оплате адвокатов. "Наши моряки - выходцы из бедных семей, у многих на иждивении находись малолетние дети и пожилые родители. Осенью прошлого года их родственники обратились в Фонд поддержки и защиты прав соотечественников, проживающих за рубежом, в связи с необходимостью оплаты услуг адвокатов. Там сообщили, что ожидают информацию из МИД России и консульства в Греции. Прошу вас оказать содействие в организации помощи нашим гражданам", - подчеркивается в обращении.

<https://tass.ru/politika/10992389>

ИНТЕРФАКС; 2021.03.25; ВМТП УВЕЛИЧИТ ПРОПУСКНУЮ СПОСОБНОСТЬ СКЛАДА ПОД КОНТЕЙНЕРЫ НА 20%

ПАО "Владивостокский морской торговый порт" (МОЕХ: VMTP) (ВМТП, крупнейшая стивидорная компания в порту "Владивосток") в 2021 году начнет подготовку нескольких площадок, на которых появится дополнительное пространство для размещения контейнеров.

Как сообщили "Интерфаксу" в пресс-службе стивидора, модернизация производственных площадей позволит увеличить ежегодную пропускную способность склада на более чем 100 тыс. TEU (эквивалент 20-футового контейнера), что составляет 20% от текущих возможностей.

Параллельно ВМТП ведет модернизацию CFS-склада (Container Freight Station, специальный тип склада, который используется для формирования и расформирования сборных контейнеров). "Склад востребован среди клиентов: в 2020 году его загруженность выросла на 30% по сравнению с 2019 годом. После обновления склада его вместимость вырастет также на 30%", - сказали в пресс-службе.

Ранее ВМТП сообщил, что в 2020 году вышел на первое место по обработке контейнеров в стране и сохраняет его в текущем году. За январь-февраль 2021 года ВМТП обработал 110 тысяч TEU, что на 15% больше чем за аналогичный период прошлого года.

Всего за 2020 год ВМТП перевалил 11,4 млн тонн грузов, в том числе через порт переваливались контейнеры (55% всего оборота), генеральные грузы (40%), нефтепродукты (3%), автомобили и другая техника (2%).

Ежегодная пропускная способность порта достигает 723 тыс. TEU, 7,58 млн тонн навалочных грузов и нефтепродуктов, 100 тыс. единиц автотехники. Производственные мощности ВМТП расположены на 15 причалах порта "Владивосток".

ИНТЕРФАКС; 2021.03.25; ВОЛГА-ФЛОТ ПРИМЕТ СТРАТЕГИЮ НА 2021-25ГГ, ПРИОРИТЕТЫ - НОВЫЕ СУДА И ЦИФРОВИЗАЦИЯ

Совет директоров АО "Судоходная компания "Волжское пароходство" ("Волга-флот" (МОЕХ: VFLL), актив Владимира Лисина) планирует к осени принять стратегию развития компании на 2021-2025 годы, следует из сообщения пароходства.

Совет согласовал стратегические цели развития компании на период до 2025 года, которые станут основой разрабатываемой стратегии. В частности, в числе приоритетных инвестпроектов - строительство нового флота и цифровизация.

"В этом году мы планируем не только утвердить, но и начать реализовывать нашу стратегию. Уже в этом году мы начнем трансформацию, чтобы привлечь новые грузы и запустить новые направления перевозок, планируем приступить к реализации инвестиционных проектов, в том числе по обновлению флота и внедрению новых цифровых технологий в производственные и коммерческие процессы компании", - приводятся в сообщении слова директора по стратегии и развитию Волжского пароходства Никиты Сухова.

Волжское пароходство - одна из крупнейших судоходных компаний России, выполняет грузовые перевозки на внутренних водных путях РФ в сообщении "река-море" и на международных морских направлениях. В операционном управлении пароходства находится порядка 250 единиц грузового флота суммарным дедвейтом более 1,4 млн тонн. Объем перевозок по итогам 2020 года составил порядка 15,4 млн тонн.