



## Ежедневный мониторинг СМИ

29 МАРТА 2021

### СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2021.03.27; В КАБМИНЕ ПЛАНИРУЮТ РАЗРАБОТАТЬ СТРАТЕГИЮ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ К АВГУСТУ .....	4
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.03.29; ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА НЕ ДОШЛА ДО КОНЕЧНОЙ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОЦЕНИТ ЗАКОННОСТЬ КОНТРАКТОВ «ВЕЗИ ИЛИ ПЛАТИ» .....	4
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА, АЛЕКСЕЙ ПОЛУХИН, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2021.03.29; В РОССИИ СРЫВАЕТСЯ ТРАКТОРНЫЙ ЗАВОЗ; ПОСТАВЩИКАМ СЕЛЬХОЗТЕХНИКИ НЕ ХВАТАЕТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЛАТФОРМ .....	5
ИЗВЕСТИЯ; СЕРГЕЙ ГУРЬЯНОВ; 2021.03.26; С ДОНА ПОСТУЧАЛИ: КОМУ НУЖНА ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ РЕАБИЛИТАЦИЯ; ПРОЕКТ ПО ОЗДОРОВЛЕНИЮ РЕКИ МОЖЕТ ОБОЙТИСЬ В 90 МЛРД РУБЛЕЙ .....	7
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.03.26; РОСМОРРЕЧФЛОТ СОЗДАСТ ВЕДОМСТВЕННЫЙ СИТУАЦИОННЫЙ ЦЕНТР .....	11
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.03.26; РЕЧКА ОСТАЛАСЬ В ПЛЮСЕ; РОСМОРРЕЧФЛОТ ПЕРЕСЧИТАЛ ИТОГИ 2020 ГОДА .....	12
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.03.29; ДЕРЖИ ПОРТЫ ШИРЕ; ЧИНОВНИКИ ЖДУТ РОСТА МОЩНОСТИ ТЕРМИНАЛОВ РФ НА 70% К 2035 ГОДУ .....	13
РОССИЯ 1 ВЕСТИ НЕДЕЛИ; ВАЛЕНТИН БОГДАНОВ; 2021.03.28; НА ГРАНИЦЕ ЛИТВЫ С РОССИЕЙ И БЕЛОРУССИЕЙ ЗАСТРЯЛИ СОТНИ ФУР .....	14
РОССИЯ 1; 2021.03.27; ДОРОГИ В ТАМБОВЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ С УЧЕТОМ ПОЖЕЛАНИЯ ГОРОЖАН. ВЕСТИ.....	15
РОССИЯ 1 ВЕСТИ; ДМИТРИЙ ЩУГОРЕВ; 2021.03.27; ПАУТИНА ДОРОГ. ГОРОДСКИЕ ТЕХНОЛОГИИ .....	15
ТАСС; 2021.03.29; КОНТЕЙНЕРОВОЗ EVER GIVEN СНЯЛИ С МЕЛИ .....	15
ТАСС; 2021.03.29; МИНЭНЕРГО ПРОГНОЗИРУЕТ РОСТ ПОСТАВОК ПО СЕВМОРПУТИ ПОСЛЕ СИТУАЦИИ С СУЭЦКИМ КАНАЛОМ .....	15
ТАСС; 2021.03.28; ЭКСПЕРТ: ИНЦИДЕНТ В СУЭЦКОМ КАНАЛЕ ВЫЗОВЕТ ПЕРЕХОД ЧАСТИ ГРУЗОВ НА ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ.....	16
РИА НОВОСТИ; 2021.03.28; FT: КИТАЙ УВЕЛИЧИЛ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ РОССИЮ .....	17
ПРАЙМ; 2021.03.28; ЗАКАЗЫ «ТРАНСКОНТЕЙНЕРА» ВЫРОСЛИ В РАЗЫ НА ФОНЕ АВАРИИ В СУЭЦКОМ КАНАЛЕ .....	17
ТАСС; 2021.03.26; ЭКСПЕРТЫ СЧИТАЮТ, ЧТО СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ МОЖЕТ СТАТЬ АЛЬТЕРНАТИВОЙ СУЭЦКОГО КАНАЛА .....	18
ТАСС; 2021.03.26; FESCO ВИДИТ ИНТЕРЕС РЫНКА К ПЕРЕВОЗКАМ ТРАНЗИТОМ ЧЕРЕЗ РФ ВМЕСТО СУЭЦКОГО КАНАЛА .....	18
ТАСС; 2021.03.26; МИД РФ: БЛОКИРОВКА СУЭЦКОГО КАНАЛА ПОДЧЕРКНУЛА ВАЖНОСТЬ РАЗВИТИЯ СЕВМОРПУТИ.....	19
ТАСС; 2021.03.26; РОСАТОМ СЧИТАЕТ, ЧТО ИНЦИДЕНТ В СУЭЦКОМ КАНАЛЕ ИЗМЕНИТ ОТНОШЕНИЕ К СЕВМОРПУТИ .....	19

---

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, СЕРГЕЙ ТИХОНОВ; 2021.03.29; СТАНЕТ ЛИ СЕВМОРПУТЬ АЛЬТЕРНАТИВОЙ СУЭЦКОМУ КАНАЛУ .....	19
КОММЕРСАНТЬ; ТАТЬЯНА ЕДОВИНА; 2021.03.29; БОЛЬШАЯ ПРОБКА ДЛЯ МИРОВОГО ОКЕАНА; БЛОКИРОВКА СУЭЦКОГО КАНАЛА УЖЕ ЗАТРАГИВАЕТ ГЛОБАЛЬНУЮ ТОРГОВЛЮ .....	21
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.03.27; У СУЭЦКИХ СОБСТВЕННАЯ ГОРДОСТЬ; ПРОБКА НА КАНАЛЕ СТАЛА ФАКТОРОМ МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ .....	22
ИЗВЕСТИЯ; ВАЛЕРИЙ ВОРОНОВ; 2021.03.29; ЦЕНА ЗАНОСА: ЧТО И КАК ПОДРОЖАЕТ ИЗ-ЗА БЛОКИРОВКИ СУЭЦКОГО КАНАЛА; АНАЛИТИКИ ОЖИДАЮТ РОСТА ЦЕН НА ЭЛЕКТРОНИКУ, ЧАЙ И КОФЕ ИЗ АЗИИ .....	23
ИЗВЕСТИЯ; 2021.03.26; КРУПНЕЙШАЯ ПРОБКА; АНАЛИТИК АЛЕКСАНДР ФРОЛОВ – О ТОМ, КАКОЙ УЩЕРБ МОЖЕТ СУЛИТЬ БЛОКИРОВКА СУЭЦКОГО КАНАЛА .....	25
ИЗВЕСТИЯ; ИРИНА КЕЗИК; 2021.03.26; СУЭЦКАЯ НАДБАВКА: МОЖЕТ ЛИ РОССИЯ ИЗВЛЕЧЬ ВЫГОДУ ИЗ БЛОКИРОВКИ КАНАЛА; В ЕВРОПЕ ОЖИДАЮТ РОСТА СПОТОВЫХ ЦЕН НА ГАЗ, ЕСЛИ ОПЕРАЦИЯ ПО ВЫЗВОЛЕНИЮ КОНТЕЙНЕРОВОЗА ЗАТЯНЕТСЯ НА НЕСКОЛЬКО НЕДЕЛЬ .....	27
ПРАЙМ; 2021.03.27; ХУСНУЛЛИН ПРИЗВАЛ РЖД УСКОРИТЬ РЕКОНСТРУКЦИЮ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА .....	29
ТАСС; 2021.03.27; ХУСНУЛЛИН ЗАЯВИЛ, ЧТО ВТОРОЙ МОСТ ЧЕРЕЗ АМУР У КОМСОМОЛЬСКА-НА-АМУРЕ БУДЕТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ .....	29
ТАСС; 2021.03.26; «РОСЭЛЕКТРОНИКА» РАЗРАБОТАЛА СИСТЕМУ ДЛЯ ОТСЛЕЖИВАНИЯ СУДОВ ПО СЕВМОРПУТИ .....	30
АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ ХАБАРОВСК; 2021.03.27; ХУСНУЛЛИН: ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ МОЖЕТ СТАТЬ ТОЧКОЙ РОСТА В ДФО .....	30
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; АННА ШУШКИНА; 2021.03.27; ПУНКТАМ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГРАНИЦУ ХОТЯТ УЛУЧШИТЬ ОСНАЩЕНИЕ .....	32
ГУДОК; ИГНАТ ВЬЮГИН; 2021.03.29; ЭФФЕКТИВНОСТЬ В УСЛОВИЯХ СПАДА .....	32
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ТАТЬЯНА ДМИТРАКОВА; НА ЧИСТЫХ ОСТРОВАХ; 2021.03.29; К 2025 ГОДУ САХАЛИНСКАЯ ОБЛАСТЬ НАМЕРЕНА ДОСТИЧЬ УГЛЕРОДНОЙ НЕЙТРАЛЬНОСТИ .....	37
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.03.29; УСМИРЕНИЕ ИЗ ПРАВИЛ; ЭКИПАЖАМ САМОЛЕТОВ СНОВА ХОТЯТ РАЗДАТЬ НАРУЧНИКИ .....	40
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; СЕРГЕЙ ТИХОНОВ; 2021.03.29; ДАЛЬНИЙ ВОСТОК ЖДЕТ ГАЗИФИКАЦИИ .....	41
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, ИРИНА НЕВИННАЯ; 2021.03.29; НЕ ПРИВЕЗИТЕ ВИРУС; ОТКРЫВАЯ ГРАНИЦЫ, ВЛАСТИ НЕ ЗАБЫВАЮТ О СОБЛЮДЕНИИ МЕР ПРОТИВОЭПИДЕМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ .....	42
ИЗВЕСТИЯ; АННА УСТИНОВА, МАРИНА БОЧКАРЕВА; 2021.03.29; ПОВОРОТ РУБЛЯ: ЦЕНЫ НА ТАКСИ МОГУТ ВЫРАСТИ ЕЩЕ НА 5–10%; ОЧЕРЕДНОМУ ПОВЫШЕНИЮ БУДЕТ СПОСОБСТВОВАТЬ ПОДРОЖАНИЕ ТОПЛИВА, СЧИТАЮТ В ОТРАСЛИ .....	43
ВЕДОМОСТИ; АННА ПОДЛИНОВА; 2021.03.29; «НОВАТЭК» И «ЛУКОЙЛ» ХОТЯТ ЗАКЛЮЧИТЬ ИНВЕСТИСОГЛАШЕНИЯ С МИНЭНЕРГО НА СУММУ ПОРЯДКА 150 МЛРД РУБЛЕЙ; КОМПАНИИ НАМЕРЕНЫ ПОЛУЧИТЬ	

---

---

ГОСПОДДЕРЖКУ ЗА МОДЕРНИЗАЦИЮ ЗАВОДОВ, ПОСТАВЛЯЮЩИХ ПРОДУКЦИЮ НА ЭКСПОРТ.....	46
FORBES; МАРИЯ КОКОРЕВА, ИРИНА ЮЗБЕКОВА; 2021.03.26; НЕБЕСНОЕ ШИФРОВАНИЕ: КАК АВИАКОМПАНИИ ПЫТАЮТСЯ ИЗБЕЖАТЬ ПЕРЕХОДА НА РОССИЙСКИЕ СИСТЕМЫ БРОНИРОВАНИЯ.....	48
ТАСС; 2021.03.26; В ООН ПРИЗВАЛИ ПРИОРИТЕТНО ВАКЦИНИРОВАТЬ ОТ COVID-19 ЭКИПАЖИ МОРСКИХ И ВОЗДУШНЫХ СУДОВ.....	49
ИНТЕРФАКС; 2021.03.26; В РФ СТАРТОВАЛИ ПРОДАЖИ «ЕДИНЫХ» БИЛЕТОВ В АБХАЗИЮ НА КУРОРТНЫЙ СЕЗОН.....	50
ИНТЕРФАКС; 2021.03.26; ВОССТАНОВЛЕНИЕ ДЕЙСТВОВАВШИХ В ПЕРИОД СССР ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ РЕШИТ ПРОБЛЕМУ СКОПЛЕНИЯ МАШИН НА КПП «ВЕРХНИЙ ЛАРС», СЧИТАЕТ ПОСОЛ РФ В АРМЕНИИ.....	51
ТАСС; 2021.03.29; ПРЯМОЙ РЕЙС ИЗ ВЛАДИВОСТОКА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ЗАПУСТЯТ 1 ИЮНЯ.....	51
ПРАЙМ; 2021.03.28; АВИАКОМПАНИИ РОССИИ ПЕРЕХОДЯТ НА ВЕСЕННЕ-ЛЕТНЕЕ РАСПИСАНИЕ.....	52
BUSINESS FM; 2021.03.28; РФ И ОАЭ ДОГОВОРИЛИСЬ ОБ УВЕЛИЧЕНИИ ЧИСЛА РЕГУЛЯРНЫХ АВИАРЕЙСОВ.....	53
ТАСС; 2021.03.28; АВИАВЛАСТИ РФ И ОАЭ СОГЛАСОВАЛИ ВЫПОЛНЕНИЕ ВСЕХ ЧАРТЕРНЫХ РЕЙСОВ МЕЖДУ СТРАНАМИ.....	54
ТАСС; 2021.03.26; КОММЕРЧЕСКИЕ ЭЛЕКТРОСАМОЛЕТЫ МОГУТ ПОЯВИТЬСЯ В РОССИИ К 2030 ГОДУ.....	54
ТАСС; 2021.03.27; ТРАССУ В ОБХОД ХАБАРОВСКА ХОТЯТ ПРОДЛИТЬ ДО БОЛЬШОГО УССУРИЙСКОГО ОСТРОВА.....	55
SAR.RU; 2021.03.28; РОССИЙСКИЙ СОЮЗ АВТОСТРАХОВЩИКОВ НАЧАЛ ПРОВЕРКУ ПУНКТОВ ТЕХОСМОТРА.....	56
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2021.03.26; ДЕПУТАТ МГД АРТЕМЬЕВ ПРИЗВАЛ УСКОРИТЬ ДОРАБОТКУ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ.....	56
ИНТЕРФАКС; 2021.03.26; РОСТЕХ ВОШЕЛ В КОНЦЕССИЮ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ МОСТА ПОД КАЛИНИНГРАДОМ СТОИМОСТЬЮ БОЛЕЕ 40 МЛРД РУБ.....	57
ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2021.03.29; НЕ НАДО ГРЯЗИ: ЗА НЕЧИТАЕМЫЙ НОМЕР ЛИШАЮТ ПРАВ; ПРЕНЕБРЕЖЕНИЕ АВТОГИГИЕНОЙ МОЖЕТ ЗАКОНЧИТЬСЯ ПЛАЧЕВНО.....	58
ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2021.03.29; ТРУДНОСТИ ПЕРЕХОДА: ЧТО ОЖИДАЕТ АВТОМОБИЛИСТОВ В БЛИЖАЙШИЕ МЕСЯЦЫ; МЕНЯЮТСЯ ПРАВИЛА ЭКЗАМЕНОВ НА ПРАВА И ПОРЯДОК ОФОРМЛЕНИЯ СДЕЛОК ОНЛАЙН.....	60

## ПУБЛИКАЦИИ

### **ТАСС; 2021.03.27; В КАБМИНЕ ПЛАНИРУЮТ РАЗРАБОТАТЬ СТРАТЕГИЮ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ К АВГУСТУ**

**Первый вице-премьер Андрей Белоусов** в рамках заседания президиума правительственной комиссии по транспорту обратил особое внимание на ключевые разделы, которые должны войти в Стратегию развития внутреннего водного транспорта, разработка которой должна быть завершена к августу 2021 года. Об этом сообщается на сайте кабмина.

Кроме того, **Минтрансу** были даны поручения определить участки внутренних водных путей с гарантированными глубинами 4 м и более, а также сроки строительства Багаевского гидроузла и реконструкции Городецкого гидроузла.

Также сообщается, что на заседании обсуждались основные подходы в части заключения договоров на вывоз грузов железнодорожным транспортом по принципу «вези или плати» путем определения ответственности сторон за необеспечение вывоза грузов.

Участие в заседании приняли **помощник президента Игорь Левитин, министр транспорта Виталий Савельев, министр экономического развития Максим Решетников, губернатор Кемеровской области - Кузбасса Сергей Цивилев, заместитель руководителя ФАС Петр Иванов, генеральный директор - председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозеров, а также представители федеральных органов исполнительной власти, грузоотправители, операторы подвижного состава.**

<https://tass.ru/ekonomika/11010005>

### **КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.03.29; ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА НЕ ДОШЛА ДО КОНЕЧНОЙ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОЦЕНИТ ЗАКОННОСТЬ КОНТРАКТОВ «ВЕЗИ ИЛИ ПЛАТИ»**

Правительственная комиссия по транспорту притормозила внедрение идеи о долгосрочных договорах по принципу «вези или плати» на железной дороге. Разработанная **Минтрансом** концепция, которая создает приоритет вывоза грузов в рамках таких договоров, вызвала резкое неприятие клиентов ОАО РЖД и противоречивые отзывы чиновников. По данным “Ъ”, правкомиссия поручила провести юридический анализ поправок **Минтранса**. По мнению экспертов, введению принципа «вези или плати» и сейчас ничто не препятствует, но прилегающий к нему приоритетный доступ к железным дорогам в его текущем виде дискриминирует одни грузы и регионы относительно других.

На заседании президиума правкомиссии по транспорту, которое состоялось 27 марта, вопрос о договорах по принципу «вези или плати» (ship-or-pay) на железных дорогах окончательно решить не удалось. Как сообщили в секретариате **первого вице-преьера Андрея Белоусова**, были обсуждены ключевые принципы таких договоров и юридические аспекты и даны поручения, суть которых не конкретизирована.

По словам собеседника “Ъ”, знакомого с ходом заседания, представители бизнеса выступили с резкими возражениями против предложенной структуры. Разработанные **Минтрансом** поправки к уставу железнодорожного транспорта и правилам недискриминационного доступа к железной дороге предполагают, что между крупными грузоотправителями (речь идет об угольщиках Кузбасса) и ОАО РЖД заключаются долгосрочные договоры на условиях предоплаты и ship-or-pay, а в обмен грузы по этим договорам едут в приоритетном порядке. Основные претензии к концепции – возможная

дискриминация других пользователей железных дорог и несимметричность ответственности ОАО РЖД и грузоотправителей (см. “Ъ” от 26 марта).

Исходно было ощущение, что акт будет принят в текущей редакции, однако по ходу заседания стало понятно, что вопросы к документу отнюдь не сняты», – говорят источники “Ъ”.

В итоге, утверждает один из них, господин **Белоусов** потребовал юридического анализа нового акта. Департамент транспорта правительства по итогам совещания уже разослал членам правкомиссии и компаниям просьбу направить юридические заключения о наличии или отсутствии в действующем законодательстве положений, позволяющих уже сейчас заключать такие договоры (“Ъ” видел запрос).

Позиция о том, что законодательных препятствий нет, присутствовала в заключении ФАС. О том же писал в своем экспертном заключении Совет потребителей ОАО РЖД, но замечал, что текущие правила недискриминационного доступа не дают монополии возможности обеспечить приоритет перевозки по таким договорам. Совет потребителей отмечал, что предусмотренное проектом право правительства устанавливать обязательность заключения таких договоров «можно рассматривать как факт того, что решение о заключении договоров с грузоотправителями принимает правительство», и это требует юридической экспертизы на соответствие принципу свободы заключения договоров.

Действительно, ст. 10 устава не препятствует заключению долгосрочных договоров, говорит президент Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин. Но сегодня никто не готов разрушать систему недискриминационного доступа к сети, в свое время она стала большим достижением, и понимание того, что в долгосрочной перспективе приоритетный груз может смениться с угля, например, на удобрения или какой-то другой вид продукции, останавливает даже угольщиков, потенциальных бенефициаров новой системы, полагает эксперт.

По мнению господина Иванкина, даже если бы правкомиссия утвердила предложенные **Минтранс** формулировки, не факт, что Минюст или государственно-правовое управление президента пропустили бы их. Ведь в результате возникает дискриминация не только отдельных грузоотправителей, но и некоторых регионов РФ, что создает угрозу экономической целостности страны.

<https://www.kommersant.ru/doc/4750427>

### **КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА, АЛЕКСЕЙ ПОЛУХИН, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2021.03.29; В РОССИИ СРЫВАЕТСЯ ТРАКТОРНЫЙ ЗАВОЗ; ПОСТАВЩИКАМ СЕЛЬХОЗТЕХНИКИ НЕ ХВАТАЕТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЛАТФОРМ**

Производители сельхозтехники накануне посевной столкнулись с дефицитом железнодорожных платформ для ее вывоза. Операторы, у которых машиностроители пытаются привлечь подвижной состав, говорят, что технику забрали военные под свои нужды. Всего у двух крупнейших операторов 16 тыс. платформ, на каждой может поместиться два трактора или одна-две единицы военной техники. Источник “Ъ” в Минобороны отрицает, что у военных возникла единовременная потребность в таком количестве платформ. По оценкам аналитиков, перебой с вывозом техники с заводов накануне посевной приведет к снижению спроса на нее и росту импорта.

Как рассказали источники “Ъ”, 26 марта в ходе совещания у первого заместителя главы Минсельхоза Джамбулата Хатуова представитель Петербургского тракторного завода пожаловался на то, что Федеральная (ФГК, входит в ОАО РЖД) и Первая (ПГК Владимира Лисина) грузовые компании отказывают в предоставлении необходимых для вывоза готовой техники железнодорожных платформ – 8–10 платформ в день.

Свой отказ, по его словам, они мотивируют ст. 7 устава железнодорожного транспорта, говоря, что платформы на сегодняшний день задействованы для перевозки воинских и специальных грузов.

По данным “Ъ”, производитель обратился также в Минпромторг и ОАО РЖД. С аналогичным вопросом в Минсельхоз в тот же день обратился концерн «Ростсельмаш», говорят источники “Ъ”.

В Минсельхозе подтвердили “Ъ”, что получили обращение «Ростсельмаша» о возникших проблемах с обеспечением компании платформами под погрузку сельскохозяйственной техники, обращение ПТЗ к ним не поступало. Ситуация может привести к перебоям в поставках новой техники аграриям, полагают в министерстве: «Принимая во внимание, что своевременное обеспечение техникой имеет важнейшее значение для успешного проведения сезонных полевых работ, Минсельхоз направил письмо в **Минтранс** с просьбой о содействии в решении данного вопроса».

**В Минтрансе говорят, что большая часть вагонного парка находится в собственности частных операторов, обещая изучить этот вопрос и проработать его с Союзом операторов железнодорожного транспорта.**

В ходе совещания, рассказывают собеседники “Ъ”, представитель ПТЗ отметил, что на одну железнодорожную платформу традиционно умещается два трактора. Хотя для вывоза техники используется и автотранспорт, для доставки на дальние расстояния это невыгодно.

При этом спрос на сельхозтехнику растет, о чем говорил, в частности, в интервью “Ъ” 23 марта глава «Ростсельмаша» Валерий Мальцев. Представитель ПТЗ в ходе совещания, по словам источников “Ъ”, отмечал, что завод к началу полевых работ реализовал вдвое больше техники, чем годом ранее.

Экспорт отечественной сельхозтехники третий год подряд бьет рекорды.

В других сегментах машиностроения использование универсальных платформ для вывоза продукции менее актуально. Собеседники “Ъ” в сегментах специализированной техники и грузовиков отметили, что доставка по России осуществляется своим ходом. Дорожная техника по размеру значительно меньше платформы, а сами заказы на нее не столь большие, чтобы оправдать железнодорожную перевозку. Источники “Ъ” также говорят о рисках для дорогостоящей спецтехники в пути, поэтому в основном не используют этот способ доставки.

У ФГК 10,2 тыс. платформ, у ПГК – 5,8 тыс. В ФГК, ПГК и ОАО РЖД от **комментариев** отказались. Гендиректор ПТЗ Сергей Серебряков на вопросы “Ъ” не ответил. **Пресс-служба** Кировского завода, куда входит ПТЗ, **комментариев** не дала, а гендиректор головного предприятия не ответил на сообщение “Ъ”. Не дал ответа и «Ростсельмаш».

Два источника “Ъ” подтверждают, что запрос от военных на платформы имел место, но не говорят, когда и в каком масштабе. В зависимости от типа военной техники на одной платформе может поместиться одна-две единицы.

В Минобороны официально не ответили на вопрос “Ъ”, действительно ли военным понадобилось одновременно большое количество железнодорожных платформ, а если да, то с какой целью. При этом источник “Ъ” в министерстве заявляет, что Минобороны не изымало одновременно для своих нужд большое число платформ. Он говорит, что потребность в столь крупных перебросках военной техники возникает только при плановых стратегических учениях, которые обычно приходятся на летние месяцы. В этом году традиционные ежегодные стратегические учения на западном направлении будут проводиться совместно с Белоруссией и запланированы на сентябрь.

Отгрузки сельхозтехники сейчас довольно интенсивны, так как во многих регионах вскоре должны начаться полевые работы, говорит Дмитрий Бабанский из SBS Consulting. Так, конец марта – начало апреля – время начала работ в Черноземье. Дефицит платформ может привести к снижению спроса на новую технику и росту импорта, считает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4750465>

### **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 для 12 млн

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 орошаемом 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 паузку судов, а именно перегрузку груза с одного речного судна на другое. Это связано с неспособностью судов преодолеть пережат в 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 **Минтранса** называется «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. **Минтрансу** 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 перезагружать 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 заброшены 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.

Грязь из диффузных источников

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 ближайшие балку или овраг, откуда загрязняющие вещества попадают в реки, водоемы и подземные воды. Кроме того, говорит Кашутина, должен строжайше соблюдаться режим водоохранных 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-ekologicheskaja-reabilitacija>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.03.26; РОСМОРРЕЧФЛОТ СОЗДАСТ ВЕДОМСТВЕННЫЙ СИТУАЦИОННЫЙ ЦЕНТР**

В 2021 году Росморречфлот начнет работы по переводу государственных услуг в цифровой формат и созданию ведомственного ситуационного центра, сообщил руководитель Росморречфлота Андрей Лаврищев в ходе заседания итоговой расширенной коллегии ведомства.

Мероприятия будут выполнены в рамках реализации утвержденного ведомственного плана цифровой трансформации. «В 2021 году будут развернуты работы по созданию и совершенствованию информационного обеспечения предоставления государственных услуг в цифровом формате, созданию ведомственного ситуационного центра, внедрения алгоритмов и методов искусственного интеллекта в деятельность систем управления движением судов», - сказал Лаврищев.

Он отметил, что ключевым направлением развития цифровых технологий является разработка интеллектуальных информационных систем. В 2020 году стартовал эксперимент по испытанию автономных судов. «Создана тестовая акватория на Неве и Ладожском озере. ФГУП «Росморпорт» начаты испытания оборудования, установленного на судах технического флота», - отметил руководитель Росморречфлота.

### **КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.03.26; РЕЧКА ОСТАЛАСЬ В ПЛЮСЕ; РОСМОРРЕЧФЛОТ ПЕРЕСЧИТАЛ ИТОГИ 2020 ГОДА**

Несмотря на пандемию, перевозки грузов внутренним водным транспортом выросли на 0,7%, а не упали на 0,1%, как предполагалось ранее. Всего было перевезено 108,9 млн тонн, следует из данных **Росморречфлота**. Наибольший рост перевозок был зафиксирован по зерну, положительную динамику также показали строительные грузы, металлы, руда и лес. В то же время впервые за 20 лет перевалка грузов в морских портах упала на 2,3% до 820,8 млн тонн. В 2021 году агентство ждет прироста мощностей морских портов на 44 млн тонн.

Объем перевозок грузов на внутреннем водном транспорте в 2020 году вырос на 0,7% до 108,9 млн тонн, следует из документов, размещенных на сайте агентства **к итоговому расширенному заседанию коллегии Росморречфлота** и общественного совета 26 марта. Ранее, подводя предварительные итоги года в декабре, агентство предсказывало снижение на 0,1% (см. “Ъ” от 18 декабря 2020 года).

Грузооборот внутреннего водного транспорта снизился на 1,5% до 64,8 млрд тонно-километров.

Объемы перевозок грузов во внутреннем сообщении сохранились почти на уровне предыдущего года (78,6 млн тонн), по заграничным перевозкам отмечен рост на 2,7% в основном за счет перевозок зерна на экспорт, говорится в итоговом докладе.

При этом доставка грузов по отправлению в районы Крайнего Севера снизилась более чем на 4% и составила 17,6 млн тонн.

Снизилась заявка на энергоресурсы (нефтепродукты и уголь) в районах Крайнего Севера, в условиях пандемии было сокращено перемещение населения, пассажирские перевозочные компании сократили или прекратили свою работу, закрылись обслуживающие предприятия (малые и индивидуальные), поясняется в документе.

По бассейнам наибольшая доля перевозок грузов из общего объема приходится на судоходные компании, зарегистрированные в Волжском (45,7%), Московском (9,5%) и Азово-Донском (8,9%) бассейнах европейской части России, в Сибири и на Дальнем Востоке – на судоходные компании, работающие в Обском и Обь-Иртышском бассейне (9,9%), Енисейском (5,2%) и Ленском (3,7%).

Наибольший рост перевозок в 2020 году наблюдался по зерну (плюс 1,4 млн тонн), их объем достиг 8 млн тонн вследствие высокого урожая зерновых и возможности поставок как во внутреннем сообщении, так и на экспорт внутренним водным транспортом в страны Азово-Черноморского и Каспийского бассейна из хлебных областей Поволжья, Волгоградской области, Краснодарского края.

Также рост зафиксирован по строительным грузам (плюс 0,6 млн тонн), металлам (плюс 0,4 млн тонн), руде и лесу в судах (плюс 0,15 млн тонн). Сокращение объема переработки нефти, а также снижение потребности доставки нефтепродуктов внутренним водным транспортом (в докладе говорится о «неравной конкурентной среде в тарифной политике в сравнении с железнодорожным транспортом») привели к снижению перевозок нефти и нефтепродуктов на 1,16 млн тонн. Уменьшение объемов перевозок произошло и по таким видам грузов, как удобрения и уголь. Помимо уменьшения объемов перевозки отдельных видов грузов, связанных со снижением экономической активности, а также внешними факторами, основными причинами сокращения объемов перевозок грузов по-прежнему остаются транспортные ограничения в районе Городца на Волге и на Дону, отмечается в докладе.

Перевозки пассажиров внутренним водным транспортом упали на 30,2% до 7,7 млн человек.

Деятельность внутреннего водного пассажирского транспорта была включена в перечень наиболее пострадавших, напомнил **глава Росморречфлота Андрей Лаврищев** в рамках своего выступления на заседании.

Организациям водного транспорта была оказана помощь в размере более 3 млрд руб., уточнил он. Как следует из доклада, 320 млн руб. из бюджета получили компании «Водолет» и «ВодоходЪ» на компенсации расходов лизинга.

Грузооборот морских портов в 2020 году сократился на 2,3% до 820,8 млн тонн. Это уровень практически 2018 года, отметил господин Лаврищев и добавил, что снижение произошло впервые за последние 20 лет. Как следует из итогового доклада, объем перевалки сухих грузов вырос на 7,6%, до 404,7 млн тонн – в первую очередь за счет положительной динамики перевалки зерна (30,3%), каменного угля (7,1%), руды (47,8%). При этом сократилась перевалка на 10,4% наливных грузов до 416,1 млн тонн. Произошло сокращение перевозок сырой нефти (минус 14,9%), нефтепродуктов (минус 4,9%), что обусловлено в основном высокой волатильностью цен на нефть и общемировым снижением потребления топлива, говорится в документах.

Объем перевалки внешнеторговых грузов через порты сопредельных государств снизился более чем на 16 млн тонн и составил 29,6 млн тонн, рассказал **глава Росморречфлота**. При этом перевалка российской руды в портах сопредельных стран превышает 40% от общего объема перевалки руды в морских портах и довольно высокой остается доля перевалки минеральных удобрений – 34%, говорится в итоговом докладе.

Всего в 2020 году морскими российскими судоходными компаниями перевезено 24,7 млн тонн грузов (рост 6,4%), объем перевозок пассажиров морским транспортом составил 4,6 млн человек (спад почти 25%), сообщил **Андрей Лаврищев**.

Прирост производственных мощностей российских морских портов составил 32,67 млн тонн, говорится в документах. В 2021 году планируется рост показателя на 44,05 млн тонн за счет ввода в эксплуатацию терминалов в Высоцке, Усть-Луге, Тамани, Новороссийске и Ванино. В 2022–2023 годах реализация инвестиционных проектов в морских портах увеличит пропускную способность российских морских портов на 108 млн тонн.

<https://www.kommersant.ru/doc/4749616>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2021/03/26/passazhirskie-perevozki-po-vnutrennim-vodnym-putiam-snizilis-na-30.html>

<https://rg.ru/2021/03/26/obem-portovyh-investsborov-v-2021-godu-sostavit-3-mlrd-rublej.html>

### **КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.03.29; ДЕРЖИ ПОРТЫ ШИРЕ; ЧИНОВНИКИ ЖДУТ РОСТА МОЩНОСТИ ТЕРМИНАЛОВ РФ НА 70% К 2035 ГОДУ**

Мощности российских морских портов к 2035 году должны вырасти почти на 70%, до 1,9 млрд тонн в год. Такие параметры заложены в проекте новой транспортной стратегии, которую готовит **Минтранс**. Увеличение грузооборота ожидается примерно в той же степени, до 1,4 млрд тонн в год. Эксперты считают, что планы выглядят завышенными, причем предполагаемый уровень загрузки новых мощностей не сможет обеспечить их приемлемую окупаемость.

К 2035 году мощности морских портов РФ, согласно проекту новой транспортной стратегии, должны вырасти на 68%, до 1,9 млрд тонн в год, рассказал **заместитель главы Росморречфлота Захарий Джигоев** на итоговом расширенном заседании коллегии агентства 26 марта. На начало 2020 года мощности составляли 1,13 млрд тонн.

Несмотря на высокую неопределенность экономических условий, на глобальных рынках мы это видим, в российских морских портах ожидается увеличение грузооборота с 820 млн до 1,4 млрд тонн к 2035 году.

**Цифры кажутся достаточно впечатляющими, но, если посмотреть в ретроспективе, такой же рост перевалки морские порты показали с 2010 года, то есть задача вполне реальная», – уточнил чиновник. По номенклатуре предполагается рост по навалочным грузам, зерну и контейнерам, добавил он.**

По итогам 2020 года из-за пандемии перевалка грузов в российских портах впервые упала на 2,3%, до 820,8 млн тонн (см. “Ъ” от 26 марта). Глава Росморречфлота Андрей Лаврищев пояснял, что сокращение обусловлено падением грузооборота наливных грузов, а небольшой рост перевалки сухогрузов не компенсировал падение. Согласно федеральному проекту «Морские порты» комплексного плана модернизации инфраструктуры, мощности морских портов в РФ должны достигнуть 1,3 млрд тонн к 2024 году и 1,5 млрд тонн к 2030 году.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров считает, что с учетом глобального тренда на декарбонизацию планы по достижению мощностей портов к 2035 году «выглядят сильно завышенными». Очевидно, что уже существует профицит терминальных мощностей (особенно на Балтике) в контейнерных перевозках, который позволяет в течение длительного времени обеспечивать их рост, отмечает эксперт. Действия правительства по введению пошлин на экспорт грузов АПК (зерна, масличных культур) негативно влияют на развитие экспортного потенциала и снижают интерес инвесторов к новым проектам, добавляет он. Михаил Бурмистров также обращает внимание на то, что новые терминалы, учитывая необходимость финансирования их строительства, должны иметь высокий уровень загрузки, а ожидаемое соотношение 1,4 млрд тонн перевалки при 2 млрд тонн мощностей (то есть загрузка 70%), по мнению аналитика, не позволит обеспечить необходимый уровень доходности для возврата инвестиций.

Захарий Джигоев отметил, что **в новой транспортной стратегии также предполагается определить единую опорную сеть инфраструктуры как для морского, так и для внутреннего водного транспорта по аналогии с тем, как это определено для автодорог.**

**В нее войдут 33 морских порта и около 50 тыс. км внутренних водных путей. Опорная сеть морских портов основывается на двух принципах, пояснил Захарий Джигоев, – морских портах, обеспечивающих экспортно-импортный потенциал РФ (17 объектов), и портах, обеспечивающих социально значимые функции, в том числе на тех территориях, где отсутствует автомобильная и железнодорожная инфраструктура, а также где осуществляется северный завоз (16 объектов).**

Предполагается, что именно объекты опорной сети будут в первую очередь получать финансирование. В частности, отметил господин Джигоев, речь идет об улучшении характеристик уже включенных в опорную сеть около 15 тыс. км внутренних водных путей, «где есть заинтересованность и востребованность со стороны судоходных компаний».

<https://www.kommersant.ru/doc/4750435>

### **РОССИЯ 1 ВЕСТИ НЕДЕЛИ; ВАЛЕНТИН БОГДАНОВ; 2021.03.28; НА ГРАНИЦЕ ЛИТВЫ С РОССИЕЙ И БЕЛОРУССИЕЙ ЗАСТРЯЛИ СОТНИ ФУР**

Выезда из Белоруссии в Литву ждут около 2 тысяч грузовиков. Только в одном из пунктов пропуска очередь растянулась на 17 километров.

<https://www.vesti.ru/video/2282363>

### **РОССИЯ 1; 2021.03.27; ДОРОГИ В ТАМБОВЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ С УЧЕТОМ ПОЖЕЛАНИЯ ГОРОЖАН. ВЕСТИ**

35 километров дорог в Тамбове отремонтируют в этом году. Планы проведения работ на автомагистралях в рамках нацпроекта обсудили на заседании городской думы. В план внесено 47 участков, при этом учтены пожелания горожан.

<https://www.vesti.ru/video/2282180>

### **РОССИЯ 1 ВЕСТИ; ДМИТРИЙ ЩУГОРЕВ; 2021.03.27; ПАУТИНА ДОРОГ. ГОРОДСКИЕ ТЕХНОЛОГИИ**

Между Горьковским и Ленинградским направлениями железной дороги в Москве появились соединительные ветки. Ранее на МЦК открыли третий главный путь. Таким образом транзитные поезда теперь смогут идти в обход центра города – через новый железнодорожный вокзал «Восточный», открытие которого запланировано на 29 мая этого года. О масштабной программе реконструкции Центрального транспортного узла, которую Москва реализует совместно с РЖД, – специальный репортаж Дмитрия Щугорева.

<https://www.vesti.ru/video/2282233>

### **ТАСС; 2021.03.29; КОНТЕЙНЕРОВОЗ EVER GIVEN СНЯЛИ С МЕЛИ**

Застывший поперек Суэцкого канала контейнеровоз Ever Given удалось стащить в понедельник утром с мели и вывести на фарватер в сторону севера. Об этом сообщили ТАСС источники в управлении этой водной магистрали Египта.

«Успешно удалось сдвинуть судно с места, где оно село носом на мель, и придать ему плавучесть, - отметил собеседник агентства. - После этого оно встало на курс в сторону севера».

Ранее агентство Bloomberg со ссылкой на компанию Inchcape Shipping, которая занимается морскими перевозками, сообщило, что спасательные команды сняли с мели Ever Given. Пока не уточняется, как скоро восстановится движение по водной артерии.

В свою очередь газета The Wall Street Journal со ссылкой на главу администрации канала Усаму Рабиа информирует, что контейнеровоз пока удалось снять с мели частично. Сейчас буксиры пытаются выровнять курс судна. «Это хорошая новость, - сказал Рабиа. - Мы еще не закончили, но оно сдвинулось с места».

Глава управления Усама Рабиа сообщил о начале очередного раунда маневров. В этот раз в стягивании были задействованы 17 буксиров, в том числе пришедший из Нидерландов в воскресенье вечером гигантский буксир ALP GUARD с тягой 285 тонн.

<https://tass.ru/proisshestiya/11015135>

### **ТАСС; 2021.03.29; МИНЭНЕРГО ПРОГНОЗИРУЕТ РОСТ ПОСТАВОК ПО СЕВМОРПУТИ ПОСЛЕ СИТУАЦИИ С СУЭЦКИМ КАНАЛОМ**

Объем загрузки Северного морского пути имеет большой потенциал расширения после блокировки Суэцкого канала, через который проходит до 12% мирового грузопотока, сообщили журналистам в Минэнерго РФ.

«Северный морской путь, сроки навигации на котором продолжают расширяться и в 2020 году достигли 9-10 месяцев, имеет высокий потенциал расширения объемов транспортировки грузов, позволяя значительно сократить время транспортировки товаров из Азии в Европу», - заявили в министерстве, комментируя ситуацию в Суэцком канале. В министерстве напомнили, что у России уникальное географическое положение, что дает ей «естественные преимущества на мировом энергетическом рынке в части доступа к основным рынкам потребителя, а также скорости доставки товаров ТЭК».

В Минэнерго также добавили, что «ограничение поставок в Суэцком канале почти не коснулось поставок российской нефти марки Urals, использующей другие маршруты доставки».

По данным министерства, в 2020 году грузопоток по Северному морскому пути превысил плановые значения и составил почти 33 млн тонн грузов, включая свыше 18 млн т сжиженного природного газа (СПГ).

«Мы ожидаем дальнейшего роста поставок и исполнения поставленной **президентом России Владимиром Путиным** задачи по увеличению грузопотока к 2024 году до 80 млн тонн в год», - заключили в Минэнерго.

<https://tass.ru/ekonomika/11015321>

### **ТАСС; 2021.03.28; ЭКСПЕРТ: ИНЦИДЕНТ В СУЭЦКОМ КАНАЛЕ ВЫЗОВЕТ ПЕРЕХОД ЧАСТИ ГРУЗОВ НА ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ**

Инцидент с застрявшим в Суэцком канале контейнеровозом повлечет за собой приход дополнительных объемов грузов на железную дорогу. Грузоотправители будут заинтересованы в использовании маршрутов между Европой и Азией, которые транзитом проходят по территории РФ. Об этом ТАСС сообщил председатель объединенного ученого совета РЖД, профессор Борис Лапидус.

Существует несколько базовых маршрутов, которые связывают страны АТР со странами Европейского союза, - морских и сухопутных.

«Экономика показывает, что железнодорожные перевозки эффективны и конкурентоспособны для грузов, чувствительных к срокам доставки. Это прежде всего электроника, автомобильные комплектующие и товары народного потребления. Наши предложения известны перевозчикам, и после инцидента они будут более внимательно относиться к возможности переключения чувствительных к срокам доставки грузов на Транссибирскую магистраль», - отметил Лапидус.

По словам эксперта, тарифы на морские перевозки за последний год выросли в 3-4 раза и стали сопоставимы с транспортировкой по железной дороге, это произошло еще до блокировки Суэцкого канала. После инцидента тарифы снова начали увеличиваться. Впоследствии стоит ожидать резкого роста стоимости страхования грузов, а вслед за ним и увеличения тарифа. Лапидус добавил, что это также дает основания для конкурентоспособности РЖД.

Железная дорога конкурирует с морскими линиями за объемы прироста перевозок, которые ежегодно формируются в торговом обмене между странами Восточной и Юго-Восточной Азии, Европы. Субсидирование железнодорожного контейнерного транзита по территории РФ, последовательное наращивание пропускных способностей, обновление подвижного состава, совершенствование технологии и увеличение скорости перевозки в рамках программы «Транссиб за семь суток» - это те меры, которые принимаются для привлечения новых грузов на инфраструктуру РЖД. Даже в кризисный 2020 год удалось увеличить объемы транзитных контейнерных перевозок по сети РЖД более чем на 30%. На данный момент существующие провозные мощности уже позволяют увеличить объемы на 20-30%. В перспективе транзитные перевозки по территории РФ смогут вырасти до 1,5-2 млн TEU (аналог 20-футового контейнера), рассказал Лапидус.

Эксперт оценивает ситуацию как «инцидент, перерастающий в экономическую катастрофу». Большинство судов, которые сейчас находятся в Индийском океане, будут направлены по маршруту в обход Африки, что приведет к увеличению сроков доставки на 15-20 суток. При этом для того, чтобы справиться с пробкой, которая образовалась в канале, понадобится не меньше месяца.

Лапидус уверен, что будут введены новые ограничения на судоходство в канале либо проведена модернизация.

«Суэцкий канал несколько раз углублялся и расширялся с момента своего запуска, тем не менее такой бурный рост дефрейта морских судов не предусматривался. По крайней мере, он предусматривался без оценки рисков подобных техногенных эксцессов. Такие большие теплоходы, наверное, сотни раз там проходили, но риски остаются всегда. И даже если это не в сотый, а в тысячный раз может привести к аварии, такие риски должны устраняться технологиями и правилами перевозок», - заключил эксперт.

<https://tass.ru/ekonomika/11012827>

### **РИА НОВОСТИ; 2021.03.28; FT: КИТАЙ УВЕЛИЧИЛ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ РОССИЮ**

Быстрое восстановление Китая после пандемии вместе с нехваткой контейнеров и увеличением срока поставок по морю сделали железнодорожную транспортировку грузов в Европу через Азию и Россию более привлекательной для Поднебесной, об этом пишет Financial Times.

Газета указывает, что производители из КНР таким образом стремятся избежать задержек при поставке товаров в ЕС. За первые два месяца 2021 года из Китая в Европу отправилось две тысячи грузовых поездов – это в два раза больше, чем в прошлом году за аналогичный период.

Как пояснила специалист по продажам в компании-производителе тренажеров Нину Фанг, обычно продукцию перевозят по морю, однако повышение цен на транспортировку этим способом заставило искать альтернативы. Кроме того, основные клиенты в Европе, например Германия и Франция, по словам специалиста, жаловались на низкую эффективность перевозок по воде и допускали возможность изменить вариант отправления грузов.

Газета подчеркнула, что перекрытие Суэцкого канала контейнеровозом Ever Given также влияет на смену приоритетов в логистике.

<https://ria.ru/20210328/gruz-1603188484.html>

На ту же тему:

[https://www.rbc.ru/business/28/03/2021/6060300f9a79473d70ffc8ea?from=from\\_main\\_6](https://www.rbc.ru/business/28/03/2021/6060300f9a79473d70ffc8ea?from=from_main_6)

### **ПРАЙМ; 2021.03.28; ЗАКАЗЫ «ТРАНСКОНТЕЙНЕРА» ВЫРОСЛИ В РАЗЫ НА ФОНЕ АВАРИИ В СУЭЦКОМ КАНАЛЕ**

Ведущий российский контейнерный оператор «Трансконтейнер» на фоне ситуации в Суэцком канале в последние дни видит рост в несколько раз заказов на перевозки по сети РЖД через сухопутные погранпереходы, сообщил РИА Новости директор по продажам и клиентскому сервису компании Никита Пушкарев.

Контейнеровоз Ever Given длиной 400 метров и грузоподъемностью порядка 224 тысяч тонн направлялся из Китая в Нидерланды и во вторник сел на мель на 151-м километре канала, перегородив его и заблокировав движение. Канал соединяет Средиземное и Красное моря.

«Последние несколько дней мы фиксируем рост заказов на перевозки через сухопутные пограничные переходы в несколько раз», – рассказал Пушкарев.

По его словам, «Трансконтейнер» со своей стороны предлагает клиентам максимально комфортные для условия, обеспечивает надежную доставку и качественный сервис.

«Рассчитываем, что клиенты, ранее использовавшие только маршрут через Суэцкий канал, смогут оценить преимущество нашего сервиса по Транссибу», – добавил он.

Ранее вице-президент по линейно-логистическому дивизиону транспортной группы Fesco Герман Маслов сообщал журналистам, что компания получает обращения от клиентов, перевозивших грузы только через Суэцкий канал, на альтернативный маршрут – из Азии в Европу транзитом через территорию России.

<https://1prime.ru/transport/20210328/833340245.html>

### **ТАСС; 2021.03.26; ЭКСПЕРТЫ СЧИТАЮТ, ЧТО СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ МОЖЕТ СТАТЬ АЛЬТЕРНАТИВОЙ СУЭЦКОГО КАНАЛА**

Северный морской путь (СМП) может частично стать альтернативой Суэцкого канала, его главное преимущество в экологичности перевозок. Об этом говорится в обзоре Института исследований развивающихся рынков Московской школы управления «Сколково», имеющемся в распоряжении ТАСС.

«Использование Северного морского пути [вместо Суэцкого канала] снизит выбросы парниковых газов на 23%, а при использовании сжиженного природного газа (СПГ) в качестве топлива - на 38%», - отмечается в обзоре экспертов Сколково.

По данным в обзоре, в среднем перевозка 1 млрд тонн грузов на маршруте Шанхай - Роттердам (10,5 тыс. морских миль) приводит к выбросам около 22,3 млн тонн CO<sub>2</sub>. Использование более короткого маршрута через Северной морской путь (8 тыс. морских миль) могло бы снизить выбросы на 5,1 млн тонн, а при условии использования в качестве топлива для танкеров СПГ - еще на 3,4 млн тонн. В долгосрочной перспективе использование атомного флота и «зеленых» водорода или аммиака в качестве топлива привело бы к снижению выбросов до нуля.

«Важнейшим элементом развития СМП становится устойчивое позиционирование на долгосрочную перспективу как экологически чистого маршрута», - отмечают эксперты института. По их мнению, климатическая повестка и энергетический переход во всем мире способствует развитию судоходства на СМП.

В 2020 году по Северному морскому пути было перевезено 32,97 млн тонн грузов. В 2024 году планируется рост объема перевозок до 60-80 млн тонн, в основном за счет развития арктических проектов по добыче СПГ. За горизонтом 2035 года ожидается существенный рост перевозок транзитных грузов за счет перехода на постоянную круглогодичную эксплуатацию маршрута с появлением ледоколов «Лидер» нового поколения. В «Русатом карго» (входит в Росатом, в ведении которого находится СМП) заявляли, что ситуация в Суэцком канале может серьезно поменять мировую логистику и отношение перевозчиков и грузовладельцев к потенциальным возможностям СМП как альтернативе Суэцкому каналу.

<https://tass.ru/ekonomika/11009599>

### **ТАСС; 2021.03.26; FESCO ВИДИТ ИНТЕРЕС РЫНКА К ПЕРЕВОЗКАМ ТРАНЗИТОМ ЧЕРЕЗ РФ ВМЕСТО СУЭЦКОГО КАНАЛА**

Fesco отмечает интерес со стороны клиентов, которые ранее пользовались только Суэцким каналом, к перевозке грузов между Европой и Азией через территорию РФ, сообщил журналистам вице-президент по линейно-логистическому дивизиону транспортной группы Герман Маслов.

«Мы уже сейчас видим обращения от клиентов, которые раньше возили только этим путем, через Суэцкий канал, а теперь смотрят на альтернативную перевозку грузов из Азии в Европу транзитом через территорию России», - сказал он.

Маслов напомнил, что Fesco использует, в том числе мультимодальную схему, - груз следует из Японии, Южной Кореи и других стран АТР морем, прибывает в порт Владивостока, и далее по железной дороге доставляется в Европу.

«Инфраструктура РЖД, несмотря на напряженную работу, справляется с растущим грузопотоком. Что касается контейнерного парка, то сейчас увеличиваем вместимость на наших морских линиях, железнодорожных маршрутах. Это касается как вместимости судов, так и количества фитинговых платформ, которые вводим в строй для увеличивающегося грузопотока. Сейчас у нас исторический рекорд по объему контейнерного парка - более 80 тыс. TEU. Никогда в истории компании таких объемов контейнерного парка не было. Это отражает растущие запросы клиентов на перевозку по территории РФ», - заключил топ-менеджер Fesco.

<https://tass.ru/ekonomika/11007711>

### **ТАСС; 2021.03.26; МИД РФ: БЛОКИРОВКА СУЭЦКОГО КАНАЛА ПОДЧЕРКНУЛА ВАЖНОСТЬ РАЗВИТИЯ СЕВМОРПУТИ**

Блокировка Суэцкого канала обозначила необходимость работы по развитию Северного морского пути (СМП), его востребованность будет расти. Об этом заявил в пятницу ТАСС посол по особым поручениям МИД РФ, старшее должностное лицо Арктического совета от России Николай Корчунов.

«В этой связи очевидно необходимо думать о том, как обеспечить эффективное управление транспортными рисками и развивать альтернативные Суэцкому каналу маршруты, прежде всего, Северный морской путь, необходимость дальнейшего развития которого и высветил инцидент в Суэцком канале. Соответственно, востребованность СМП будет расти как в краткосрочной, так и долгосрочной перспективе. Альтернативы этому нет», - отметил он.

<https://tass.ru/politika/11007341>

### **ТАСС; 2021.03.26; РОСАТОМ СЧИТАЕТ, ЧТО ИНЦИДЕНТ В СУЭЦКОМ КАНАЛЕ ИЗМЕНИТ ОТНОШЕНИЕ К СЕВМОРПУТИ**

Инцидент с блокированием Суэцкого канала севшим на мель контейнеровозом станет поводом для изменения отношения перевозчиков и грузовладельцев к возможностям Северного морского пути (СМП), что поменяет мировую логистику. Об этом сообщил ТАСС генеральный директор ООО «Русатом карго» (входит в Росатом) Александр Неклюдов.

«Считаем, что ситуация в Суэцком канале серьезно поменяет мировую логистику и отношение перевозчиков и грузовладельцев к потенциальным возможностям СМП как альтернативе Суэцкому каналу. Как только безопасность, регулярность и экономическая эффективность прохождения по СМП подтвердится, спрос на эту транспортную артерию изменится», - сказал он.

Неклюдов добавил, что с учетом планов страны по увеличению грузопотоков по СМП до 80 млн тонн к 2024 году рост спроса на перевозку грузов по СМП «может случиться в ближайшем будущем».

<https://tass.ru/ekonomika/11005989>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, СЕРГЕЙ ТИХОНОВ; 2021.03.29; СТАНЕТ ЛИ СЕВМОРПУТЬ АЛЬТЕРНАТИВОЙ СУЭЦКОМУ КАНАЛУ**

Взлет цен на нефть после аварии в Суэцком канале уже показал, как рынок зависим от информационного фона. Однако за первой спекулятивной волной могут прийти уже вполне реальные последствия для мировой экономики, из которых Россия могла бы извлечь пользу, считают эксперты «РГ».

«Исходя из стоимости демереджа контейнеров, который условно можно приравнять к убыткам контейнерных линий при неиспользовании оборудования в 30 долларов в сутки, можно предположить, что простой судна с 10 тысячами контейнеров обходится линии в 300 тысяч долларов в сутки», - рассказал «РГ» председатель правления логистического альянса АСЕХ Мирослав Золотарев. Последствия аварии будут ощущаться в течение всего второго квартала 2021 года и в целом повлияют на логистику азиатско-европейской торговли, добавляет в компании Woodland. Убытки контейнерных линий из-за простоев вызовут давление на тарифы, как это было в 2020 году, когда стоимость перевозки взлетала на 500% от нормы. «Уже значительно возросла стоимость фрахта, как следствие, поползли цены на биржах», - говорит аналитик ИРТТЭК Сергей Алихашкин. По его

мнению, в течение двух-трех недель логистика диверсифицируется и цены придут в равновесие, рынок в этом отношении достаточно гибок.

Сбои в мировой экономике будут связаны с уже произошедшим нарушением регулярности поставок, поясняет вице-президент Российской ассоциации экспедиторских и логистических организаций Сергей Желаннов. «Существует достаточно жесткое расписание отправления судов и сроков доставки контейнеров. Если, например, комплектующие для сборки компьютеров опоздают на неделю, конвейер встанет», - поясняет эксперт.

По оценке Bloomberg, ежедневные потери для мировой экономики из-за перекрытого канала составляют около 9,6 млрд долларов. Страховая компания Allianz посчитала, что потери мировой торговли составляют 6-10 млрд долларов в неделю. Реальный ущерб могут понести небольшие компании и продавцы скоропортящихся товаров, а не гигантские нефтегазовые корпорации, перевозки которых застрахованы от рисков, отмечают эксперты.

«Нефть уже отыграла эту историю, котировки могут еще подрасти, но незначительно. Могут подняться ненадолго спотовые цены на газ, в первую очередь, на сжиженный природный газ (СПГ), но также без рекордов роста, - говорит глава фонда Национальной энергетической безопасности Константин Симонов. Авария наглядно показала преимущество России как поставщика газа в Европу, и что не стоит списывать со счетов газопроводы, отмечает он.

Основной объем СПГ Европа получает из Катара, и газовозы идут через Суэцкий канал. Учитывая почти пустые газовые хранилища из-за сильных холодов этой зимой, блокировка этого маршрута оставляет Европе три варианта - закупать больше российского трубопроводного газа или российского же СПГ, или покупать СПГ из США. Если бы сейчас работал «Северный поток-2», как ранее и планировалось, никаких проблем с поставками газа у Европы не было.

Ряд экспертов считают, что авария подстегнет рост цен на российскую нефть Urals, поскольку Европа лишится альтернативных поставок сернистой нефти с Ближнего Востока. Но даже если рост стоимости Urals и произойдет, то эффект будет недолгим.

Есть еще вывод - пока единственным альтернативным маршрутом для движения грузов из Европы в Азию является Северный морской путь (СМП), который сейчас развивает Россия. Но сейчас для прохождения значительных участков пути нужны ледоколы, что осложняет его эксплуатацию, замечает аналитик «Финам» Андрей Маслов. Пока даже российские суда с арктическим СПГ при поставках в Азию ходят большую часть года через Суэцкий канал. По мнению Симонова, пока не будет круглогодичной навигации по СМП, этот маршрут не будут воспринимать как реальную альтернативу Суэцкому каналу.

Президент Египта Абдель Фаттах ас-Сиси поручил подготовиться к разгрузке контейнеровоза-гиганта Ever Given, который уже несколько дней блокирует Суэцкий канал. По данным телеканала Al Arabia, который цитирует главу Управления Суэцкого канала Усама Раба, судно, вмещающее до 20 тысяч контейнеров, в воскресенье удалось сдвинуть на 4 метра. Но путь по-прежнему заблокирован, более трехсот судов застряли у северных и южных входов этой 193-километровой морской артерии, на которую приходится 12 процентов грузоперевозок в мире.

В минувшие выходные сразу несколько СМИ со ссылкой на свои источники сообщали, что в свете подвижек есть шансы на скорое завершение работ. Другие специалисты более пессимистичны в прогнозах и считают, что процесс вызволения из «песчаного и илистого плена» одного из самых крупных контейнеровозов на планете длиной в четыре футбольных поля и водоизмещением в 240 тысяч тонн может растянуться на месяц. Питер Бердовски, гендиректор специализированной дноуглубительной компании Boskalis, которая направила бригаду на место происшествия, заявил: данные свидетельствуют о том, что «вытащить контейнеровоз пока на самом деле невозможно» и что судно,

возможно, необходимо разгрузить. «Мы не можем исключить того, что это может занять несколько недель», - сказал Бердовски голландскому телеканалу NPO. «Это похоже на огромного кита, выброшенного на берег, огромный груз на песке. Возможно, нам придется работать с комбинацией снижения веса за счет удаления контейнеров, нефти и воды с корабля, задействования мощных буксиров и выемки большого количества песка», - пояснил он.

Глава Управления Суэцкого канала, которого цитирует «Гардиан», назвал спасательную операцию «сложной и включающей множество факторов». «Мы столкнулись с трудной ситуацией, которая вынудила работать на каменистой почве. Вдобавок столкнулись с очень высокими приливами. Мы должны считаться с огромными размерами корабля и количеством контейнеров на нем, которые усложняют задачу», - сказал Рабиа. По его словам, с судна было удалено около 9000 тонн балластной воды, при этом дноуглубительные работы проводились только во время отлива, а 11 буксиров работали над тем, чтобы выволить судно из песка и ила. Два дополнительных буксира, зарегистрированных в Нидерландах и Италии, должны прибыть на место инцидента в понедельник.

По мнению Усама Рабиа, причиной инцидента стали не погодные факторы, а «возможно, технические или человеческие ошибки». Эксперты судоходной отрасли заявили о «неизбежности» потока страховых исков, касающихся огромного количества задержанных грузов из-за блокировки Суэцкого канала. Источники в отрасли сообщили агентству Рейтер, что даже если Ever Given будет быстро снят с мели, его владелец и страховщики столкнутся с исками на миллионы долларов за задержки и дополнительные расходы, понесенные другими компаниями.

<https://rg.ru/2021/03/28/stanet-li-sevmorput-alternativnoj-sueckomu-kanalu.html>

### **КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ЕДОВИНА; 2021.03.29; БОЛЬШАЯ ПРОБКА ДЛЯ МИРОВОГО ОКЕАНА; БЛОКИРОВКА СУЭЦКОГО КАНАЛА УЖЕ ЗАТРАГИВАЕТ ГЛОБАЛЬНУЮ ТОРГОВЛЮ**

Блокировка Суэцкого канала обойдется мировой экономике потерями в \$6–10 млрд в неделю, оценили эксперты страховой компании Euler Hermes. Ежедневный трафик по каналу в обе стороны оценивается более чем в \$9 млрд, поэтому остановка судов может снизить прирост мировой торговли в этом году на 0,3 процентного пункта за каждую неделю «простоя» Суэца. Впрочем, с учетом низкой базы прошлого года и более быстрого восстановления экономик прирост глобальной торговли все равно ускорится до 7,9% после спада в прошлом году на 9,5%.

На прошлой неделе крупный контейнеровоз Ever Given контейнерного оператора Evergreen длиной 400 м сел на мель в Суэцком канале, блокировав движение других судов. В прошлый четверг администрация канала объявила о его закрытии, а компания, которая занимается освобождением судна, – о том, что процесс может занять несколько недель. Каждая неделя таких перебоев будет обходиться мировой экономике в \$6–10 млрд, или 0,2–0,4 процентного пункта роста мировой торговли, оценивают в страховой компании Euler Hermes, аналогичную цифру называет германский страховщик Allianz.

В 2019 году через канал прошло 19 тыс. судов (1,25 млрд тонн груза, что эквивалентно 13% мировой торговли), поэтому из-за блокировки могут возникнуть задержки с поставками потребительских товаров. По оценке Lloyd's List, каждый день в западном направлении через канал поставляется товаров на \$5,1 млрд, в восточном – на \$4,5 млрд. Альтернативные пути удлиняют маршруты судов между Европой и Азией, ожидающих сейчас очереди на проход канала, на 9 тыс. км, при этом в окрестных портах существенно растут цены на судовое топливо.

Мировая торговля, впрочем, сталкивается и с другими ограничениями – от нехватки контейнеров до проблем с поставками полупроводников, что уже привело к удлинению

сроков поставок и увеличению стоимости сырья и комплектующих. Это, в свою очередь, оказывает гораздо больший эффект на мировой товарооборот и может привести к сокращению роста торгового оборота на 1,4 процентного пункта, или на \$230 млрд (поверх издержек, связанных с блокировкой канала), полагают в Euler Hermes. Тем не менее с учетом проседания мировой торговли в прошлом году и более мощного, чем ожидал рынок, пакета фискальной поддержки в США в этом прирост торгового оборота может составить 7,9% (за вычетом эффекта низкой базы – 5,4%). В прошлом году, по оценке Всемирного банка, спад составил около 9,5%.

Проблемы в Суэцком канале уже поспособствовали росту нефтяных котировок – ежедневно через Суэцкий канал протяженностью 193 км проходит примерно 30% мирового объема контейнерных перевозок, а по оценке консалтинговой компании Kpler, поставки нефти и нефтепродуктов через канал составляют около 4,4% мирового объема. Двумя главными экспортёрами нефти через канал являются Саудовская Аравия и Россия, крупнейшими импортёрами выступают Индия и Китай, отмечает эксперт по фондовому рынку «БКС Мир инвестиций» Игорь Галактионов. Фактическое влияние на нефтяные цены будут оказывать сроки блокировки морского пути, но перебои чреватые срывом сроков поставки, снижением загрузки отдельных НПЗ, требованиями о возмещении к страховым компаниям. Михаил Шейбе из Sberbank CIB, в свою очередь, полагает, что даже при длительном закрытии канала цены на нефть вряд ли существенно вырастут, поскольку есть альтернативные маршруты транспортировки, а в хранилищах были накоплены значительные объёмы нефти.

<https://www.kommersant.ru/doc/4750459#id2031620>

### **КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.03.27; У СУЭЦКИХ СОБСТВЕННАЯ ГОРДОСТЬ; ПРОБКА НА КАНАЛЕ СТАЛА ФАКТОРОМ МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ**

Контейнеровоз Ever Given, перегородивший Суэцкий канал, пока снять с мели не удалось. Его владелец рассчитывает управиться до ночи 27 марта, но другие участники процесса не столь оптимистичны. По оценкам экспертов, пробка из судов обходится мировой торговле в \$6–10 млрд в неделю. Российский транспортный сектор воспринял аварию как маркетинговую возможность для продвижения своих альтернативных маршрутов.

Владелец перегородившего Суэцкий канал контейнеровоза Ever Given – японская Shoei Kisen Kaisha – сообщила, что намерена снять судно с мели 27 марта вечером. Пятничная попытка сделать это, сообщила управляющая судном компания Bernhard Schulte Shipmanagement (BSM), не увенчалась успехом. На данный момент нанятая для этих работ голландская Smit Salvage, которая, в частности, занималась подъемом подлодки «Курск», ведет дноуглубительные работы под носом судна (они завершены на 87%, сообщил в пятницу директор Suez Canal Authority Усама Рабиа), 28 марта должны подойти еще два буксира, которые присоединятся к операции. Попытки снять судно предпринимаются во время прилива. Как сообщает The Loadstar, ближайшие высокие приливы ожидаются вечером в воскресенье и понедельник.

400-метровый контейнеровоз Ever Given, находящийся в тайм-чартере у Evergreen, сел на мель посреди Суэцкого канала утром 23 марта и заблокировал движение на артерии, через которую проходит 12% мировой торговли. Прохода ждут более 200 судов, их число растет. Некоторые из судов уже меняют курс на более долгий и дорогой маршрут в обход мыса Доброй Надежды. Lloyd's List оценивает стоимость грузов, проходящих через канал ежедневно, в \$9,6 млрд. По оценке Allianz, ситуация с Ever Given обходится мировой торговле в \$6–10 млрд в неделю.

По данным Argus, прохода ждут около десятка груженых газозовов, шесть из которых перевозят катарский СПГ в Европу, и, если канал не освободят еще неделю, эти поставки не придут по назначению до конца апреля, а также из-за задержки возврата порожних

судов сдвинуты и более поздние отгрузки катарского СПГ в Европу и Азию. Аналитики Rystad видят в сложившейся ситуации перспективы для поставок газа из России, Норвегии и США.

В пятницу в пробке со стороны Порт-Саида стояли 23 контейнеровоза, 11 в Большом Горьком озере и 21 с юга, сообщает S&P Platts, отмечая, что гигантский контейнеровоз НММ Rotterdam уже, по всей видимости, взял курс на мыс Доброй Надежды. Свернул и Ever Greet, другой крупный контейнеровоз Evergreen.

Застрали и примерно 50 нефтяных и нефтепродуктовых танкеров.

Как отмечает Argus, временное прекращение прохода судов по Суэцкому каналу в наибольшей степени затронет поставщиков иракской нефти в Европу: «по этому маршруту из Басры отгружается 91% иракского сырья, предназначенного для европейских НПЗ».

В то же время у участников рынка в Европе перебои в поставках беспокойства не вызывают в силу избытка предложения на европейском рынке сырья и нефтепродуктов, сложившегося в том числе в результате пандемии COVID-19. «Временное прекращение поставок морских партий сырья и нефтепродуктов из стран восточнее Суэцкого канала создает предпосылки для высвобождения емкостей европейских хранилищ», – пишет Argus.

Российский транспортный сектор, обслуживающий перевозки альтернативными маршрутами, воспринял аварию как маркетинговую возможность. Так, «Росатом» (управляет Севморпутем, СМП) считает, что инцидент привлечет внимание к этому маршруту. «Считаем, что ситуация в Суэцком канале серьезно меняет мировую логистику и отношение перевозчиков и грузовладельцев к потенциальным возможностям СМП как альтернативе Суэцкому каналу», – цитирует ТАСС гендиректора «Русатом Карго» Александра Неклюдова. – Как только безопасность, регулярность и экономическая эффективность прохождения по СМП подтвердятся, спрос на эту транспортную артерию изменится». В свою очередь, ОАО РЖД сообщило, что транзит по маршруту Китай–Европа–Китай по сети ОАО РЖД с начала марта вырос в 1,7 раза по сравнению с мартом 2020 года. В свою очередь, в группе «Дело» (владеет крупнейшим российским контейнерным оператором «Трансконтейнер») отмечают, что дефицит контейнеров и вызванный им значительный рост ставок фрахта нивелировал основное преимущество судоходных маршрутов для доставки грузов в контейнерах – дешевизну. «Инцидент же в Суэцком канале наглядно показал, насколько судоходные линии зависимы от таких случайностей и форс-мажора», – сообщили ТАСС в компании, подчеркнув надежность железнодорожного транзита. В FESCO также отмечают, что инцидент привлечет внимание к трансевразийским железнодорожным перевозкам. «Мы уже сейчас видим обращения от клиентов, которые раньше возили только этим путем, через Суэцкий канал, а теперь смотрят на альтернативную перевозку грузов из Азии транзитом в Европу через территорию России», – сообщил вице-президент по линейно-логистическому дивизиону FESCO Герман Маслов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4749863>

### **ИЗВЕСТИЯ; ВАЛЕРИЙ ВОРОНОВ; 2021.03.29; ЦЕНА ЗАНОСА: ЧТО И КАК ПОДОРОЖАЕТ ИЗ-ЗА БЛОКИРОВКИ СУЭЦКОГО КАНАЛА; АНАЛИТИКИ ОЖИДАЮТ РОСТА ЦЕН НА ЭЛЕКТРОНИКУ, ЧАЙ И КОФЕ ИЗ АЗИИ**

Из-за перекрытия Суэцкого канала могут подорожать товары из арабских стран и Азии. Такое возможно в случае блокировки транспортной артерии на несколько недель, считают опрошенные «Известиями» эксперты. При этом эффект будет отсроченным и проявится к маю, указали аналитики. Цены могут вырасти на компьютеры, телефоны и другую электронику, а также на продовольствие (например, чай и кофе), считают эксперты. Кроме того, они не исключают вероятности недостатка товаров в магазинах. В Финляндии уже

зафиксировали дефицит кофейных зерен, сообщали СМИ 28 марта. В этот день началась очередная операция по снятию с мели контейнеровоза, заблокировавшего морской путь: президент Египта распорядился разгрузить корабль, сообщали в администрации Суэцкого канала. В голландской компании Boskalis, которая занимается ликвидацией аварии, сообщили, что на это может уйти несколько недель.

Дело буксует

Очередная операция по снятию с мели контейнеровоза Ever Given, который заблокировал Суэцкий канал, началась 28 марта. Президент Египта распорядился подготовить судно к разгрузке. Об этом сообщали в администрации Суэцкого канала. Ранее спасатели рассчитывали снять корабль с мели, не прибегая к разгрузке.

400-метровый контейнеровоз Ever Given заблокировал движение судов по Суэцкому каналу 23 марта. Корабль направлялся из КНР в нидерландский порт Роттердам. Судно село на мель в шести морских милях от южного входа в Суэцкий канал и перегородило его. Предварительной причиной инцидента называли порыв ветра, который вызвал отклонение контейнеровоза с курса. В голландской компании Boskalis, которая занимается ликвидацией аварии, сообщили, что на это может уйти несколько недель. Россия готова оказать разноплановую помощь Египту, заявлял посол РФ в Каире Георгий Борисенко.

К воскресенью, 28 марта, буксирам уже удалось немного сдвинуть контейнеровоз, отметил аналитик ГК «Финам» Алексей Коренев. Но это не означает, что судно находится на плаву, это лишь первый шаг, добавил он. Первоначальные попытки вытащить судно с помощью буксиров не увенчались успехом. Был задействован земснаряд, с помощью которого из-под носовой части контейнеровоза было извлечено порядка 20 тыс. т песка, напомнил эксперт. В полдень 27 марта маневровую буксировку возобновили.

Суэцкий канал является важной транспортной артерией, через которую проходит 10–12% мирового товарооборота, отметил Алексей Коренев. По данным Lloyd's List, блокировка морского пути обходится мировой экономике в \$400 млн в час.

– Нарушение глобальной логистики обходится примерно в \$10 млрд в сутки. Это общая цена вопроса по всем группам товаров, проходящих через Суэцкий канал, – сказал ведущий аналитик QBF Олег Богданов.

Из-за форс-мажоров такого уровня страдают все глобальные компании, отметил он. В образовавшейся пробке застряли почти 370 судов, в том числе 25 нефтеналивных танкеров, сообщил глава администрации Суэцкого канала.

– Есть риск роста цен из-за дефицита товара, а это уже серьезный удар по глобальной макроэкономической стабильности. Однако о серьезных последствиях можно будет говорить только в случае, если проблему не удастся решить в течение нескольких недель. При длительной блокировке канала возможен инфляционный скачок в Европе, в целом его можно оценить в 0,2–0,3%, – добавил Олег Богданов.

Из-за сложившейся ситуации тарифы на морские контейнерные перевозки из Китая в Европу выросли в четыре раза, а страховщики несут серьезные убытки, отметил руководитель ИАЦ «Альпари» Александр Разуваев.

– Фактически происшествие в Суэцком канале привело к печальным последствиям в мировой экономике. Ее ждет рост цен, но проявится это не сразу, а к маю, – заявил он.

По Суэцкому каналу из Китая в Европу везут электронику, мебель, пластмассовые изделия, одежду и ряд других товаров, указал Александр Разуваев. Также через эту артерию идет и продовольственный экспорт (в первую очередь кофе и чай) из арабских стран, Индии, Шри-Ланки, добавил он. Все указанные товары могут подорожать, в моменте возможен и их дефицит, считает аналитик.

– Это значит, что в случае блокировки канала в течение нескольких недель европейских потребителей могут ждать пустые полки магазинов. В моменте цены в магазинах на наиболее дефицитные товары могут показать рост на 2–3%. При этом на российский

рынок такие изменения косвенно также могут повлиять: рост цен и инфляция в зоне евро означает рост стоимости импортируемых оттуда в Россию товаров и услуг, – отметили в ИАЦ «Альпари».

В воскресенье СМИ сообщили, что в Финляндии начинается дефицит кофейных зерен из-за блокировки Суэцкого канала. Также возможно подорожание товаров высокой добавленной стоимости, таких как компьютеры и телефоны, которые производятся в Азии, отметил руководитель центра анализа стратегии и технологий развития ТЭК РГУ нефти и газа им. И.М. Губкина Вячеслав Мищенко. По словам эксперта, вероятно и подорожание нефти и газа, которые поставляются в Европу с Ближнего Востока через Средиземное море. 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).

Впрочем, если ситуация не затянется, то значительного влияния на мировые рынки углеводородного сырья происходящее не окажет, считает замгендиректора Института национальной энергетики Александр Фролов. По его словам, сейчас в мире есть избыточные запасы нефти и газа, оставшиеся после отопительного периода.

– Кроме того, цены на газ к моменту блокировки Суэца снизились относительно зимних максимумов, что связано с сезонным фактором, а на рынке нефти наблюдалась коррекция. Сейчас цены на голубое топливо могут вырасти, но незначительно. А нефть и без этого происшествия показывает значительную волатильность. В конце концов роль Суэцкого канала хоть и значительна, но не определяющая в мировой торговле, – заключил эксперт.

Для России нынешняя ситуация может оказаться выгодной, отметил Александр Разуваев. По мнению эксперта, НПЗ в США и ЕС будут вынуждены искать альтернативные источники поставок сырья, в том числе из нашей страны. Нефтяные котировки при этом сохранятся в комфортном для российских экспортеров диапазоне \$60–70 за баррель Brent, указал он. Кроме того, мировые транспортные компании будут изучать альтернативы временно перекрытому транзитному пути и рассмотрят модели для налаживания транспортных коммуникаций через Северный морской путь, считает Александр Разуваев.

<https://iz.ru/1143399/valerii-voronov/tcena-zanosa-cto-i-kak-podorozhaet-iz-za-blokirovki-suetckogo-kanala>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4749871>

### **ИЗВЕСТИЯ; 2021.03.26; КРУПНЕЙШАЯ ПРОБКА; АНАЛИТИК АЛЕКСАНДР ФРОЛОВ – О ТОМ, КАКОЙ УЩЕРБ МОЖЕТ СУЛИТЬ БЛОКИРОВКА СУЭЦКОГО КАНАЛА**

Контейнеровоз длиной 440 м и шириной 59 м перекрыл движение в Суэцком канале. Не имеющие возможности проплыть по логистической артерии суда образовали, пожалуй, крупнейшую пробку в истории. Но окажет ли это событие заметное воздействие на нефтяные и газовые рынки?

По данным компании Kpler, через Суэцкий канал в прошлом году шло порядка 1,74 млн баррелей нефти в сутки. Примерно треть этого объема (550 тыс. баррелей в сутки) шла потребителям в Европе, остальное – в Юго-Восточную Азию. Конечно, прошлый год не является в полной мере показательным. Но не будем забывать, что и сейчас европейские страны всё еще искусственно ограничивают рост потребления нефти и нефтепродуктов. Они восстанавливают часть ограничений, связанных с пандемией. Поэтому на сегодня существенной разницы в показателях с 2020 годом ожидать не стоит.

Но ведь и 550 тыс. баррелей – это достаточно много, чтобы вызвать проблемы у потребителей в Европе. К примеру, у нефтеперерабатывающих заводов, которые ожидали прибытия грузов, простаивающих в районе Суэцкого канала. Да и как быть с покупателями в Юго-Восточной Азии, которые тоже ждут своей нефти? Кроме того, есть

вероятность, что могут возникнуть проблемы с доставкой грузов из Каспийского региона. Но тут мы приходим к тому, что не было бы счастья, да несчастье помогло.

В 2020-м были накоплены избыточные запасы черного золота. В той же Европе их объемы сейчас выше, чем были в аналогичный период прошлого года, а к тому моменту уже шло ускоренное накопление, темпы которого достигли пика в апреле 2020-го. То есть ожидать дефицита не стоит. Тем более если мы учтем скромную динамику восстановления спроса. Также очевидно, что есть другие пути, по которым можно доставить необходимое европейским потребителям сырье. Речь здесь не только об очевидных альтернативах в лице России или, к примеру, Норвегии. Речь в том числе о горячо обсуждаемой сейчас возможности задействовать трубопроводную систему SUMED (мощность 2,5–2,8 млн баррелей в сутки). Она создавалась после перекрытия Суэцкого канала в результате Шестидневной войны. Эта труба позволяет перекачивать нефть из Персидского залива в Средиземное море (через Египет) европейским потребителям.

Немного сложнее оценить последствия сбоя в поставках нефтепродуктов. Их, по данным Kpler, в прошлом году через Суэц проходило около 1,5 млн баррелей. Часть этих продуктов могла использоваться не для конечного потребления, а в качестве сырья для нефтепереработки (к примеру, для смешения с легкими сортами нефти). То есть локальные сбои действительно возможны. Притом, даже если канал, как ожидается, действительно будет деблокирован к концу месяца, моментально все проблемы не решатся, так как пропускная способность этой артерии не позволит скопившимся судам оперативно отправиться к пунктам назначения.

Вероятно, часть проблем можно будет решить с помощью своповых операций (поставок по схеме замещения). Но в данном случае мы заходим на поле решений, которые должна будет принимать каждая компания, чьи интересы окажутся затронуты происшествием в Суэцком канале. А спектр возможных решений достаточно широк.

Кстати, не стоит забывать и о том, что часть поставщиков из-за размера используемого для перевозки их сырья судов и вовсе не пользуются услугами Суэца, а направляют свою нефть мимо Африки. В конце концов последовать их примеру – это тоже выход. Особенно если проблемный контейнеровоз окажется слишком твердым орешком и процесс деблокады затянется.

Что касается цен на нефть, то, к счастью, происшествие в Суэцком канале произошло на фоне очередной коррекции – снижения нефтяных котировок после достижения новой высоты. Как раз намечался очередной подъем, на который и легла ситуация с перекрытием канала. Это сняло спекулятивные риски. В целом можно отметить, что к настоящему моменту реакцию рынка можно назвать весьма скромной.

Отдельный вопрос, который напрямую касается интересов нашей страны, – это поставки газа. Здесь европейцам также стоит поблагодарить контейнеровоз за то, что он выбрал весьма удачный момент, чтобы перегородить канал. Прошел отопительный сезон – сезон высокого спроса. Потребление голубого топлива в Европе традиционно снизилось. При этом в подземных хранилищах остались достаточно представительные запасы (порядка 30 млрд куб. м).

Проблема Суэцкого канала в первую очередь касается поставщиков сжиженного природного газа из Катара. Остальные игроки (включая Алжир, Нигерию, Россию и Соединенные Штаты) практически не зависят от этой логистической артерии при поставках энергоносителей в Европу.

По оценкам аналитиков Rystad Energy, сейчас в Суэцком канале заблокированы метановозы, которые содержат до 1,4 млрд куб. м природного газа. Этот объем Европа может довольно безболезненно компенсировать за счет иных источников. В том числе за счет оперативного роста поставок по трубопроводам из России. Поэтому можно ожидать относительно небольшого дополнительного роста трубопроводных поставок из нашей страны в размере нескольких сотен миллионов кубических метров. Если оценить реакцию

европейских газовых бирж на происходящее, то пока что не видно никаких признаков паники.

В целом же если бы не было избыточных запасов нефти и если бы это происшествие произошло в феврале в период высокого спроса на газ, то реакция рынка была бы иной. И последствия тоже были бы более болезненными. Происшествие в Суэце лишней раз напоминает о необходимости создания иных, более удобных транспортных артерий. Так, объемы идущих через канал грузов в Юго-Восточную Азию можно было бы перенаправить через Северный морской путь (включая грузы, которые вынуждены огибать Африку, чтобы достичь Китая). Его ни один контейнеровоз не сможет перегородить.

Автор – заместитель генерального директора Института национальной энергетики

<https://iz.ru/1142836/aleksandr-frolov/krupneishaia-probka>

### **ИЗВЕСТИЯ; ПРИНА КЕЗИК; 2021.03.26; СУЭЦКАЯ НАДБАВКА: МОЖЕТ ЛИ РОССИЯ ИЗВЛЕЧЬ ВЫГОДУ ИЗ БЛОКИРОВКИ КАНАЛА; В ЕВРОПЕ ОЖИДАЮТ РОСТА СПОТОВЫХ ЦЕН НА ГАЗ, ЕСЛИ ОПЕРАЦИЯ ПО ВЫЗВОЛЕНИЮ КОНТЕЙНЕРОВОЗА ЗАТЯНЕТСЯ НА НЕСКОЛЬКО НЕДЕЛЬ**

Блокировка Суэцкого канала уже оказала влияние на глобальные рынки углеводородов и грузоперевозок. Цены на нефть встретили новость о севшем на мель контейнеровозе взлетом на 5%. И хотя статистика из США об увеличении запасов остудила пыл инвесторов, всё же котировки черного золота медленно, но верно продолжили рост. Стоимость доставки грузов на фоне затора на канале увеличилась в разы, что, как отмечают эксперты, в случае затяжного варианта решения проблемы может подстегнуть цены на газ. В этом случае крупные игроки на рынке газа – Алжир, Нигерия, США и, конечно же, Россия – смогут извлечь выгоду из сложившейся ситуации.

Дни или недели?

Прогнозы, что операция по разблокированию Суэцкого канала займет до двух дней, судя по всему, были слишком оптимистичными. Голландская компания Boskalis, которая пытается сейчас снять сверхбольшой контейнеровоз Ever Given длиной 400 м и шириной 50 м с мели, озвучила совсем другие сроки – несколько недель. По информации агентства Bloomberg, работы по разблокировке Суэцкого канала продлятся по меньшей мере до следующей среды, 31 марта.

В распространенном в ночь на пятницу, 26 марта, заявлении управления Суэцкого канала сообщалось о необходимости удалить до 20 тыс. кубометров песка.

В свою очередь, японская компания Shoen Kisen, владеющая гигантским контейнеровозом, принесла извинения за этот инцидент. В компании рассказали, что работают над разрешением ситуации, но отметили, что положение «чрезвычайно сложное».

Покушение на нефть

Суэцкий канал является основным маршрутом для поставки ближневосточной нефти в ЕС и США. Ежедневно через него проходит около 600 тыс. баррелей нефти. Обрато по той же водной артерии отправляются продукты нефтепереработки. Путь танкера с ближневосточной нефтью до итальянских НПЗ занимает около двух недель. Кроме того, по каналу транспортируется много российской нефти и нефтепродуктов. Они составляют 24% от всего черного золота, идущего через канал в южном направлении.

Естественно, что цены на нефть тут же отреагировали на происшествие пятипроцентным ростом. Правда, уже на следующий день после блокировки канала пыл инвесторов остудила статистика из США. Рост запасов нефти, которые за неделю выросли на 1,9 млн баррелей (до 502,7 млн), почти нивелировал произошедший накануне скачок из-за блокировки Суэцкого канала. В ожидании решения управляющей компании о сроках разрешения проблемы и снятия судна с мели стоимость черного золота возобновила рост, но в пределах 1%.

По словам аналитика Raiffeisenbank Андрея Полищука, пока не стоит ожидать существенного роста стоимости нефти из-за блокировки канала.

– Полагаю, что эту проблему решат до конца марта, а запасов нефти в мире сейчас достаточно, поэтому я не вижу предпосылок для роста цен, – заявил собеседник «Известий».

Саудовская Аравия, по мнению эксперта, может покупать нефть, например, у России для замены своих поставок в Европу.

С собеседником соглашается и управляющий партнер компании WMT Consult Екатерина Косарева.

– Большого роста цен на нефть ожидать не стоит, однако, безусловно, реакция рынка на инцидент будет заметна в изменении стоимости черного золота, – сказала эксперт.

По ее словам, стоит учитывать, что в разы увеличилась стоимость морских перевозок из Китая в Европу, а если канал будет заблокирован на несколько недель, то поставщикам придется пользоваться альтернативным маршрутом в обход мыса Доброй Надежды.

– Это добавит свыше 9 тыс. км, что, естественно, увеличит топливные расходы для танкеров. Не исключу, что на какое-то время сократится спред между Brent и WTI, – пояснила Екатерина Косарева.

По данным агентства Bloomberg, топливные расходы на маршрут в обход мыса Доброй Надежды обходятся супертанкеру, доставляющему нефть с Ближнего Востока в Европу, в \$300 тыс. А стоимость доставки 40-футового контейнера из Китая в Европу выросла почти до \$8 тыс., увеличившись примерно в четыре раза по сравнению с данными 2020 года. Фрахт судов Suezmax, которые обычно перевозят 1 млн баррелей нефти, сейчас стоит около \$17 тыс. в день, что является максимумом с июня 2020 года.

В свою очередь, на фоне инцидента в Суэцком канале «Росатом» заявил о повышении значения Северного морского пути (СМП), проходящего в акватории арктических морей России.

– Суэцкий прецедент показал хрупкость любого маршрута между Европой и Азией. Поэтому развитие альтернативных маршрутов необходимо в целях устойчивого международного судоходства. На этом фоне повышается значение Северного морского пути, конкурентоспособность которого увеличивается каждый год, – заявил «Интерфаксу» специальный представитель «Росатома» по вопросам развития Арктики Владимир Панов, курирующий в госкорпорации тему развития СМП.

Кстати, в этом году Россия сумела оперативно среагировать на рост цен на газ в Азии, доставив сырье по СМП почти в два раза быстрее (сокращение времени поставки на 40%), чем через Суэцкий канал. Рейс проходил в условиях средней ледовой обстановки и на два месяца позднее традиционного завершения навигационного сезона в восточном секторе Арктики, который, как правило, заканчивается в ноябре.

**Выгодоприобретатели**

Суэцкий канал является одним из главных маршрутов для поставок сжиженного природного газа с Ближнего Востока в Европу – через него проходит около 8% мировой торговли СПГ. По словам заместителя гендиректора Института национальной энергетики Александра Фролова, в данный момент спрос на газ в Европе традиционно низок, что связано с сезонным фактором.

Кроме того, Европа вышла из отопительного сезона с вполне приличными запасами газа. От перекрытия Суэцкого канала в основном могут пострадать поставщики СПГ из Катара. А другие крупные игроки (Алжир, Нигерия, Россия и в конце концов США) практически не зависят от этой логистической артерии.

– Если верить аналитикам Rystad Energy, речь может идти о блокировке в Суэцком канале метановозов, перевозящих порядка 1,4 млрд куб. м природного газа. Этот объем легко компенсировать за счет других источников (в том числе за счет отбора из ПХГ). В принципе можно ожидать относительно небольшого дополнительного роста

трубопроводных поставок из России в размере нескольких сотен миллионов кубометров, – сказал собеседник «Известий».

С коллегой согласен и заместитель генерального директора Фонда национальной энергетической безопасности Алексей Гривач.

– Пока, судя по всему, это не очень большая проблема для рынка СПГ, хотя и доставляет неудобства некоторым грузоотправителям, прежде всего Катару, которому придется отправлять предназначенные Европе грузы в обход Африки по более длинному маршруту. Это с одной стороны. А с другой – часть грузов, которые могли из Атлантики отправиться в Азию через Суэцкий канал, останутся в Европе, – отметил аналитик.

По его словам, сейчас реакции цен на сжиженный природный газ тоже не видно.

– Если ситуация затянется, возможно, проблемы возникнут, – заключил собеседник, говоря о возможном росте цен на СПГ.

Представители «Газпрома» и «Новатэка» не предоставили оперативных **комментариев**.

<https://iz.ru/1142821/irina-kezik/suetckaia-nadbavka-mozhet-li-rossiia-izvlech-vygodu-iz-blokirovki-kanala>

### **ПРАЙМ; 2021.03.27; ХУСНУЛЛИН ПРИЗВАЛ РЖД УСКОРИТЬ РЕКОНСТРУКЦИЮ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА**

Правительство России намерено ускорить сроки модернизации Восточного полигона РЖД, заявил в субботу **вице-премьер РФ Марат Хуснуллин**.

В рамках двухдневной рабочей поездки в Хабаровск зампред правительства провел встречу с врио губернатора региона Михаилом Дегтяревым.

**«(Надо) как можно максимально ускорить сроки строительства и объемы перевозки по полигону Восточный, потому что от этого зависит развитие всей экономики и Сибири, и Дальнего Востока. Этим мы будем активно заниматься»,** – сказал **Хуснуллин** на встрече, запись которой опубликована в Instagram врио главы Хабаровского края.

Как сообщал **вице-премьер**, для ускорения развития Восточного полигона будет построен еще один железнодорожный мост через Амур вблизи Комсомольска-на-Амуре.

Ранее президент **Владимир Путин** поставил задачу в максимально короткие сроки расширить пропускные возможности этого полигона.

Программа развития Восточного полигона рассчитана на период 2013-2024 годы. Комплекс мероприятий по увеличению пропускной и провозной способности БАМа и Транссиба призван обеспечить дальнейший рост грузопотока к морским портам, а также повлиять на структуру грузоперевозок в целом, в том числе за счет увеличения транзитных контейнерных перевозок.

[https://1prime.ru/state\\_regulation/20210327/833337628.html](https://1prime.ru/state_regulation/20210327/833337628.html)

### **ТАСС; 2021.03.27; ХУСНУЛЛИН ЗАЯВИЛ, ЧТО ВТОРОЙ МОСТ ЧЕРЕЗ АМУР У КОМСОМОЛЬСКА-НА-АМУРЕ БУДЕТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ**

Проект строительства второго моста через Амур у Комсомольска-на-Амуре будет реализован в варианте железнодорожного. Об этом сообщил журналистам **вице-премьер РФ Марат Хуснуллин**.

**«Там есть сложные участки - строительство дополнительных тоннелей, дополнительного моста. Но по мосту мы вчера во время объезда приняли решение, там был вариант строить мост совмещенный автомобильный и железнодорожный или только железнодорожный. Вчера мы приняли решение, что будем проектировать мост железнодорожный»,** - сказал **Хуснуллин**.

Как уточнили ТАСС в пресс-службе Дальневосточной железной дороги, речь шла о втором месте через Амур у Комсомольска-на-Амуре. У города есть мост через Амур с железнодорожным и автомобильным движением.

**Хуснуллин** отметил, что для развития портов Ванино и Советская Гавань в Хабаровском крае необходимо увеличение пропускной способности Байкало-Амурской магистрали (БАМ).

**«Я считаю, что без этого (модернизации БАМа) невозможно развитие ни региона, ни портов. Чтобы построить вторую часть БАМа и построить дополнительную ветку, (соединяющую Комсомольск-на-Амуре и порт Ванино - прим. ТАСС), нужны сотни миллиардов. Это огромные деньги. Не просто так в Советском Союзе построили только одну ветку, даже в то время, когда всей страной строили»,** - сказал **Хуснуллин**, отвечая на вопрос ТАСС о перспективах развития Ванинско-Советскогаванского транспортного узла.

Вместе с членами правительства Хабаровского края **Хуснуллин** осмотрел весь маршрут железнодорожной линии. **«Посмотрели возможность его расширения в два этапа. Первый этап - это строительство дополнительных железных дорог, а второй - это полноценное строительство второй сети. Мы считаем, что второй путь нужно максимально строить и на БАМе, и на этой ветке, соединяющей Комсомольск-на-Амуре и порт Ванино»,** - сказал **Хуснуллин**.

<https://tass.ru/ekonomika/11009879>

### **ТАСС; 2021.03.26; «РОСЭЛЕКТРОНИКА» РАЗРАБОТАЛА СИСТЕМУ ДЛЯ ОТСЛЕЖИВАНИЯ СУДОВ ПО СЕВМОРПУТИ**

Холдинг «Росэлектроника» (входит в госкорпорацию «Ростех») разработал навигационно-телекоммуникационную систему, позволяющую непрерывно следить за движением судов в Арктике и мониторить ледовую и гидрометеорологическую ситуацию, сообщил Ростех. **«Решение стабильно работает в сложных физико-географических условиях приполярных районов, устойчиво к кибератакам и обеспечивает непрерывный контроль местоположения судов»,** - отмечается в сообщении.

Проект представлен на форуме «Госзаказ» в Москве.

Как отмечает госкорпорация, система наблюдения, навигации и связи - это комплекс стационарных и мобильных радиотехнических постов. Подсистема наблюдения осуществляет мониторинг ледовой, гидрометеорологической, радиационной, сейсмической обстановки в режиме реального времени. Телекоммуникационная подсистема - связь в УКВ и КВ диапазонах, по каналам волоконно-оптических линий связи (ВОЛС), спутниковой, метеорной и тропосферной связи. Навигационная подсистема обеспечивает контроль местоположения судна по спутниковым или наземным радионавигационным системам.

Отсутствие необходимой инфраструктуры и необходимость оперативного и точного мониторинга ледовой и климатической обстановки, а также обеспечение связи и постоянного контроля за передвижением судов являются одними из основных проблем развития Северного морского пути как транзитного и внутреннего коридора.

<https://tass.ru/ekonomika/11000853>

### **АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ ХАБАРОВСК; 2021.03.27; ХУСНУЛЛИН: ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ МОЖЕТ СТАТЬ ТОЧКОЙ РОСТА В ДФО**

27 марта в доме официальных приемов правительства Хабаровского края состоялось совещание по вопросам социально-экономического развития региона. В нем принял участие **заместитель председательства Правительства РФ Марат Хуснуллин**, сообщает «АиФ-Дальинформ».

В ходе совещания было решено за год-два максимально развить объемы строительства. Рассмотрен вопрос об увеличении федеральных площадок, которые готовы передавать в регион.

**Марат Хуснуллин** отметил, что Хабаровский край имеет перспективы стать точкой роста для всего ДФО.

«Одна из основных целей нашего визита – это развитие **полигона Восточный**, который и железную дорогу разовьёт, и все портовое хозяйство. То есть это тоже новые рабочие места, налоговая база. Мы со всей делегацией Минтранса, РЖД, главой Хабаровского края посмотрели Байкало-Амурскую магистраль, которая в перспективе может стать международного сообщения. **Президентом России Владимиром Путиным** поставлена задача в максимально короткие сроки расширить пропускные возможности полигона Восточный», – сказал заместитель председательства Правительства РФ **Марат Хуснуллин**.

Также в процессе совещания было решено, что все проблемы, связанные с обманутыми дольщиками, необходимо разрешить к 2023 году, так как для Хабаровского края это очень острая проблема, которую нельзя оставлять без внимания. Был обсужден вопрос, связанный с формированием бюджета Хабаровского края, развитие экономики в целом с межбюджетными отношениями.

Говоря о развитии Ванино-Советско-Гаванского транспортно-промышленного узла, было решено его расширение в два этапа: строительство дополнительных вставок, чтобы увеличить пропускную способность железнодорожной дороги и полноценное строительство второго пути.

Были рассмотрены причины дефицита рабочих кадров на стройках города, так как это достаточно острая проблема в Хабаровском крае.

«На сегодня в стране 1,5-2 млн недостаток трудовых ресурсов только в сфере строительства. Поднялись зарплаты рабочим на 50%, а где-то и в 2 раза, из-за дефицита людей. Но даже платя в два раза больше зарплату, собрать людей крайне сложно. Мы считаем это одним из основных сдерживающих факторов развития всей стройки. Мы будем обучать кадры, будем их переквалифицировать. Везде где я общался с коллегами, везде есть дефицит кадров. Раньше на стройку не шли, потому что зарплата была низкой. Почему, собственно, и работали гастарбайтеры», - отметил **Марат Хуснуллин**.

Был затронут вопрос о создании программ кредитования по индивидуальному жилищному строительству, а именно о средствах, которые нужны будут для этого.

«Мы считаем, что вообще развитие индивидуального строительства, особенно на имеющихся земельных участках, одна из самых больших точек роста. На сегодняшний день, к большому сожалению, такого ипотечного продукта нет, потому что земли не отмежованы, стоимости не имеет, залоговый интерес не имеет, банки этот продукт не кредитуют. Но мы договорились в этом году выпустить такой ипотечный продукт. И надеемся, что на банковском рынке появится продукт, который позволит каждому владельцу дома взять кредит и прокредитоваться, построить новый или реконструировать свой дом», - говорит отметил **Марат Хуснуллин**.

В первый день своего визита в Хабаровский край заместитель председателя правительства РФ **Марат Хуснуллин** вместе с врио губернатора региона Михаилом Дегтяревым рассмотрел строительные объекты железнодорожной инфраструктуры и электроснабжения на участках Белогорск-II (Амурская область) – Хабаровск и Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань.

Во второй день рабочей командировки заместитель Председателя Правительства РФ **Марат Хуснуллин** и Михаил Дегтярев проинспектировали строительство стратегической для края объездной дороги «Обход Хабаровска».

[https://hab.aif.ru/politic/husnullin\\_habarovskiy\\_kray\\_mozhet\\_stat\\_tochkoy\\_rosta\\_v\\_dfo](https://hab.aif.ru/politic/husnullin_habarovskiy_kray_mozhet_stat_tochkoy_rosta_v_dfo)

### ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; АННА ШУШКИНА; 2021.03.27; ПУНКТАМ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГРАНИЦУ ХОТЯТ УЛУЧШИТЬ ОСНАЩЕНИЕ

Правительству предлагается дать право утверждать нормативы затрат и правила расчёта бюджетных средств на ремонт и содержание пунктов пропуска через границу. Такой законопроект кабмина планируется рассмотреть на пленарных заседаниях Госдумы в первом чтении в весеннюю сессию.

К полномочиям Минтранса предлагается отнести установление классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию пунктов пропуска через государственную границу России. Отмечается, что принятие указанных изменений позволит на законодательном уровне закрепить нормативы затрат и порядок определения стоимости работ по капремонту, ремонту и содержанию пунктов пропуска исходя из фактической необходимости и потребности выполнения таких работ. Минфин России сможет обеспечивать финансирование мероприятий по содержанию и обслуживанию пунктов пропуска, что благоприятно отразится на выполнении стратегических мероприятий по защите госграницы РФ, считают авторы.

По данным анализа, проведённого Минтрансом вместе с контрольными органами в 2018 году, из 310 функционирующих пунктов пропуска только 43 оснащены всем необходимым оборудованием и отвечают предъявляемым нормативам и требованиям. Объём доводимых средств на эксплуатацию (содержание) пунктов пропуска является весьма незначительным и составляет ежегодно не более 250 млн. рублей, половина из которых должна быть направлена на капитальный ремонт и оснащение объектов пунктов пропуска.

<https://www.pnp.ru/social/punktam-propuska-cherz-granicu-khotyat-uluchshit-osnashhenie.html>

### ГУДОК; ИГНАТ ВЬЮГИН; 2021.03.29; ЭФФЕКТИВНОСТЬ В УСЛОВИЯХ СПАДА

Работа тягового подвижного состава – важнейшая часть перевозочного процесса, который в минувшем году столкнулся с целым набором препятствий. О том, какие шаги предпринимал для сохранения эффективности работы в условиях спада объёмов перевозок локомотивный комплекс, как идёт обновление парка локомотивов, какие перспективные машины готовятся к выпуску локомотивостроителями, «Гудку» рассказывает **заместитель генерального директора ОАО «РЖД» – начальник Дирекции тяги Олег Валинский.**

– Олег Сергеевич, 2020 год прошёл под флагом борьбы с пандемией новой коронавирусной инфекции, в ходе которой весь мир вводил ограничения на перевозки грузов и передвижение людей. Как снижение объёмов перевозок отразилось на Дирекции тяги? Спад объёмов работы сказался на доходах работников?

– Несмотря на снижение объёма работы, нам удалось сохранить коллектив и обеспечить некоторый рост заработной платы. Хочу отметить, что средний уровень заработной платы работников Дирекции тяги на 46% превышает средний уровень заработной платы в РФ.

В течение 2020 года мы улучшали систему мотивации труда локомотивных бригад. Во-первых, был усовершенствован механизм установления зональных надбавок работникам локомотивных бригад, работающих на общих плечах обслуживания. При установлении размера надбавки учитывается работа на одних и тех же участках обслуживания, что позволяет объективно рассчитать величину надбавки. Во-вторых, в 2020 году принято решение увеличить вознаграждение за обеспечение безопасности движения до размера полуторамесячной тарифной ставки тем машинистам, которые по результатам работы за оцениваемый период получили паспорт доверия.

– Сколько в ушедшем году приобретено новых машин?

– В соответствии с инвестиционной программой в 2020 году на сеть ОАО «РЖД» поставлено 566 новых локомотивов. Из них 294 грузовых электровоза, 80 грузовых тепловозов, 154 маневровых тепловоза и 38 пассажирских локомотивов.

Благодаря эксплуатации новых машин в 2020 году максимальный вес поезда увеличен на 46 участках движения, среднее увеличение веса поезда здесь составило 800 тонн. В целом по сети средний вес поезда достиг 4084 тонн, что выше планового задания на 11 тонн (100,3%).

– Локомотивы каких производителей сегодня закупаются ОАО «РЖД»? Возможно ли сегодня приобретение для обеспечения потребностей ОАО «РЖД» импортных локомотивов?

– Европейские локомотивы в основном четырёхосные, они создаются для скоростных перевозок легковесных поездов и не делятся на грузовые и пассажирские. В локомотивном комплексе ОАО «РЖД» четырёхосные магистральные локомотивы не используются, исключение составляет электровоз Э5К, который предназначен для хозяйственных работ. Для скоростных пассажирских перевозок мы закупаем российские шестиосные электровозы двойного питания ЭП20 с конструкционной скоростью 160 км/ч и 200 км/ч.

Производством локомотивов для РЖД занимаются машиностроительные холдинги – АО «Группа Синара» и АО «Трансмашхолдинг» (ТМХ), в которые входят пять локомотивостроительных заводов и инжиниринговые центры. Они могут обеспечить разработку и производство необходимых локомотивов любой мощности и конструкционной скорости, включая производство тягового подвижного состава, использующего альтернативные виды топлива – природный газ, накопленную электрическую энергию.

– Появление каких новых моделей ожидается в среднесрочной перспективе?

– В прошлом году российские машиностроительные холдинги по утверждённым в ОАО «РЖД» техническим требованиям к электровозам и автономным локомотивам начали разработку инновационных локомотивов для Восточного полигона. Особенностью требований явилось то, что они сформированы на основе эксплуатационной модели более эффективной работы локомотива на данном полигоне.

ТМХ готов разработать унифицированные грузовые локомотивы – тепловоз 2ТЭ30А и электровоз 2ЭС9 в двенадцатиосном двухсекционном исполнении с отечественным асинхронным тяговым электроприводом. Мощность нового электровоза на 40% превзойдёт мощность электровоза 3ЭС5К с поосным регулированием силы тяги, который сейчас активно применяется на Восточном полигоне. А если сравнивать мощность каждой секции тепловоза 2ТЭ30А по дизелю, то она будет на 25% выше, чем у секции тепловоза 2ТЭ25КМ и на 6,5% выше, чем у секции тепловоза 3ТЭ25К2М с дизелем GEVO12 производства General Electric. Этот зарубежный дизель мы закупаем потому, что российского дизеля мощностью 3,5 тыс. кВт в природе не существует. Отечественный дизель Д300 пока находится в разработке.

Магистральный тепловоз 2ТЭ35А, который разрабатывает Группа Синара, будет шестнадцатиосным двухсекционным с асинхронными тяговыми двигателями и новым российским дизелем ДМ185, мощность которого значительно больше мощности серийно изготавливаемых образцов. Мы заключаем контракт «будущей вещи» на две машины, в котором прописаны наши требования к локомотивам. Они должны появиться в 2022 году.

В 2021 году завершится сертификация трёхсекционного грузового электровоза постоянного тока 3ЭС6 – модификации двухсекционного 2ЭС6. Трёхсекционные машины нам сейчас нужнее, чем двухсекционные. А в 2022 году должен быть построен электровоз 2ЭС6А с асинхронным двигателем.

Продолжается разработка локомотивов, работающих на альтернативных видах топлива. В текущем году планируется изготовление опытного образца маневрового газотепловоза

ТЭМ29 и маневрового электровоза ЭМКА2 с гибридной силовой установкой на базе отечественных литий-ионных аккумуляторных батарей. Аккумуляторные экологически чистые электровозы планируется использовать на маневровой работе на пассажирских станциях городов-мегаполисов и курортах Северного Кавказа.

– ТМХ планировал приобрести норвежский завод Bergen Engines, обладающий технологиями производства двигателей. Для этих целей?

– Завод пока не куплен. Норвежское правительство приостановило сделку, посчитав, что производимая на заводе продукция двойного назначения.

Как я понимаю, ТМХ намерен купить этот завод не только для нужд РЖД, у них большой рынок сбыта. Второй момент – не обязательно, что они будут поставлять только двигатели. Они производят коленвалы, топливную аппаратуру. В России никто не делает топливную аппаратуру. На любом российском дизеле, даже в автомобилях, стоит аппаратура Bosch. Сегодня ни одного дизеля, в котором больше шести цилиндров, нет с российскими коленвалами.

– Несмотря на то что локомотивы закупаются в соответствии с инвестиционной программой, на некоторых дорогах есть дефицит тяговых мощностей. С чем это связано?

– Если говорить об инвентарном парке или о парке, находящемся в распоряжении депо, то локомотивов хватает. Сегодня в большей степени встала проблема с техническим состоянием старого парка.

В этом году была нестандартная зима, которая повлияла на качество сервиса и время нахождения локомотивов в депо. Особенно на Восточном полигоне. В депо заходили обледеневшие локомотивы. И перед проведением технического обслуживания надо было дать им как минимум оттаять. Спокойные зимы прошлых лет расслабили сервисные компании. И испытание этой зимой мы прошли в лице сервиса слабо.

Кроме того, в пандемическом 2020 году возникли трудности с обучением сервисного персонала и с линейным оборудованием. Этому были посвящены последние разборы у генерального директора ОАО «РЖД», которые он проводил с представителями «Локотеха», «СТМ-сервиса».

Таким образом, парка хватает, но надо, чтобы он работал. Однако этот вопрос больше находится в зоне ответственности сервисных компаний.

Что касается инвестпрограммы, то на Восточном полигоне она могла бы быть и побольше. Ситуация такова: по электровозам мы практически полностью её выбираем – покупаем «Ермаки» у Новочеркасского электровозостроительного завода.

По тепловозам инвестпрограмму, наверное, можно увеличить. Возможно, в течение года ситуация изменится. Уже сегодня мы перевозим на Восточном полигоне больше, чем должны были везти в конце 2021 года. И всё идёт к тому, что эта тенденция продолжится. В частности, грузовладельцы, которые находятся в районе БАМа, всё больше стали пользоваться услугами РЖД. Эльга заявляет перевозку на 18 млн тонн угля в этом году. Под эти перевозки нужны тепловозы.

Сейчас у нас есть 3ТЭ25К2М, единственный тепловоз, который может везти состав массой 7100 тонн на БАМе. Но дело в том, что мы увидели определённые инфраструктурные ограничения. Например, на участке от Верхнезейска до Ургала пропускная способность составляет 18 пар поездов в сутки. И увеличить провозную способность можно исключительно за счёт увеличения веса поезда. А для увеличения веса поезда надо использовать большее количество тяжёлых тепловозов. Одна пара поездов от Верхнезейска до Ванино – это восемь тепловозов. А заявляется 12 пар поездов в сутки. Нужно 96 тепловозов, чтобы вывезти все объёмы. Поэтому предполагаю, что инвестпрограмму ждут изменения. Но это зависит от бюджета, который выделит компания.

– На сети растёт объём контейнерных перевозок. Идёт ли работа над созданием локомотивов, способных увеличить скорость движения контейнерных составов?

– Максимальная – конструкционная – скорость эксплуатируемых в настоящее время грузовых локомотивов составляет 120 км/ч, следовательно, техническая готовность локомотивного комплекса при реализации скоростных грузовых перевозок с данной скоростью движения обеспечена.

Увеличение маршрутной скорости контейнерных поездов достигается за счёт совершенствования технологии пропуска контейнерных поездов и эффективного использования тяговых ресурсов, а также оптимизации пунктов смены локомотивов и локомотивных бригад.

Для дальнейшей реализации проекта скоростных грузовых перевозок разработаны технические требования для электровозов при вождении ускоренных контейнерных перевозок на Восточном, Западном и Южном полигонах. В технические параметры локомотивов будет заложена возможность увеличения скорости движения грузовых составов до 140 км/ч.

– Экономия топливно-энергетических ресурсов – важный показатель работы дирекции. Какие показатели снижения расходов энергоресурсов достигнуты в минувшем году?

– В 2020 году нам удалось добиться существенной экономии топливно-энергетических ресурсов в обоих видах тяги. Она составила 3,6 млрд руб., или 117% к уровню предыдущего года.

Положительные результаты достигнуты благодаря целому комплексу мероприятий, которые реализует Дирекция тяги. Во-первых, благодаря эффективному применению рекуперативного торможения, во-вторых, соблюдению режимов прогрева локомотивов, в-третьих, внедрению и использованию ресурсосберегающих систем. Например, для тепловозов активно применялись системы автоматического запуска дизеля, управления впрыском топлива, регистрации параметров работы, учёта дизельного топлива.

Также удалось достичь экономии свыше 1 млрд руб. за счёт улучшения качественных показателей использования тягового подвижного состава. Например, за счёт увеличения среднего веса грузового поезда и за счёт снижения объёмов порожнего пробега локомотивов.

На этот год запланировано снижение затрат к уровню 2020 года в электрической тяге на 329,2 млн кВт·ч, в дизельной тяге на 25,2 тыс. тонн на общую сумму 2,2 млрд руб.

– Газета «Гудок» не раз писала о вводе в эксплуатацию новых домов отдыха локомотивных бригад, модернизации эксплуатационных и сервисных депо. Каковы планы обновлений в этом году?

– В 2020 году введено в эксплуатацию 70 объектов строительства и 1036 единиц кранового, технологического и контрольно-измерительного оборудования депо, выполнен капитальный ремонт 103 зданий и сооружений.

Обновление объектов инфраструктуры мы собираемся продолжать и в этом году. Уже подготовлена проектная документация для строительно-монтажных работ на 51 объекте. Запланирован капитальный ремонт на 191 объекте. В частности, ожидаем ввода в строй нового локомотивного депо на станции Ерофей Павлович Забайкальской дороги, домов отдыха локомотивных бригад на станциях Адлер Северо-Кавказской дороги и Камышлов Свердловской магистрали. Для обеспечения ремонта нового тягового подвижного состава на сервисные предприятия запланирована поставка 738 единиц технологического и контрольно-измерительного оборудования.

– Вы считаете правильным решение о передаче функций обслуживания бригадных домов внешним исполнителям?

– Верность этого решения проверена временем. Договоры по комплексному обслуживанию домов и комнат отдыха локомотивных бригад заключались Дирекцией тяги в 14 региональных дирекциях с 2015 года.

Действие первых договоров закончилось в июне 2019 года. При формировании второго пула договоров мы учли основные недостатки ранее действовавших документов и

постарались их устранить ещё на этапе формирования технического задания. Например, мы установили квалификационные требования к работникам обслуживающих предприятий и включили в список ряд дополнительных работ, которые ранее выполнялись персоналом эксплуатационных локомотивных депо.

Таким образом, заключение договоров освободило начальников депо от непрофильных функций по содержанию бригадных домов и позволило повысить производительность труда.

– В прошлом году внедрено приложение «Личный кабинет машиниста». Что оно даёт и какие перспективы развития имеет?

– Мобильное приложение «Личный кабинет машиниста» совмещает в себе справочно-информационную систему, коммуникационную площадку, функционал навигатора и автоматизированного рабочего места работника с большим количеством функций, заточенных именно под локомотивный комплекс. Оно позволяет передавать машинистам и их помощникам всю необходимую информацию, связанную с работой. В режиме реального времени в личном кабинете отображаются отработанные часы, расчёты сверхурочных и недоработки, расходы топлива либо электроэнергии и прочие данные так называемого лицевого счёта работника. Приложение расскажет и о том, как получить допуск к поездке – пройдены ли все медицинские осмотры, сданы ли необходимые экзамены, пройдено ли очередное тестирование. Приложение предусматривает возможность общения с коллегами в чате и на форуме, позволяет непосредственно обратиться к руководству предприятия и Дирекции тяги. Существенно упрощаются ведение Книги замечаний машиниста, внесение замечаний в бортовой журнал технического состояния локомотива – вместо заполнения бланков в конце поездки достаточно просто отправить соответствующий текст или медиафайл через систему. Поддерживается также функция голосового ввода с дальнейшим распознаванием замечания.

Тиражирование приложения на все региональные дирекции тяги мы начали во второй половине 2020 года. Конечно, возможность установить личный кабинет есть не у всех – есть люди, у которых нет соответствующих гаджетов. Не все умеют с ними работать, особенно представители старшего поколения. Тем не менее на текущий момент пользователями системы являются уже более 80% работников локомотивных бригад.

– В 2021 году впервые после отмены ограничений женщины взойшли на борт локомотивов в качестве помощников машиниста. Как локомотивный комплекс подготовился к их встрече и будут ли полностью женские экипажи?

– Весь прошлый год мы отбирали и учили претенденток, принимали у них экзамены, отправляли в дублёрские поездки. Параллельно с организацией учебного процесса работали над обеспечением их всем необходимым, включая форменную и специальную одежду. Мы уделили особое внимание подготовке к приёму женщин в домах отдыха локомотивных бригад, выбору подходящих маршрутов для первых поездок.

Семнадцать женщин, которые были направлены на обучение от Дирекции тяги, успешно сдали экзамены, получили свидетельство «Помощник машиниста электровоза» и были приняты на работу по специальности в эксплуатационные локомотивные депо Москва-Сортировочная-Рязанская, Пермь-Сортировочная, Свердловск-Пассажирский. Многие из них отправились в путь в первые часы этого года, как только законодательно были сняты ограничения на поездки женщин в составе локомотивных бригад. Работают они в пассажирском движении, на электровозах ЭП20 и ЭП2К, которые соответствуют международным стандартам. Мы провели специальную оценку условий труда на этих локомотивах, которые подтвердили допустимые для женщин значения вредных факторов по шуму и напряжённости трудового процесса.

Что касается чисто женских локомотивных бригад, то они возможны. Женщины-помощники хотят стать машинистами и высказывают такие амбиции на наших встречах.

Гипотетически, если в одном депо будет и машинист и помощник женщина, то почему бы и не сформировать такой экипаж. Особенно если речь идёт о пассажирском, а не о грузовом движении. Ведь в пассажирском есть поездная бригада, которая может оказать помощь в ситуациях, когда нужна чисто мужская сила.

Есть и психологический момент. Лично мне кажется, что комфортнее будет работать бригаде, в которой есть и мужчина, и женщина. Но каждый случай – индивидуален и формирование каждой бригады проходит через психолога. Именно он будет определять совместимость двух конкретных людей. На практике мы увидим это через три года, когда первые женщины-помощники осуществят свою мечту стать машинистами. Сейчас же мы создаём для этого все условия и всесторонне их поддерживаем.

<https://gudok.ru/newspaper/?ID=1558149&archive=2021.03.29>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ТАТЬЯНА ДМИТРАКОВА; НА ЧИСТЫХ ОСТРОВАХ; 2021.03.29; К 2025 ГОДУ САХАЛИНСКАЯ ОБЛАСТЬ НАМЕРЕНА ДОСТИЧЬ УГЛЕРОДНОЙ НЕЙТРАЛЬНОСТИ**

Единственный островной регион России - Сахалинская область - два последних десятилетия строил свою экономику на, казалось бы, незыблемом фундаменте шельфовой добычи нефти и газа. Теперь же стоит задача диверсификации и привлечения инвестиций в иные отрасли. Почему «зеленеет» сахалинский уголь? Кто будет покупать у Сахалина углеродные единицы? Зачем области поезд на водородной тяге? На эти и другие вопросы ответил на «Деловом завтраке» в редакции «Российской газеты» губернатор Сахалинской области Валерий Лимаренко.

Валерий Игоревич, в программе вашей мартовской поездки в Москву было обсуждение инвестиционного портала для регионов России. Что это за инструмент и для чего он послужит?

Валерий Лимаренко: Нужно создать условия, при которых инвесторы захотели бы вкладывать деньги в те или иные регионы и в те или иные отрасли промышленности, чтобы как отечественный, так и иностранный капитал направлялся в Российскую Федерацию. В том числе дать инвесторам удобный доступ к необходимой информации.

Инвестору очень важно знать, снабжены ли промышленные площадки инженерной инфраструктурой - электрическими сетями, газом, канализацией, очистными сооружениями, в каком состоянии находятся железная дорога и порты, сколько стоят газ и электричество, как территория обеспечена трудовыми ресурсами, какая нормативно-правовая база действует. Огромное количество вопросов! Все это можно будет увидеть сразу на инвестиционной карте страны. Такой инструмент мы сейчас готовим для регионов РФ.

Эту работу ведет группа экспертов под эгидой Министерством экономики и под общим руководством первого заместителя председателя правительства РФ **Андрея Белоусова**.

От лица большого коллектива специалистов мы презентовали эту систему и обсудили, как должна выглядеть инвестиционная карта. Фактически мы отработывали техническое задание - что должно быть на инвестиционной карте и какие источники использовать, чтобы эта информация была объективной. Карта должна быть связана с геоинформационной системой, где формируется территориальная планировка каждого региона, обозначены транспортно-логистическая инфраструктура, промышленные и селитебные зоны, жилая застройка, объекты соцкультбыта.

Я как председатель инвестиционной комиссии Госсовета и глава Сахалинской области показывал тот набор, который есть в нашем регионе. У нас реализуется 450 инвестиционных проектов в разных отраслях на общую сумму около 800 миллиардов рублей. И все эти проекты указаны на карте - с инженерным обустройством, с дорогами, со всей логистикой, с полным описанием, с сервисами для инвесторов. Можно, не выходя из этой информационной системы, заказать, например, подключение к электрическим

сетям, водоснабжению или оформить земельный участок. Можно подать заявку, задать вопрос или пожаловаться. Есть специальная команда, которая работает с этими жалобами в режиме реального времени.

Такие механизмы действуют в Москве, Московской области, Татарстане, ряде других регионов. И мы хотим, чтобы они стали стандартом для всех субъектов РФ. Россия должна быть конкурентоспособной, а значит, мы должны уметь лучше представлять российские регионы для инвесторов.

Продолжается формирование дальневосточной авиакомпании, в частности, распределяются ее акции между регионами ДФО. Что изменится для Сахалинской области и всех дальневосточников с организацией нового перевозчика - снизится цена билетов? появятся новые маршруты? обновится парк самолетов?

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

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

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

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

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

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

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

Сахалинская область - один из лидеров по строительству жилья на Дальнем Востоке. А сколько лет потребуются, чтобы избавиться от ветхих домов?

Сахалинская область выбрана в качестве пилотного региона для создания торговой системы для операций с углеродными единицами на внешнем и внутреннем рынках. Почему именно ваш регион стал участником этого эксперимента и что уже сделано?

Валерий Лимаренко: Короткий ответ: углеродные единицы планируем продавать уже с 2022 года. Теперь расширенный. По Парижскому соглашению о климате для снижения парникового эффекта необходимо сокращать выбросы CO<sup>2</sup>, то есть уменьшать углеродный след от хозяйственной деятельности. В перспективе, чтобы продать товар или услугу, потребуется показать в документах углеродный след предприятия. Реализовать «грязную» продукцию без покупки углеродных единиц у тех, кто успешно сократил выбросы на своей территории, будет невозможно.

В Российской Федерации уже есть проект соответствующего закона, а мы вышли с инициативой начать эксперимент с нашей области и намерены достичь углеродной нейтральности островов в 2025 году.

На Сахалине работают крупнейшие мировые компании, специализирующиеся на добыче углеводородов: «Газпром», «Роснефть», Shell, ExxonMobil, «Сахалин Энерджи». Они повысили эффективность добычи и перекачки газа и нефти, уменьшили затраты энергии на это и стали одними из лидеров в области снижения углеродного следа среди энергетических гигантов.

Можно серьезно снизить выбросы CO<sup>2</sup>, если перестать жечь уголь и дизель. В ближайшую пятилетку при участии «Газпрома» мы переведем на газ все котельные. До Курил трубопроводы, конечно, не дотянутся, но отдаленные уголки региона - 15 процентов потребителей - переведем на сжиженный природный газ. У нас есть малотоннажный завод, который поставляет СПГ на внутренний рынок, строится еще один.

Активно переводим автомобили на экологичное топливо. Частным владельцам компенсируем до 150 тысяч рублей за переоборудование бензиновых машин. Новую технику закупаем только газомоторную. Обновляем автобусный парк Южно-Сахалинска, общественный транспорт станет работать на электрической, газовой и водородной тяге. Через пять лет не менее половины всех автомобилей в области будет ездить на газе или электричестве.

Мы хотим жить на чистых островах. Поэтому боремся с загазованностью и угольной пылью. В частности, планируем производить «зеленый» уголь. Зеленый он не по цвету, а по организации добычи и транспортировки. Восточная горнорудная компания строит 23-километровый конвейер, который будет доставлять уголь от Солнцевского разреза до морского порта Шахтерск. В этом году на руднике запустят «БелАЗ» на электрической тяге. Прорабатывается проект использования ветряной энергетики. Все для того, чтобы сахалинский уголь стал «зеленым» - с минимальным углеродным следом, а значит, конкурентоспособным на мировом рынке.

Кто будет покупать у Сахалина углеродные единицы? Например, они понадобятся «Аэрофлоту» и другим авиакомпаниям: керосин оставляет мощный углеродный след. Российские и зарубежные предприятия, которые из-за специфики производства, не могут добиться углеродной нейтральности, - наши потенциальные покупатели.

В 2019 году «Росатом» подписал соглашение с властями островного региона, РЖД и «Трансмашхолдингом» о сотрудничестве по запуску водородного поезда на острове. Где и как будут производить топливо для такого локомотива?

Валерий Лимаренко: В Сахалинской области создается водородный кластер. Один из его элементов - единственный в РФ поезд на водородной тяге. Железная дорога на острове не связана напрямую с материковой, поэтому она - удобный плацдарм для эксперимента.

С одной стороны, дело новое, с другой - есть богатый опыт у наших ракетчиков и атомщиков, в 1970-е годы в Советском Союзе самолеты летали на этом топливе, сейчас в Китае и Японии выпускают автомобили на водороде. Наши соседи по АТР потребляют большое количество водорода, это растущий рынок.

Технологии производства отработаны: из метана либо из воды с помощью «зеленой» энергетики. Правда, это пока не дешево, к тому же водород тяжело хранить. Поэтому его нужно производить поблизости от рынков сбыта, то есть на Сахалине. В области созданы

условия для российских и зарубежных инвесторов, заинтересованных в этом проекте. Есть сырье и электроэнергия. Под эту программу мы выделяем земельный участок, готовы провести его инженерное обустройство и ввести там льготный режим налогообложения.

Сахалинская область - признанный центр туризма на Дальнем Востоке, особенно зимнего. Но развитие туристической инфраструктуры и рост спроса, по мнению самих сахалинцев, вызвали увеличение цен на туристических объектах и сделали их менее доступными для местных жителей. Как найти баланс между необходимостью привлекать платежеспособных путешественников и интересами сахалинцев и курильчан?

Валерий Лимаренко: Противоречия движут нас в будущее. И они гораздо шире сферы туризма. На Сахалине действуют компании мирового уровня. Но рабочие места в них занимают не сахалинцы, а вахтовики. А надо, чтобы трудились наши жители.

То же самое хочу сказать про курорты. Вы, может быть, удивитесь, но мы стремимся, чтобы туризм был в первую очередь местный. Семья, которая трудится в течение недели, должна на выходные дни выехать на природу и отдохнуть в хороших условиях.

Все усилия власти сейчас нацелены на создание комфортных условий проживания на островах. И доступный туризм - составная часть этого комфорта. Наш проект туристско-рекреационного кластера «Лагуна Буссе» занял четвертое место во всероссийском конкурсе, проведенном АСИ. Специалисты сочинского горного курорта «Роза Хутор» помогают нам в реализации проекта «Архипелаг Онекотан» на Северных Курилах, создают туристическую деревню на тысячу мест. Первые шале на острове Парамушир сдадут в следующем году, а через два года появится гостиница в Северо-Курильске.

Безусловно, мы думаем о гостях, которые приезжают к нам из других регионов и стран. Но не гонимся за массовым туристом.

С 2021 года в Сахалинской области в шесть раз увеличили расходы на содержание дорог, а на их строительство и ремонт направят почти три миллиарда рублей. В чем область обходится своими силами, а в чем помогает федеральный бюджет?

Валерий Лимаренко: Дороги - это проблема номер один: лишь треть автотрасс в регионе имеет твердое покрытие.

В этом году передана в федеральную собственность Охинская трасса - 850-километровая автодорога Оха - Южно-Сахалинск, соединяющая север и юг острова. Предстоит заасфальтировать грунтовые разрывы общей длиной 197 километров. Стоимость этих работ - 26 миллиардов рублей до конца 2024 года, и теперь их возьмет на себя федеральный бюджет, он же выделит средства на ремонт и содержание трассы. В результате в областном бюджете, похудевшем из-за падения нефтяных цен, высвободятся деньги, которые мы направим на приведение в порядок региональных дорог. Расходы на содержание трасс в этом году мы действительно увеличили в шесть раз, потому что приняли принципиальное решение - содержать их по стандарту.

Огромные усилия прикладываем к тому, чтобы получить внебюджетные ресурсы, причем в объеме не меньшем, чем средств из бюджетов. Немало денег начинает поступать от тех, кто связывает с Сахалином свое будущее, например, от нефтегазовых компаний. В частности, в связи с грядущей реализацией проекта «Сахалин-3» «Газпром» приступил к строительству социальных объектов общей стоимостью около 20 миллиардов рублей.

<https://rg.ru/2021/03/28/reg-dfo/limarenko-dorogi-problema-nomer-odin-v-sahalinskoj-oblasti.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.03.29; УСМИРЕНИЕ ИЗ ПРАВИЛ; ЭКИПАЖАМ САМОЛЕТОВ СНОВА ХОТЯТ РАЗДАТЬ НАРУЧНИКИ**

Идея раздать наручники и другие спецсредства экипажам воздушных судов для усмирения дебоширов во время полета вновь обрела актуальность. Инциденты на борту происходят регулярно, а обезвреживать нарушителей приходится с помощью различных

подручных средств, рассказал «Российской газете» депутат Госдумы Александр Старовойтов. Инициированный им законопроект еще в 2019 году прошел первое чтение, но дальше пока не продвинулся.

Об очередном инциденте на борту во время полета стало известно накануне. Издание Life Shot обнародовало письмо «Аэрофлота» в Госдуму, в котором авиакомпания пожаловалась на одного из депутатов, устроившего дебош вместе с другими пассажирами бизнес-класса.

К принятию идеи раздать экипажам спецсредства позитивно относятся в «Аэрофлоте», рассказал Старовойтов. Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта также разослала письма в **минтранс** и Госдуму с просьбой поддержать законопроект и ускорить его рассмотрение, сообщила газета «Ведомости» со ссылкой на документы.

За выдачу спецсредств экипажам, по словам депутата, выступают и в **минтрансе**. В ходе встречи с депутатами Комитета Госдумы по транспорту и строительству **министр транспорта Виталий Савельев** сказал, что поддерживает идею, и попросил комитет активизировать работу, говорит Старовойтов. **Однако в минтрансе комментировать «РГ» эту тему не стали.**

Вряд ли бортпроводники обладают какими-то специальными навыками борьбы, чтобы в итоге применить специальные средства, признает депутат. Но если посмотреть на происходящую практику на авиарейсах, можно заметить, что усмирять дебоширов экипажу помогают сами пассажиры. А в этом случае в ход вообще идут различные шарфы, чулки. «Но мы прекрасно понимаем, что шарфами и чулками можно достаточно серьезно травмировать дебоширов, и в дальнейшем они будут иметь право подать в суд из-за причинения им телесных повреждений при использовании подручных средств», - замечает Старовойтов. Поэтому основная идея законопроекта - разрешить использование специальных средств.

В соответствии с законопроектом, перечень таких спецсредств должно определить правительство. По крайней мере на начальном этапе можно говорить о применении пластиковых наручников, которые помогут нейтрализовать авиадебоширов, но при этом не будут причинять пассажирам травмы, пояснил депутат.

<https://rg.ru/2021/03/28/v-gd-predlozhili-snabzhat--samoletov-naruchnikami-dlia-aviadeboshirov.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; СЕРГЕЙ ТИХОНОВ; 2021.03.29; ДАЛЬНИЙ ВОСТОК ЖДЕТ ГАЗИФИКАЦИИ**

Проработать вопросы использования сжиженного природного газа (СПГ), доставляемого в контейнерах, как альтернативы обычной газификации, а также планы развития газопереработки и газохимии на Дальнем Востоке поручил минэнерго и минвостокразвития председатель правительства **Михаил Мишустин**.

«Подключение промышленных и коммунальных объектов к газовым магистралям даст стимул к развитию экономики, создаст новые рабочие места, повысит доходы граждан и, что особенно важно, позволит снизить уровень загрязнения воздуха из-за выбросов от сжигания угля и мазута. А это вопрос качества жизни людей на Дальнем Востоке. Ведь сейчас около 35% из них живут в экологически неблагоприятных условиях», - сказал глава правительства.

По словам **вице-премьера**, полномочного представителя президента в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрия Трутнева, сейчас уровень газификации региона почти в три раза ниже среднероссийского. Причины этого - огромные расстояния и низкая плотность населения. Тем не менее стоит задача удвоить объем газификации, предоставить возможность реализации крупных перерабатывающих проектов, дать газ для населения, подчеркнул Трутнев.

Планируется, что газификация удаленных регионов будет возможна на основе СПГ, поскольку его возможно доставлять на большие расстояния на труднодоступные территории, куда нерентабельно строить газопроводы и отсутствует большая транспортная инфраструктура. Пилотные проекты могут быть реализованы в Республике Бурятия и Забайкальском крае.

«Необходимо доставить газ до каждого домохозяйства и до каждого нового инвестпроекта, потому что Дальний Восток сам по себе является одной из крупнейших в мире газодобывающих территорий. Этот потенциал необходимо задействовать для повышения здесь уровня газификации», - отметил глава минвостокразвития Алексей Чекунков.

Газификации региона на основе СПГ может способствовать развитие малотоннажного производства. Среди наиболее вероятных претендентов на автономную СПГ-газификацию называются Республика Саха (Якутия) и Амурская область. В «дорожной карте» по развитию рынка малотоннажного СПГ, утвержденной правительством, указано, что мощность малых заводов планируется увеличить в 4 раза к 2025 году до более 400 тысяч тонн в год. Пока в России работает 11 малотоннажных заводов по производству СПГ совокупной мощностью около 100 тысяч тонн. Загружены они всего на 40%, а на внутренний рынок продукцию поставляют только 8 заводов.

<https://rg.ru/2021/03/28/reg-dfo/gazifikaciia-v-dfo-v-tri-raza-ustupaet-srednemu-pokazateliu-po-rossii.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, ИРИНА НЕВИННАЯ; 2021.03.29; НЕ ПРИВЕЗИТЕ ВИРУС; ОТКРЫВАЯ ГРАНИЦЫ, ВЛАСТИ НЕ ЗАБЫВАЮТ О СОБЛЮДЕНИИ МЕР ПРОТИВОЭПИДЕМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

С 1 апреля наша страна восстанавливает регулярное международное авиасообщение сразу с несколькими странами, в том числе и с нашими соседями, чьи граждане частенько приезжают в Россию на заработки. Как это может сказаться на ситуации с вирусом внутри страны?

Уже через несколько дней наша страна восстанавливает регулярное международное авиасообщение с Германией, Венесуэлой, Сирией, Таджикистаном, Узбекистаном, Шри-Ланкой. И если, скажем, из Венесуэлы вряд ли стоит ожидать большого притока приезжих, то вот жители Таджикистана с нетерпением ждут, когда снова можно будет приезжать в Россию на заработки. Будем ли мы, открывая границы, защищаться от въезда людей, инфицированных коронавирусом, ведь новый всплеск заболеваемости не нужен никому?

Европейские страны такого рода барьеры применяют повсеместно уже в течение года. Время от времени правила меняют - в зависимости от того, атакует вирус или сдает позиции. Так, на фоне нынешних осложнений Германия со вчерашнего дня требует от въезжающих в страну отрицательный ПЦР-тест на COVID-19, и сдать его нужно не ранее чем за 48 часов перед поездкой. Эстония, как и другие европейские страны, дифференцирует строгости в зависимости от эпидситуации в стране вылета: сейчас свободно можно приехать в страну лишь из шести государств Европы, в остальных случаях нужно провести в изоляции 10 дней. Чехия требует свежий отрицательный тест на «корону» от въезжающих из Польши, где сейчас обострение эпидситуации, с последующей пересдачей через пять дней. Собственно, в той или иной мере аналогичного порядка придерживаются и другие государства, разрешающие въезд иностранцам. В ОАЭ, например, прилетевшим прямо в аэропорту делают повторный тест на коронавирус (независимо от наличия теста, сделанного перед вылетом), и до получения результата туристы обязаны оставаться в отеле, соблюдая карантин.

Что касается России, которая продолжает постепенно расширять перечень стран, в которые возобновляются регулярные полеты, у нас по-прежнему действуют меры эпидемического контроля, сообщили «РГ» в Роспотребнадзоре.

Российские туристы уже привыкли к порядку, согласно которому, вернувшись из зарубежной поездки, должны в течение трех дней сдать ПЦР-тест на коронавирус и, получив результат, в течение трех дней загрузить его на сайт госуслуг.

Что касается иностранцев, вылетая в Россию, они еще при посадке в самолет должны иметь медицинскую справку на русском или английском языках с отрицательным результатом теста на COVID-19, проведенного методом ПЦР. Допускается, что справка может быть оформлена на языке иностранного государства, но в этом случае к ней должен быть приложен перевод на русский язык, заверенный в российском консульстве. Тест, подобно тому, как это требуется и в большинстве других стран, нужно сдать не ранее чем за три дня до вылета.

Кроме того, для прилетающих из Великобритании и Северной Ирландии, а также для всех иностранцев, которые приезжают в нашу страну на длительное время и собираются работать, действует правило соблюдения двухнедельной изоляции сразу после прилета.

Кстати, как пояснили в Роспотребнадзоре, работники-иностранцы, которые проходят оформление через миграционный центр, получают в нем направление на исследования и по другим инфекционным заболеваниям. Если все в порядке, инфекции не выявлены, иностранные работники спокойно оформляют патент и приступают к трудовой деятельности.

Между тем, Таиланд с 1 июля 2021 года откроет Пхукет для вакцинированных туристов, сообщили в министерстве туризма и спорта страны.

Как поясняет Bloomberg, власти Таиланда рассчитывают протестировать открытие курортного острова, чтобы в случае успеха распространить эту практику и на другие туристические регионы страны, например, остров Самуи. Остальные курорты для туристов, прошедших вакцинацию, власти планируют открыть только с октября 2021 года.

Для въезда на Пхукет потребуется представить документ о вакцинации. В этом случае не нужно будет проходить карантин. Какой именно вакциной должен быть иммунизирован турист, издание не уточняет.

Ранее в Таиланде уже объявляли о поэтапном сокращении карантина для въезжающих в страну. С 1 апреля он должен быть сокращен с 14 до 10 дней. Кроме того, гостям, находящимся на карантине, должны разрешить посещать в специальных гостиницах бассейны и фитнес-залы. Также можно будет заказывать и покупать продукты питания из магазинов и ресторанов.

<https://rg.ru/2021/03/28/kak-skazhetsia-otkrytie-aviasoobshcheniia-na-situacii-s-koronavirusom-v-rossii.html>

### **ИЗВЕСТИЯ; АННА УСТИНОВА, МАРИНА БОЧКАРЕВА; 2021.03.29; ПОВОРОТ РУБЛЯ: ЦЕНЫ НА ТАКСИ МОГУТ ВЫРАСТИ ЕЩЕ НА 5–10%; ОЧЕРЕДНОМУ ПОВЫШЕНИЮ БУДЕТ СПОСОБСТВОВАТЬ ПОДРОЖАНИЕ ТОПЛИВА, СЧИТАЮТ В ОТРАСЛИ**

Тарифы на поездки в такси в этом году могут увеличиться еще на 5–10% на фоне роста цен на топливо, заявили «Известиям» в Общественном совете по развитию такси. Как указали в объединении, в ряде регионов уже были случаи завышения цен в несколько раз, например в Приморском крае. Таксопарки обеспокоены ростом цен на метан и бензин. Поэтому высока вероятность, что бизнес может заложить издержки в стоимость тарифов. Цены на поездки в столице в феврале выросли в два-три раза из-за погодных явлений, отмечали в дептрансе Москвы и общественных организациях. Сейчас они всё еще

остаются на 30–40% выше, выявили «Известия» на основе анализа ценовой политики агрегаторов.

Не полный бак

Счетная палата (СП) предупредила о риске повторения топливного кризиса 2018 года, говорилось в годовом отчете СП от 17 марта. Однако позже аудиторы поспешили успокоить потребителей и уточнили, что такой риск минимален. Буквально на следующий день, как писали «Известия», Независимый топливный союз (НТС) направил письмо председателю правительства **Михаилу Мишустину** с просьбой принять меры по стабилизации рынка, иначе в противном случае цены на бензин в рознице до конца года могут вырасти выше инфляции, а при худшем сценарии – на 14%.

Продолжение роста цен на горюче-смазочные материалы вызовет однозначную реакцию со стороны перевозчиков, предупреждает председатель Общественного совета по развитию такси Ирина Зарипова со ссылкой на прогнозы СП и НТС. В таком случае увеличение тарифов на перевозки может составить 5–10%, ожидает она.

Представители таксопарков на Дальнем Востоке, в Центральной России и на Урале через общественный совет сообщили, что на текущий момент расценки на такси у них с прошлого года не изменились. За исключением временных повышенных коэффициентов, связанных с погодными условиями.

Выбивается из общей картины ситуация в Приморском крае, где с начала года на фоне дорожающих бензина и газомоторного топлива цены на такси выросли в несколько раз, рассказали в общественном совете. Так, цена на топливо там увеличилась на 2–3 рубля за литр, тогда как в среднем по России – на 1–1,5 рубля за литр, указали в объединении. В соседнем Хабаровске стоимость поездок повышалась в 2–3 раза из-за дефицита топлива и увеличения его стоимости.

За последние четыре месяца розничные цены на сжиженные углеводородные газы на Алтае, в Новосибирской, Кемеровской и Томской областях выросли в среднем на 40% – с 20–23 рублей за литр до 28–30 рублей, добавили в общественном совете.

Большое беспокойство у таксопарков вызывает также рост стоимости на метан, продолжает Ирина Зарипова. Ощутимое увеличение цен на этот вид топлива сильно затормозит переоборудование транспортных средств, предупредила она.

Если цена на бензин АИ-92 увеличилась незначительно, то на пропан-бутан взлетела с 16 рублей за литр в прошлом году до 29 рублей в 2021-м, фиксирует исполнительный директор Ассоциации автомобильных перевозчиков и легкового такси Олег Бекетов. В прошлом году куб метана обходился в 14–16 рублей, а сейчас удерживается на отметке 19–20 рублей в зависимости от заправки, указал эксперт. Таким образом, использовать газ для работы в такси становится невыгодно.

Действительно, цены в этом году выросли на все виды топлива без исключения, признает директор пермского таксопарка «Леверна» Александр Петров. Он ожидает роста стоимости горючего на 10–15% к концу года. В целом за последние пять лет цены на топливо выросли на 30–40%, тогда как на такси, напротив, снизились на 50%, говорит он. Тарифы устанавливают не перевозчики, а агрегаторы заказа такси, добавил специалист.

Не топливом единым

В 2021 году в ФАС поступило около 60 жалоб на завышение цен на услуги агрегаторов такси, рассказали «Известиям» в **пресс-службе** антимонопольной службы. Больше половины пришлось на середину февраля в связи с неблагоприятными погодными условиями в разных регионах страны. Основное количество претензий поступило из Москвы и Московской области, Республики Татарстан, Нижнего Новгорода, Астрахани, Орловской области.

16 февраля Общероссийское объединение пассажиров, Объединение потребителей России и движение «Сильная Россия» попросили ФАС проверить рост цен в 3–5 раз на услуги такси в период снегопадов.

В дептрансе Москвы тогда также отметили рост цен. «В прошедшие выходные (13–14 февраля. – «Известия») удивила не только погода, но и цены на такси. Из-за снегопада спрос вырос, и некоторые агрегаторы подняли стоимость в два, а то и три раза. Многим пришлось отказаться от поездок – спрос в субботу упал на 28% по сравнению с обычной субботой», – говорилось в Telegram-канале ведомства.

«Мы вновь хотим обратиться к агрегаторам: завышение цены уже не первый раз происходит именно тогда, когда такси особенно нужно городу. Такая практика лишает многих пассажиров доступных поездок», – отметили в дептрансе.

По наблюдениям «Известий», в Москве с февраля цены на такси выросли на 30–50% и остаются на высоких уровнях.

ФАС направила запросы агрегаторам такси для изучения обоснованности изменения цен при ухудшении погодных условий (в метель) и для изучения их влияния на рынок такси в целом. Ведомство направило запросы в адрес «Яндекс.Такси», «Ситимобил», «Везет», Gett, «Максим».

Цены для клиентов, которые напрямую обслуживаются в таксопарках, а не пользуются приложениями агрегаторов, действительно могут повыситься на 5–10% – не только из-за роста цен на бензин, но и по причине увеличения стоимости автомобилей, указывает генеральный директор Gett в России Анатолий Сморгонский. Но это не повлияет на ценообразование Gett, так как компания уходит от прямого взаимодействия с таксопарками и является «агрегатором для агрегаторов», то есть передает часть заказов в массовом сегменте другим сервисам.

Средняя цена заказа ежегодно увеличивалась в пределах 3% за исключением 2015–2016 годов, сказал «Известиям» руководитель отдела по связям с общественностью сервиса заказа такси «Максим» Павел Стенников. В 2021 году уже произошла коррекция примерно на 2%. Если же повышение цен на услуги такси произойдет на уровне 5–10%, как прогнозируют в общественном совете, то средний чек по стране может вырасти в пределах 10–15 рублей, ожидает представитель сервиса.

– Изменение цен на топливо, естественно, влияет на средневзвешенную начальную стоимость километра пути у таксомоторных перевозчиков, но это лишь один из факторов ценообразования в такси. Стоимость услуги перевозки зависит не только от цен на бензин и газ как части комплекса затрат на ведение деятельности, но также от дорожных и погодных условий, сезонности, конкуренции, – обратил внимание Павел Стенников.

В «Яндекс.Такси» не стали делать прогнозов по ценам на услуги. В компании поддержали коллег и напомнили, что финальная стоимость поездки зависит не только от тарифов, но и от баланса спроса и предложения, погодных условий и дорожной ситуации.

Руководитель одного из таксопарков, работающих в Волгограде, Воронеже и Краснодаре, подчеркивает, что при росте цен на топливо расценки на такси остаются на прежнем уровне и повышаются только в периоды высокого спроса. Ситуацию на рынке может изменить еще и выход агрегатора Di Di, который будет завоевывать свою нишу. Поэтому, как ожидает собеседник «Известий», будут разные промоакции со сниженной стоимостью и другие агрегаторы не станут на этом фоне поднимать свои ценники с целью удержания постоянных клиентов.

Сервис «Везет» не получал сообщений от перевозчиков об изменении тарифов, сказала «Известиям» его представитель Юлия Варламова. В компании затруднились делать прогнозы об изменении стоимости услуг.

В «Ситимобил» отметили, что стоимость поездок в сервисе формируется с помощью алгоритмов динамического ценообразования, которые учитывают множество факторов: загруженность дорог, прогнозируемую продолжительность поездки, количество машин на линии. Повышение тарифов не является ключевым фактором для формирования цены, добавили там. Агрегатор также запустил топливную программу, благодаря которой водители партнеров имеют скидку на топливо, сказали в компании.

<https://iz.ru/1142825/anna-ustinova-marina-bochkareva/povorot-rublia-tceny-na-taksi-mogut-vyrasti-eshche-na-5-10>

### **ВЕДОМОСТИ; АННА ПОДЛИНОВА; 2021.03.29; «НОВАТЭК» И «ЛУКОЙЛ» ХОТЯТ ЗАКЛЮЧИТЬ ИНВЕСТИСОГЛАШЕНИЯ С МИНЭНЕРГО НА СУММУ ПОРЯДКА 150 МЛРД РУБЛЕЙ; КОМПАНИИ НАМЕРЕНЫ ПОЛУЧИТЬ ГОСПОДДЕРЖКУ ЗА МОДЕРНИЗАЦИЮ ЗАВОДОВ, ПОСТАВЛЯЮЩИХ ПРОДУКЦИЮ НА ЭКСПОРТ**

«Новатэк» планирует заключить инвестиционное соглашение с Минэнерго, которое позволит компании получить господдержку при модернизации перерабатывающих мощностей, рассказали «Ведомостям» два источника. По их словам, речь идет о комплексе «Новатэка» в Усть-Луге, сумма соглашения составит чуть более 50 млрд руб. Комплекс в порту Усть-Луга на Балтийском море перерабатывает стабильный газовый конденсат в легкую и тяжелую нефту, керосин, дизельную фракцию и мазут. Конденсат и готовая продукция экспортируются с комплекса морским транспортом. Согласно данным «Новатэка», в 2019 г. комплекс переработал 6,9 млн т стабильного газового конденсата и произвел 6,74 млн т продукции, в том числе 4,3 млн т легкой и тяжелой нефти, 1,09 млн т керосина, 1,34 млн т дизельной фракции и мазута.

В 2019 г. на комплексе в Усть-Луге началось строительство установки гидрокрекинга тяжелого остатка (мазута). Его запуск позволит увеличить глубину переработки стабильного газового конденсата в светлые нефтепродукты с более высокой добавленной стоимостью, что, в свою очередь, окажет существенное положительное влияние на доходность от реализации жидких углеводородов и денежные потоки компании, подчеркивает «Новатэк». Сейчас «Новатэк» ведет переговоры с Минэнерго и определяется с параметрами инвестсоглашения, говорит источник, близкий к одной из сторон.

Аналогичное инвестсоглашение летом планирует заключить и «Лукойл». По словам источника, знакомого с планами компании, в данном случае речь идет о модернизации Пермского завода, сумма соглашения – порядка 90–100 млрд руб. Мощность Пермского НПЗ составляет примерно 13 млн т в год. Предприятие производит более 60 наименований нефтепродуктов (бензин, дизтопливо, реактивное топливо и т. д.), при этом около 50% продукции отгружается за рубеж. Как отмечается на сайте компании, «Лукойл» завершил основную программу модернизации своих нефтеперерабатывающих заводов в 2016 г., инвестировав более \$10 млрд. Сейчас продолжается реализация точечных инвестиционных проектов.

Что такое инвестиционные соглашения

В конце 2020 г. **президент РФ** подписал закон о предоставлении стимулов для компаний и НПЗ, которые заключают инвестиционные соглашения с Минэнерго. Правительство предоставит льготу в виде инвестиционного коэффициента 1,3 к обратному акцизу на нефтяное сырье только в том случае, если компания вложит к 2026 г. более 50 млрд руб. в строительство установок глубокой переработки нефти. При этом соглашение необходимо подписать до октября 2021 г. О выполнении условий договоренностей предприятия будут отчитываться ежегодно до 30 марта.

Соглашение обязывает компанию строить новые или реконструировать действующие производственные мощности глубокой переработки, а взамен предоставляет право получить вычет на акциз до 1 января 2031 г. Компании должны выполнить обязательства в полном объеме, иначе льгота не будет выплачиваться.

По подсчетам правительства, этот механизм привлечет около 1 трлн руб. в строительство порядка 30 установок глубокой переработки нефти в следующие 6–10 лет.

В **пресс-службе** Минфина вопросы по теме инвестсоглашений переадресовали в Минэнерго и нефтекомпаниям. В Минэнерго «Ведомостям» сообщили, что министерство

находится в процессе заключения соглашений с рядом российских НПЗ о предоставлении инвестиционной надбавки к возвратному акцизу на нефтяное сырье. В «Лукойле» и «Новатэке» на запросы «Ведомостей» не ответили.

Государство ранее уже простимулировало модернизацию российских НПЗ, за счет чего выросли глубина переработки и качество топлива, напоминает ведущий аналитик Фонда национальной энергетической безопасности Игорь Юшков. Судя по тому, что правительство готово вновь оказать поддержку компаниям, оно видит необходимость в еще большей модернизации перерабатывающих мощностей для стабильных поставок на внутренний рынок, полагает он. При этом, по словам Юшкова, не совсем ясна логика государства, которое готово поддерживать модернизацию Усть-Луги, продукция которой полностью экспортируется. То же самое касается и Пермского завода «Лукойла». «Тем не менее если государство предложило меры поддержки, которыми могут воспользоваться все предприятия при соблюдении определенных условий, то почему бы частным компаниям этим не воспользоваться? Если есть возможность получить компенсацию, компании будут этим пользоваться», – рассуждает Юшков.

В марте 2021 г. инвестсоглашения с Минэнерго заключили семь нефтеперерабатывающих заводов. В частности, тот же «Лукойл» подписал с Минэнерго соглашения для Нижегородского НПЗ. Компания не раскрывала сумму соглашения, но, по данным источника «Ведомостей», она составила порядка 90–100 млрд руб. В рамках соглашения «Лукойл» планирует построить комплекс переработки нефтяных остатков с установкой замедленного коксования (УЗК) мощностью 2,1 млн т в год, установку гидроочистки дизельного топлива и бензина мощностью 1,5 млн т в год и др. Ввод комплекса в эксплуатацию намечен уже на IV квартал 2021 г. За счет нового комплекса глубина переработки нефти на заводе вырастет до 97%, выход светлых нефтепродуктов – до 74%.

Инвестсоглашение с Минэнерго подписала и «Газпром нефть» – по Московскому и Омскому НПЗ. Как уточнили «Ведомостям» в компании, модернизация ведется по проектам комплексов глубокой переработки нефти, которые повысят глубину переработки почти до 100%. Совокупные инвестиции «Газпром нефти» в строительство новых комплексов превысят 200 млрд руб.

Также соглашения с инвестициями в 100,65 млрд руб. подписали Афипский и Орский НПЗ, входящие в группу «Сафмар» Михаила Гуцериева. На Афипском НПЗ планируется построить УЗК с гидроочисткой мощностью 1,6 млн т год. Кроме того, соглашение фиксирует поддержку проекта по реконструкции комплекса гидрокрекинга с увеличением его мощности с 2,5 млн до 3 млн т в год. Соглашение по Орскому НПЗ предусматривает строительство новых объектов глубокой нефтепереработки – УЗК мощностью 1,2 млн т в год и установки депарафинизации бензинов мощностью 600 000 т в год.

«Татнефть» заключила соглашение по комплексу «Танеко» в Нижнекамске. Оно предусматривает строительство четырех установок с общим объемом инвестиций более 50 млрд руб., в том числе установок замедленного коксования, каталитического крекинга, гидроконверсии тяжелых остатков и изодепарафинизации дизельного топлива (гидроизодепарафинизации).

Помимо этого, по данным «Ведомостей», аналогичное соглашение подписал Новошахтинский НПЗ.

В настоящее время целый ряд российских НПЗ нуждается в модернизации, прежде всего в строительстве установок глубокой переработки, говорит генеральный директор ИГ «Петромаркет» Иван Хомутов. По его оценке, сейчас в среднем по стране выход светлых нефтепродуктов составляет около 60% от объема переработанной нефти, темных – около 35%. При этом оптимальным уровнем можно считать выход светлых продуктов в районе 78%, а темных – 15%, уточняет он. Чтобы стимулировать углубление переработки и был придуман механизм инвестиционной надбавки, поясняет эксперт. «Инвестиционная надбавка – это субсидия из бюджета. Фактически государство в рамках механизма будет

софинансировать модернизацию НПЗ», – объясняет Хомутов. По его расчетам, общая сумма выплат по инвестнадбавке, которую государство направит НПЗ с 2021 по 2030 г., составит около 1,7 трлн руб. При этом, по мнению Хомутова, НПЗ «Лукойла», «Газпром нефти» и «Татнефти» в основном могли бы реализовать свои программы развития и без такой инвестнадбавки.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/03/28/863519-novatek-lukoil>

### **FORBES; МАРИЯ КОКОРЕВА, ИРИНА ЮЗБЕКОВА; 2021.03.26; НЕБЕСНОЕ ШИФРОВАНИЕ: КАК АВИАКОМПАНИИ ПЫТАЮТСЯ ИЗБЕЖАТЬ ПЕРЕХОДА НА РОССИЙСКИЕ СИСТЕМЫ БРОНИРОВАНИЯ**

С 2018 года профильные чиновники пытаются заставить отечественные авиакомпании хранить данные о перелетах россиян внутри страны, что, по мнению перевозчиков, приведет к росту цен на авиабилеты. Спустя три года авиакомпании нашли способ избежать требования отправлять данные пассажиров в иностранные системы в зашифрованном виде. К разработке систем шифрования авиакомпании думают привлечь «Яндекс» или «Лабораторию Касперского», сказал источник Forbes.

Крупнейшие авиакомпании России – группа «Аэрофлот» и S7 – тестируют системы шифрования данных пассажиров, благодаря которым их можно будет безопасно передавать в иностранные системы обслуживания, рассказал Forbes источник в компании-операторе одного из крупнейших авиаперевозчиков и подтвердил источник, близкий к «Ростеху».

18 марта первый тест своей системы шифрования провела S7 на рейсе Москва-Новосибирск, сказал собеседник Forbes в компании-операторе, тестирование подтвердила пресс-служба S7.

«Тестирование технологии прошло при участии **представителей Минтранса**, Amadeus (глобальная система бронирования. – Forbes), силовых ведомств, «Аэрофлота». Сотрудник S7 Airlines забронировал и совершил перелет из Москвы в Новосибирск: его персональные данные были успешно переданы в зашифрованном виде в Amadeus», – сообщил представитель авиакомпании. Шифрование «полностью безопасно» и защищает персональные данные российских пассажиров при перелетах внутри страны, добавил представитель S7.

«Считаем, что шифрование данных является хорошим и надежным решением по защите персональных данных», – сказал Forbes представитель «Уральских авиалиний».

Директор по работе с авиакомпаниями России и СНГ Amadeus Светлана Малюк ответила Forbes, что компания «активно сотрудничает» с российскими перевозчиками при проектировании и внедрении «надежных систем».

Forbes направил запрос в «Аэрофлот», «Победу» и **Минтранс**.

Давняя проблема

Сейчас крупнейшие авиакомпании, в том числе группа «Аэрофлот» и S7, используют иностранные системы обслуживания пассажиров – американские Sabre и Navitaire, а также испанскую Amadeus. Такие системы нужны для хранения данных о проданных билетах и наличии мест на рейсах. Но то, что российские авиакомпании пользуются иностранными системами, не устраивает российское правительство. Минтранс утверждал, что нужно обеспечить суверенитет России при выполнении внутренних воздушных перевозок и безопасность персональных данных пассажиров.

**Минтранс** настаивал на том, чтобы до конца октября этого года Sabre, Amadeus и другие иностранные системы бронирования локализовали свои серверы в России. В противном случае российские авиакомпании будут вынуждены мигрировать в российские системы бронирования. Их две – Leonardo, принадлежащая компании «Сирена Трэвел», и «Транспортные автоматизированные информационные системы», принадлежащая структурам аэропорта Внуково.

Процесс миграции в отечественные системы приведет к росту цен, в итоге оплачивать перенос данных в Россию будут пассажиры, предупреждал в 2019 году в комментарии для РБК президент «Utair – Пассажирские авиалинии» Павел Пермяков. Бывший заместитель гендиректора «Аэрофлота» Кирилл Богданов в 2018 году говорил, что российские системы бронирования предназначены «для обеспечения работы второго эшелона авиакомпаний». «Аэрофлот» и S7 состоят в международных альянсах, и системы бронирования должны иметь тесную связь с продуктами других авиакомпаний.

Около года назад авиакомпании стали обсуждать третий вариант – возможность шифрования в России данных пассажиров, их «анонимизации», рассказывает источник в компании-операторе одной из крупнейших авиакомпаний и источник, близкий к «Ростеху». Тестирование начали в этом году.

Имя и фамилия пассажира, а также паспортные данные зашифровываются в случайный набор букв, он же отражается на бирке багажа. В таком виде данные поступают в иностранную систему бронирования и отправляются на ее серверы за рубеж. Если данные поступают обратно, то они автоматически дешифруются. Это может потребоваться, например, при возникновении спорных ситуаций с пассажиром.

Чтобы разработать такие системы шифрования, перевозчики в том числе рассматривают возможность привлечь к сотрудничеству российские IT-компании. Речь идет о «Яндексе» или «Лаборатории Касперского», сказал Forbes источник в компании-операторе.

По словам двух источников Forbes в «Яндексе» и «Лаборатории Касперского», официальных предложений от российских перевозчиков не поступало. В **пресс-службах** обеих компаний отказались от **комментариев**.

Авиакомпании могут своими силами зашифровать такие данные, отмечает собеседник Forbes, близкий к «Ростеху».

Сколько это может стоить, выяснить не удалось. Технически преобразование данных – несложный процесс, и чаще всего это уже встроено в систему перевозчика, говорит бизнес-консультант Cisco по информационной безопасности Алексей Лукацкий. Само шифрование, по словам эксперта, «практически бесплатное», но к издержкам приводят тестирования и обучение персонала.

Временная и надежная мера

«Преобразование данных – временная мера. Но при такой сложной ситуации она может остаться навсегда», – говорит источник, близкий к «Ростеху».

Это достаточно надежный инструмент, независимо от того, на территории какого государства данные потом хранятся, отмечает Алексей Лукацкий. Но сложности могут возникнуть у аэропортов, если авиакомпании будут использовать разные системы шифрования, отмечает он.

Также важно избегать коллизий, когда получившиеся данные совпадают у разных пассажиров, сказал замруководителя лаборатории компьютерной криминалистики Group-IB Сергей Никитин. «Если говорить про безопасность, то эта тема вызывает в целом иронию, так как в даркнете без проблем можно купить историю перелетов любого гражданина РФ за 3000-5000 рублей, что является куда большей угрозой», – добавляет он.

<https://www.forbes.ru/finansy-i-investicii/424555-nebesnoe-shifrovanie-kak-aviakompanii-pytayutsya-izbezhat-perehoda-na>

### **ТАСС; 2021.03.26; В ООН ПРИЗВАЛИ ПРИОРИТЕТНО ВАКЦИНИРОВАТЬ ОТ COVID-19 ЭКИПАЖИ МОРСКИХ И ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

Экипажи морских и воздушных судов должны быть вакцинированы от коронавируса в приоритетном порядке наряду с представителями других профессий, играющих особенно важную роль в условиях пандемии. Об этом говорится в распространенном в пятницу в

Женева совместном заявлении Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) и ряда других специализированных учреждений системы ООН.

«ВОЗ наряду со своими партнерами призывает рассматривать моряков и авиаэкипажи в качестве «основных работников» и отдавать им приоритет при вакцинации вместе с другими [профессиями] этой группы», - подчеркнули в организации.

Как отмечается в заявлении, «морской и воздушный транспорт - это два основных вида деятельности, поддерживающих глобальную торговлю и мобильность и являющихся ключом к устойчивому экономическому восстановлению». Морской транспорт доставляет товары, на которые приходится 80% объема мировой торговли. В этой сфере в мире заняты 2 млн моряков. По оценкам, в январе 2021 года около 400 тыс. из них оказались «заблокированы» вследствие пандемии коронавируса на борту коммерческих судов ввиду истечения срока контрактов или из-за невозможности вернуться на родину. Что касается воздушного транспорта, то в 2019 году им воспользовались 5,7 млрд пассажиров. На грузовые авиаперевозки пришлось 35% стоимости доставленных в мире товаров.

Авторы заявления призвали правительства «отдать приоритет морякам и авиаэкипажам в национальных программах вакцинации против COVID-19 наряду с другими основными работниками». Моряки и экипажи воздушных судов «должны быть как можно быстрее защищены посредством вакцинации». Подчеркивается также, что организации, выступившие с совместным заявлением, «полностью поддерживают своевременную разработку международных гармонизированных рамок для сертификатов вакцинации, чтобы облегчить международные поездки моряков и авиаэкипажей».

Помимо ВОЗ, соавторами заявления выступили Международная организация труда, Международная организация по миграции, Международная морская организация и Международная организация гражданской авиации.

<https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/11004927>

### **ИНТЕРФАКС; 2021.03.26; В РФ СТАРТОВАЛИ ПРОДАЖИ «ЕДИНЫХ» БИЛЕТОВ В АБХАЗИЮ НА КУРОРТНЫЙ СЕЗОН**

Мультимодальные пассажирские перевозки из российских регионов по «единым» билетам в Абхазию и обратно возобновятся 30 апреля, продажи билетов стартовали в пятницу, сообщили portalу «Интерфакс-Туризм» в **пресс-службе** АНО «ЕТД» (Единая транспортная дирекция) Минтранса РФ.

Как уточнили **пресс-службе**, перевозки будут осуществляться с пересадкой на железнодорожном вокзале Адлера и в аэропорту Сочи с 30 апреля по 30 сентября в пять городов Абхазии: Гагру, Пицунду, Гудауту, Новый Афон и Сухум.

Воспользоваться «единым» билетом можно будет при путешествии на поезде до ж/д вокзала Адлера и далее на автобусе, в также на самолете до аэропорта Сочи и далее на автобусе в Абхазию.

При пересечении российско-абхазской границы пассажиры проходят паспортный контроль самостоятельно. Автобус подвозит туристов к контрольно-пропускному пункту и пересекает границы отдельно. После завершения всей процедуры пассажиры возвращаются в автобус, который ожидает их на стоянке на территории Абхазии.

По данным АНО «ЕТД», стоимость проезда из Сочи в Гагру – 458 руб., в Пицунду – 506 руб., в Гудауту – 582 руб., в Новый Афон – 657 руб., в Сухум – 707 руб.

Оформить «единый» билет «поезд + автобус» в Абхазию можно в кассах любого железнодорожного вокзала, агентских сетей АО «ФПК», а также на сайте ОАО «РЖД». Билет «самолет + автобус» оформляется через агентскую сеть Транспортной клиринговой палаты.

В 2021 году перевозки по «единому» билету организованы также от железнодорожного вокзала и аэропорта Минеральных Вод на горнолыжные курорты Приэльбрусья –

Нейтрино, Эльбрус, Тегенекли, Байдаево, Иткол, Чегет, Терскол, Азау, а также в Домбай. Ведутся работы по началу перевозок в Архыз.

<https://tourism.interfax.ru/ru/news/articles/77603>

### **ИНТЕРФАКС; 2021.03.26; ВОССТАНОВЛЕНИЕ ДЕЙСТВОВАВШИХ В ПЕРИОД СССР ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ РЕШИТ ПРОБЛЕМУ СКОПЛЕНИЯ МАШИН НА КПП «ВЕРХНИЙ ЛАРС», СЧИТАЕТ ПОСОЛ РФ В АРМЕНИИ**

Разблокирование транспортных коммуникаций в регионе позволит решить проблему скопления грузов на КПП «Верхний Ларс» на российско-грузинской границе, заявил **посол России в Армении Сергей Копыркин**.

«Вопрос не простой, возникающий достаточно регулярно», - сказал посол, отвечая на вопрос журналистов о возможностях решения проблемы скопления нескольких сотен грузовых автомобилей, переправляющих грузы из России в Армению и в обратном направлении.

«Думаю, что один из путей решения проблемы - работа, которая ведется в рамках трехсторонней группы по открытию коммуникаций. Она не простая, но с точки зрения решения вопросов, о которых вы говорите, имеет большое значение», - заявил Копыркин.

Ранее на этой неделе **вице-премьер** Армении Мгер Григорян заявил, что Армения и Азербайджан при посредничестве России обсуждают возможность восстановления всех транспортных коммуникаций, действовавших в период СССР.

«Обсуждения ведутся по восстановлению всех коммуникаций, действовавших в советские времена. Это и автодороги, и железные дороги», - сказал Григорян, отвечая на вопросы депутатов в парламенте 24 марта.

По его словам, трехсторонняя рабочая группа на уровне **вице-премьеров** Армении, России и Азербайджана провела ряд заседаний.

«Есть прогресс, но пока работы ведутся на экспертном уровне», - отметил Григорян.

### **ТАСС; 2021.03.29; ПРЯМОЙ РЕЙС ИЗ ВЛАДИВОСТОКА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ЗАПУСТЯТ 1 ИЮНЯ**

Беспересадочный рейс из Владивостока в Санкт-Петербург запустят 1 июня впервые за много лет, сообщает в понедельник **пресс-служба** международного аэропорта Владивосток.

«Международный аэропорт Владивосток сообщает о переходе на летнее расписание полетов, которое будет действовать с 28 марта по 30 октября 2021 года. В летнем сезоне откроется долгожданный беспосадочный рейс по маршруту Владивосток - Санкт-Петербург. С 1 июня авиакомпания Nordwind будет выполнять рейсы с частотой два раза в неделю - по вторникам и субботам», - говорится в сообщении.

Как пояснили ТАСС в **пресс-службе**, в прошлые годы по этому направлению самолеты летали лишь с несколькими пересадками. Общее время в пути до Петербурга на новом рейсе составит 8 часов 45 минут.

Также в летнем расписании 2021 года возобновится прямой рейс в Сочи, увеличится до трех раз в день частота перелетов в Москву, а также вырастет частота рейсов на Камчатку и Сахалин. Впервые будут запущены прямые беспосадочные рейсы в алмазную столицу России - город Мирный. Кроме того, с 21 апреля до двух раз в неделю увеличится количество рейсов в Сеул.

21 января **премьер-министр** РФ **Михаил Мишустин** на заседании кабмина сообщал, что жители Дальнего Востока смогут приобретать авиабилеты по специальному сниженному тарифу. Цена билета на самолет для дальневосточников составит от 8 до чуть более 10 тыс. рублей, уточнил он, заметив, что это позволит большему числу людей воспользоваться возможностью льготных авиаперевозок. 23 января правительство России

одобрило выделение 5 млрд рублей на субсидирование авиаперелетов для жителей Дальнего Востока.

<https://tass.ru/v-strane/11014965>

### **ПРАЙМ; 2021.03.28; АВИАКОМПАНИИ РОССИИ ПЕРЕХОДЯТ НА ВЕСЕННЕ-ЛЕТНЕЕ РАСПИСАНИЕ**

Все авиакомпании и аэропорты России в последнее воскресенье марта переходят на весенне-летнее расписание, перевозчики вводят новые рейсы и увеличивают количество полетов на курорты.

Московский аэропорт «Шереметьево» сообщил, что в ходе летней навигации авиакомпании увеличат количество рейсов на популярных туристических и деловых направлениях, а также расширят маршрутную сеть. В летний сезон планируется выполнение регулярных рейсов из «Шереметьево» по 90 маршрутам (66 внутренним и 24 международным).

Как отмечает «Шереметьево», в предстоящем сезоне «Аэрофлот» будет выполнять рейсы из этого аэропорта по 69 маршрутам, среди них 47 направлений на территории России и 22 – в странах СНГ и дальнего зарубежья. Сам «Аэрофлот» пока не сообщал о своем расписании на предстоящий сезон. По данным «Шереметьево», авиакомпания увеличит частоту рейсов в Сочи, Симферополь и Анапу. Также по сравнению с зимним сезоном вырастет количество рейсов в Санкт-Петербург, Екатеринбург, Краснодар, Ростов-на-Дону и Казань. В весенне-летнем сезоне «Аэрофлот» увеличивает количество рейсов в Стамбул и Анталию.

Авиакомпания планирует открытие рейсов на Сейшельские острова. Внутрিরоссийская маршрутная сеть перевозчика пополнится рейсами в Геленджик и Магас. «Россия» с летнего сезона начинает выполнять полеты в Волгоград, Ижевск, Симферополь, в Сыктывкар, Саратов, Ставрополь, Махачкалу, Мурманск, Петропавловск-Камчатский, Пермь, Уфу, Саранск, Ханты-Мансийск, Минеральные Воды.

В мае из «Шереметьево» начнет летать лоукостер «Победа». В расписании перевозчика заявлены рейсы по 13 внутрироссийским направлениям, а также в Анталию.

Air India продолжит выполнение рейсов Москва-Дели. Nordwind Airlines планирует нарастить число рейсов в Анталию, также частоту полетов туда увеличат Royal Flight и Regas Fly. В летнем расписании Nordwind Airlines увеличится количество рейсов в Санкт-Петербург, Симферополь, Сочи и Анапу.

Сейчас «Шереметьево» проводит плановую работу по подготовке служб аэропорта и оператора по наземному обслуживанию «Шереметьево Хендлинг» к весенне-летнему периоду. Комплекс мероприятий включает инструктаж и аттестацию работников подразделений, подготовку наземной техники, оборудования, техсредств, аэродрома, сооружений и зданий. Проводится плановая проверка работоспособности систем вентиляции и кондиционирования. Для обслуживания аэродрома и воздушных судов в летний период выделено более 940 единиц спецтехники и оборудования, для которого проводится необходимое сезонное обслуживание перед началом эксплуатации.

Как сообщил «Домодедово», в новом сезоне авиакомпании-партнеры аэропорта предложат пассажирам рейсы в 60 городов РФ. Самые популярные направления – Симферополь и Сочи, 22 и 19 ежедневных рейсов соответственно.

По данным аэропорта, S7 Airlines будет летать в Симферополь восемь раз в день. В марте авиакомпания открывает еженедельные рейсы в Салоники. Летом S7 нарастит частоту до трех рейсов в день в Геленджик, до четырех – в Калининград. С 26 апреля авиакомпания запустит полеты в Бодрум с частотой три раза в неделю. Также S7 увеличит число полетов в Даламан с четырех до семи еженедельных рейсов.

«Уральские авиалинии» запланировали 10 рейсов в день в Симферополь. Также в летнюю программу полетов авиакомпания включила рейсы в Геленджик и нарастила количество рейсов в Калининград до трех в неделю.

«Домодедово» также отмечает, что Red Wings увеличит число рейсов в Симферополь до двух в день. В расписании перевозчика появятся Нижнекамск, Саранск, Саратов, Ульяновск и Белгород. С 30 апреля авиакомпания открывает второй ежедневный рейс в Екатеринбург, с 10 мая – один рейс в день в Калининград. Также перевозчик запускает чартеры в Анталию – семь еженедельных рейсов.

Smartavia с 23 апреля будет ежедневно летать в Краснодар, а с 24 апреля – в Новосибирск. Авиакомпания три раза в неделю планирует выполнять рейсы в Улан-Удэ. С начала лета Smartavia организует ежедневный рейс в Калининград.

«ИрАэро» откроет полеты в Симферополь два раза в неделю, NordStar – в Геленджик. «Алроса» увеличит частоту рейсов в Новосибирск. Royal Flight с 28 апреля начнет выполнять регулярные рейсы в Минводы и Сочи, с 23 мая в Анапу. Также перевозчик подготовил чартерную программу в Анталию и Бодрум.

Pegas Fly с 26 апреля запускает чартеры в Анталию с частотой один раз в день, с 21 мая планирует добавить второй ежедневный рейс. «Ямал» планирует чартеры на этот же курорт Турции. Pegasus Airlines с 26 апреля полетит в Аланью, Даламан, Измир, а с 27 апреля – в Анталию.

<https://1prime.ru/business/20210328/833338229.html>

### **BUSINESS FM; 2021.03.28; РФ И ОАЭ ДОГОВОРИЛИСЬ ОБ УВЕЛИЧЕНИИ ЧИСЛА РЕГУЛЯРНЫХ АВИАРЕЙСОВ**

Улететь в Арабские Эмираты будет проще. Москва и Абу-Даби договорились об увеличении числа регулярных авиарейсов.

Накануне ТАСС со ссылкой на источник сообщил, что уже с 28 марта российские авиакомпании могут начать отменять чартерные рейсы из Москвы и Санкт-Петербурга в города Объединенных Арабских Эмиратов. По словам собеседника агентства, под отмену могли попасть рейсы, на которые забронировано до 50 тысяч авиабилетов. Позже агентство сообщило, что регуляторы обеих стран выдали разрешения на осуществление всех чартерных рейсов между государствами.

Как рассказала Business FM исполнительный директор Ассоциации туроператоров России Майя Ломидзе, начавшаяся на фоне первого сообщения ТАСС паника не имела под собой никаких оснований.

Майя Ломидзе

исполнительный директор Ассоциации туроператоров России

«В настоящее время все рейсы, которые осуществляются в ОАЭ, – это регулярные рейсы. Та паника, которая поднялась в субботу, по нашей информации, не имеет под собой никаких оснований. Практически всю неделю велись переговоры по поводу увеличения рейсов как с одной, так и с другой стороны – как российскими авиакомпаниями, так и авиакомпаниями из Арабских Эмиратов. Эти переговоры в общем увенчались успехом. В пятницу было сообщено Росавиации, что количество рейсов увеличивается. В связи с этими переговорами просачивалась информация, что может быть скандал – и отменяет все рейсы. На наш взгляд, это были спекулятивные, несколько преувеличенные заявления. Сейчас они почему-то вылезли в прессу, при том что никаких оснований для сокращения перевозок, для отмены уже запланированных рейсов, сейчас нет».

В отрасли ожидают, что к майским праздникам авиабилеты в Эмираты подешевеют, говорит член президиума Альянса туристических агентств, гендиректор туристической сети «Розовый слон» Алексан Мкртчян:

Алексан Мкртчян

член президиума Альянса туристических агентств, гендиректор туристической сети «Розовый слон»

«Мы ждем регулярные рейсы в ОАЭ из 15 городов России, причем не только в Дубай, но и в Шарджу, и в Рас-эль-Хайму, а начиная с мая – уже и в Абу-Даби, закрытый пока для россиян эмират. Пока могу сказать так, что цена билетов будет резко снижаться. Если в декабре на Новый год можно было увидеть цену у «Аэрофлота» из Москвы (тогда еще не было рейсов из других городов) в 100-150 тысяч рублей за экономкласс в два конца, то сейчас билеты на апрель–май будут не дороже 35 тысяч рублей в оба конца».

<https://www.bfm.ru/news/468345>

### **ТАСС; 2021.03.28; АВИАВЛАСТИ РФ И ОАЭ СОГЛАСОВАЛИ ВЫПОЛНЕНИЕ ВСЕХ ЧАРТЕРНЫХ РЕЙСОВ МЕЖДУ СТРАНАМИ**

Авиационные власти РФ и Объединенных Арабских Эмиратов в субботу вечером согласовали условия выполнения чартерных грузопассажирских рейсов между странами. Об этом ТАСС сообщил источник в одной из авиакомпаний, выполняющих полеты в ОАЭ.

«Росавиация выдала разрешения для арабских авиакомпаний на все рейсы, которые они запрашивали, поэтому и авиавласти ОАЭ российским авиакомпаниям разрешения подтвердили», - сказал он.

При этом в авиакомпании «Победа», которая ранее в субботу предупредила клиентов о возможных изменениях в расписании рейсов в ОАЭ, сообщили ТАСС, что получили разрешение на выполнение 28 марта рейса из Москвы в Дубай.

Ранее ТАСС со ссылкой на источники сообщал, что российские авиакомпании могут начать отменять чартерные грузопассажирские рейсы из Москвы и Санкт-Петербурга в города ОАЭ с 28 марта, так как авиавласти двух стран до сих пор не выдали разрешения на выполнение грузопассажирских рейсов между странами в летнем сезоне полетов (начнется 28 марта).

Лоукостер «Победа» в субботу разослал клиентам, которые приобрели авиабилеты в Дубай и планируют вылет уже 28 марта, письмо, что «в расписании рейса DP888 Дубай - Москва 28 марта 2021 года возможны значительные изменения».

В конце прошлой недели российский оперативный штаб принял решение расширить количество регулярных рейсов между Россией и ОАЭ, разрешив выполнять по одному рейсу в эмираты из каждого региона РФ раз в неделю.

<https://tass.ru/ekonomika/11011971>

### **ТАСС; 2021.03.26; КОММЕРЧЕСКИЕ ЭЛЕКТРОСАМОЛЕТЫ МОГУТ ПОЯВИТЬСЯ В РОССИИ К 2030 ГОДУ**

Коммерческие самолеты с электродвигателями могут появиться в России к 2030 году, считает глава Минпромторга РФ Денис Мантуров.

«Вопрос в том, когда это будет применено уже в коммерческом плане. Объективно, в зависимости от востребованности рынка и маркетинга, я думаю, где-то к 2030 году. При этом, возможно, это произойдет и раньше», - сказал он журналистам. По словам министра, развитие направления электросамолетов зависит от многих факторов - эксплуатации, инфраструктуры, цены изготовления, типов самолетов.

«Мы движемся сегодня где-то в ногу, а где-то даже с опережением других наших зарубежных коллег. Я считаю, что какой-то летательный аппарат электрический к 2030 году получит свое коммерческое применение», - отметил Мантуров.

Первый российский самолет с электродвигателем на базе Як-40 поднимется в воздух в ближайшее время, заявил Мантуров.

«Полетит он в ближайшее время», - сказал министр.

Он отметил, что речь идет об экспериментальном летательном аппарате на базе Як-40, на котором впервые будет обрабатываться электрическая установка. Ранее курирующий промышленность **вице-премьер** Юрий Борисов сообщал журналистам, что электросамолет покажут на международном авиакосмическом салоне МАКС-2021.

Он отметил, что речь идет об экспериментальном летательном аппарате на базе Як-40, на котором впервые будет обрабатываться электрическая установка.

В феврале в Новосибирске состоялся наземный этап испытаний самолета с первым в мире сверхпроводящим электрическим двигателем в составе гибридной установки на базе самолета Як-40. Электрический авиадвигатель на высокотемпературных сверхпроводниках мощностью 500 кВт создан компанией «Суперокс» в рамках контракта с Фондом перспективных исследований.

<https://tass.ru/ekonomika/11005917>

### **ТАСС; 2021.03.27; ТРАССУ В ОБХОД ХАБАРОВСКА ХОТЯТ ПРОДЛИТЬ ДО БОЛЬШОГО УССУРИЙСКОГО ОСТРОВА**

**Вице-премьер РФ Марат Хуснуллин** призвал власти Хабаровского края доработать проект автомобильной трассы в обход Хабаровска, повысив его эффективность. Об этом он сообщил в субботу журналистам в ходе рабочей поездки в регион. Трассу планируют продлить до острова Большой Уссурийский с выходом на дороги Китая.

**«[Трасса «Обход Хабаровска»], безусловно, нужный проект, но он требует очень серьезной доработки. Михаил Владимирович (Дегтярев, врио губернатора Хабаровского края) нас нагрузил огромным количеством вопросов, обращений по деньгам, по решениям. Но мы найдем решения о возможности продления четвертого этапа [строительства автодороги] при более усовершенствованном варианте. Будем стараться найти варианты, как более эффективно эту трассу использовать»,** - сказал Хуснуллин.

Как уточнили ТАСС в **пресс-службе** группы «ВИС» (подрядчик проекта строительства «Обхода Хабаровска»), четвертый этап проекта предполагает развитие трассы с выходом на остров Большой Уссурийский и дороги Китая.

По словам Дегтярева, обслуживание трассы будет очень затратным для региона.

«Обход Хабаровска» - очень дорогой объект. Он будет «съедать» 2/3 дорожного фонда Хабаровского края. Он нас тянет вниз с точки зрения ремонта дорог и их содержания. Поэтому по четвертому этапу, который соединит весь обход Хабаровска с [федеральной] трассой «Уссури» и с будущей дорогой в Китай через грузопассажирский переход на острове Большой Уссурийский, мы нашли другое решение», - сказал врио губернатора. Он пояснил, что для этого существующая муниципальная дорога может быть расширена до четырех полос. «Инструментарии на это есть. И это значительно дешевле, а результат тот же. В нынешних условиях и финансах это будет самым приемлемым и принятым всеми сторонами вариантом», - подчеркнул глава региона.

Дорога в обход Хабаровска стоимостью 47 млрд рублей станет первой автотрассой в регионе, движение по которой будет разрешено с максимальной скоростью до 120 км в час, планируемая пропускная способность - до 31 тыс. автомобилей в сутки. Общая протяженность создаваемой транспортной инфраструктуры, включая пять дорожных развязок - 51 км. Строительство дороги началось в 2017 году, сдать ее планировали осенью 2020 года, но на сроки повлияли паводки.

Эта дорога - первый транспортный проект государственно-частного партнерства на Дальнем Востоке и первая региональная концессия, получившая софинансирование из федерального бюджета. Автодорога имеет стратегическое значение, она соединит сразу три федеральные трассы - «Уссури», «Амур» и «Восток». Транспортный обход позволит

разгрузить дорожную сеть краевой столицы на 18% за счет выведения транзитных потоков за пределы Хабаровска.

<https://tass.ru/ekonomika/11009653>

### **CAR.RU; 2021.03.28; РОССИЙСКИЙ СОЮЗ АВТОСТРАХОВЩИКОВ НАЧАЛ ПРОВЕРКУ ПУНКТОВ ТЕХОСМОТРА**

Специалисты РСА (Российский союз автостраховщиков) проводят проверки получивших аккредитацию пунктов проведения техосмотра. В ходе рейдов выясняют, насколько определённый центр соответствует требованиям к оснащению и прочему, установленным ранее **Минтрансом**.

Ещё в минувшем году выездные проверки пунктов техосмотра в России не проводились, поэтому центрам достаточно было предоставить определённые документы, чтобы подтвердить возможность выдачи автомобилистам диагностических карт. Однако с начала марта текущего года правила ужесточились и теперь специалисты РСА проводят проверки непосредственно на местах. Причём на это им отводится ровно год, то есть, к 1 марта 2022 года должны быть проверены все операторы и пункты техосмотра, получившие аккредитацию.

Отметим, что на сегодняшний день в нашей стране насчитывается немногим больше 5,1 тыс. аккредитованных операторов техосмотра и свыше 5,6 тыс. пунктов ТО. Пока результаты проверки удовлетворительные, отмечает Сергей Ефремов, заместитель руководителя Российского союза автостраховщиков. То есть, пропускная способность соответствует заявленной, равно как и соблюдаются все требования к оборудованию, инженерным системам, помещениям и прочим аспектам.

Благодаря проверкам РСА в России пункты проведения техосмотра смогут в полной мере оказывать предусмотренные услуги по новым правилам. Плюс, удастся в разы уменьшить количество сервисов, выдававших диагностические карты, но на самом деле существовавших лишь на бумаге.

<https://car.ru/news/autogramota/112344-rossiyskiy-soyuz-avtostrahovschikov-nachal-proverku-punktov-tehosmotra/>

### **АГЕНТСТВО МОСКВА; 2021.03.26; ДЕПУТАТ МГД АРТЕМЬЕВ ПРИЗВАЛ УСКОРИТЬ ДОРАБОТКУ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ**

Доработку законодательной базы для использования беспилотных автомобилей в городе необходимо провести в кратчайшие сроки. Об этом Агентству городских новостей «Москва» заявил депутат Московской городской думы Олег Артемьев.

«В Москве действует режим, позволяющий тестировать новые технологии без доработки законодательной базы, при этом процесс полностью контролирует специалист за рулем. Высокоавтоматизированные автомобили передвигаются с инженером-испытателем в салоне, но уже в ближайшее время машины будут ездить без водителей, что потребует доработки законодательства в кратчайшие сроки. Как только технология выйдет из режима тестирования и разработчики выведут на улицы города автомобили без водителя в салоне, законодательное обеспечение потребуется, и его разработку надо ускорить», - сказал Артемьев.

Он напомнил, что в Минтрансе разработан комплекс мероприятий по тестированию и поэтапному вводу в эксплуатацию на дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств (ВАТС) без присутствия инженера-испытателя в салоне. Документ, по его словам, предусматривает, что беспилотники без контроля водителя могут выйти на улицы уже во второй половине 2021 года.

«Эксплуатация беспилотного автомобиля сегодня является законодательной коллизией для многих стран, где ведется внедрение такого типа транспорта. Определение субъекта

права в случае с беспилотным автомобилем - это серьезная задача. Все законодательные акты в регулировании транспортной сферы ставят во главу угла человека: водителя, который, находясь за рулем, принимает то или иное решение и несет за него полную ответственность. Как определять уровень этой ответственности в случае с беспилотником - вопрос и безопасности движения, и тарифов страхования, штрафов за нарушения», - добавил депутат.

Он считает, что необходимо соблюсти баланс между защитой интересов общества и финансовой нагрузкой на разработчиков и владельцев транспортных средств. «Возможно на беспилотников будут заложены высокие тарифы по страхованию, частые техосмотры и другие обременения. Что в свою очередь может затормозить сами разработки, а также инвестиции в отрасль. Поэтому эти вопросы также необходимо учитывать», - пояснил Артемьев.

При этом депутат отмечает, что прозрачные и понятные всем участникам движения законы, которые касаются беспилотников, необходимы для снижения тревожности и недоверия к новому виду транспорта.

«Автомобилисты должны четко понимать, что делать и как поступать в случае, если произошло ДТП с участием беспилотного автомобиля. По сути, мы сегодня говорим об огромном цивилизационном скачке. Его можно сравнить с переходом от гужевого транспорта к автомобилю. Это потребует от всех участников движения серьезной перестройки привычек, и поэтому законодательная база должна опережать внедрение этой технологии, а не следовать за ней», - добавил он.

<https://www.mskagency.ru/materials/3099155>

### **ИНТЕРФАКС; 2021.03.26; РОСТЕХ ВОШЕЛ В КОНЦЕССИЮ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ МОСТА ПОД КАЛИНИНГРАДОМ СТОИМОСТЬЮ БОЛЕЕ 40 МЛРД РУБ**

ООО «РТ-Развитие бизнеса» (входит в «Ростех») в пятницу заключило соглашение об участии в концессионном проекте по строительству автомобильного моста через Калининградский морской канал, сообщил корреспондент «Интерфакса» с церемонии подписания документа.

Соглашение о концессии подписали генеральный директор ООО «РТ-Развитие бизнеса» Александр Назаров и член совета директоров ООО «Национальные транспортные концессии» (транспортный дивизион группы «ВИС») Наталия Резниченко. На церемонии присутствовали губернатор Калининградской области Антон Алиханов, генеральный директор «Ростеха» Сергей Чемезов и председатель совета директоров группы «ВИС» Игорь Снегурова.

Длина будущего вантового моста составит 2,85 км, а общая протяжённость транспортной инфраструктуры с учётом подходов - 8,1 км. Мост будет четырёхполосным, расчётная скорость движения по нему составит 120 км/ч, пропускная способность - более 10,5 тыс. автомобилей в сутки. Объект соединит Северный и Южный обходы Калининграда и станет частью кольцевого маршрута в районе Приморской рекреационной зоны с выходом на Балтийск.

Проект финансируется за счет кредитных средств Сбербанка (МОЕХ: SBER) и средств группы «ВИС». Общая стоимость капитальных затрат оценивается в 41,5 млрд рублей. Окончательная стоимость строительства объекта будет определена по итогам прохождения экспертизы проектной документации.

«Компания («Ростех» - ИФ) будет участвовать в масштабном и важнейшем для Калининградской области инфраструктурном проекте. Это существенно усиливает концессию», - заявил губернатор Алиханов.

В свою очередь глава «Ростеха» отметил, что проект позволит решить проблему транспортной доступности в регионе.

Концессионное соглашение сроком на 28 лет было подписано в июне 2019 года между правительством Калининградской области и ООО «Десятая концессионная компания» (входит в группу «ВИС»). В настоящий момент ведётся разработка проектной документации, рассмотрение и согласование отдельных технических решений. Проводятся общественные слушания по воздействию объекта на окружающую среду. До конца года планируется подача проектно-сметной документации на прохождение экологической и государственной экспертиз.

### **ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2021.03.29; НЕ НАДО ГРЯЗИ: ЗА НЕЧИТАЕМЫЙ НОМЕР ЛИШАЮТ ПРАВ; ПРЕНЕБРЕЖЕНИЕ АВТОГИГИЕНЫ МОЖЕТ ЗАКОНЧИТЬСЯ ПЛАЧЕВНО**

ГИБДД попросила водителей возить «чистящие принадлежности» для регистрационных знаков. За умышленно скрытый номер могут лишить прав, но возможно и более мягкое наказание. Чем рискуют автогрязнули, выясняли «Известия».

В пресс-службе МВД автомобилистам напомнили, что весной из-за талого снега номера и другие важные детали транспортного средства имеют тенденцию загрязняться и прекращают выполнять свою функцию. Поэтому ведомство рекомендует проверять чистоту знаков перед каждой поездкой, а также следить за тем, чтобы фары, зеркала и стекла также были не загрязнены.

«Быстро и неминуемо покрываются грязью»

Согласно ст. 12.2 КоАП РФ, езда с нечитаемым с расстояния в 10 м номерным знаком – административное правонарушение, за которое предусмотрен штраф в размере 500 рублей. За умышленно скрытый номер возможно наказание вплоть до лишения водительского удостоверения на срок до трех месяцев или штраф 5 тыс. рублей.

«Действительно, регистрационные знаки автомобиля должны быть всегда чистыми и читаемыми, поскольку их наличие и читаемость относятся к исправности транспортного средства. Правила дорожного движения обязывают водителя перед выездом проверить, а в пути обеспечить исправность автомобиля – в том числе и чистоту номерных знаков», – поясняет адвокат Сергей Радько.

Однако требование ПДД часто трудно выполнить. Зимой мешает использование реагентов, а весной уже через 300 м пути номерные знаки могут основательно испачкаться.

«Отдельная проблема, которую практически невозможно проконтролировать, – состояние заднего номера: на многих автомобилях аэродинамика устроена так, что номера быстро и неминуемо покрываются грязью. И именно на такие транспортные средства в потоке реагируют патрули ГИБДД», – рассказал «Известиям» вице-президент Национального союза автомобилистов Антон Шапарин.

«Это проблема водителя»

Причина загрязнения не имеет значения – это может быть снег от неудачного маневра с заездом в сугроб или грязь, попавшая на него при движении. «Катайся с тряпкой и водой, на мойку заезжай каждые полчаса – неважно. Это проблема водителя», – **прокомментировал** главный редактор журнала «За рулем» Максим Кадаков.

Получит автомобилист штраф или отделается предупреждением за езду с нечитаемыми номерами, решает только инспектор. Но даже если нарушение устранено после замечания инспектора, штраф заплатить придется всё равно.

Транспортное средство обычно останавливают, если номер не читается вообще, а водителя просто просят протереть знак и проводят разъяснительную беседу.

Грязь в баллончиках

Те, кто хочет обмануть камеры фото- и видеofиксации, чтобы сэкономить на штрафах, умышленно делают номера нечитаемыми. Если на улице не осталось грязи, хитрецы готовы ее даже купить.

«К сожалению, использование грязи в баллончиках имеет место быть. Например, на ЦКАД, где организованы пункты оплаты проезда через считывание номеров (free-flow), такой метод позволит уйти от оплаты», – рассказал Антон Шапарин.

Нужно отметить, что система оплаты free-flow, применяемая на ЦКАД, считывает и передний, и задний номерные знаки. Кроме того, в целях снижения числа транспортных средств с нечитаемыми номерными знаками на ЦКАД предусмотрены меры в виде проведения специальных мероприятий-рейдов ГИБДД.

**«В целях снижения численности пользователей платных автомобильных дорог с нечитаемыми регистрационными знаками у оператора предусмотрен штат специалистов ручного разбора, которые могут определить номерной знак в случае, если он плохо читаем и система автоматически не смогла его распознать», – прокомментировали ситуацию в пресс-службе ГК «Автодор».**

Всё равно прочитают

Загрязненный номер – не проблема для дорожной камеры, предупредили в ассоциации производителей и операторов систем распознавания и фотовидеофиксации «ОКО».

– За счет инфракрасной подсветки комплексы фотовидеофиксации способны распознавать рельеф номера и светоотражающую белую краску фона. Когда автомобильные номера загрязнены из-за плохой погоды или умышленно, в большинстве случаев это лишь слегка ухудшает качество, но существенно не влияет на работу комплексов.

Чтобы идентифицировать номера, которые видны только частично, применяются нейросети. Они определяют цвет, марку и модель автомобиля с помощью специальных алгоритмов и идентифицируют автомобиль по базе данных регистрации транспортных средств.

Если же номера автомобиля загрязнены так, что нельзя считать ни одной цифры, ни их рельеф, такой фотоматериал система фотовидеофиксации отправит в брак. Но на первом же посту ГАИ такой автомобиль, скорее всего, остановят.

Даже на платной парковке плохо читаемый номер не помешает наложить штраф. «Пешие инспекторы могут почистить такой знак для его идентификации – прикосновение к чужой собственности без ее повреждения законом не запрещено. К тому же номерные знаки не являются собственностью автовладельца», – предупредил Сергей Радько.

Кроме того, водители, которые специально искажают или частично скрывают номерные знаки, должны понимать, что системы фото- и видеофиксации используются не только для выявления дорожных правонарушений, но и для проведения оперативно-разыскных мероприятий.

«В случае угона их автомобиля поиски будут затруднены тем, что номер отображен некорректно, камеры не могут его зафиксировать и шансы на возвращение автовладельцу будут гораздо ниже», – предупредили в **пресс-службе «ОКО».**

Малозначительная грязь

Если номерной знак читаем и автомобилист не согласен с вынесенным штрафом, можно напомнить инспектору про ст. 2.9 КоАП РФ. При малозначительности совершенного административного правонарушения делопроизводство прекращается, инспектор ограничивается устным замечанием. При этом устное замечание выступает мерой превентивного воздействия, а не видом административного наказания.

Если же инспектор на такие меры не согласен, Антон Шапарин советует самостоятельно сфотографировать номерные знаки, причем так, чтобы инспектор также попал в кадр, и приложить эти фотографии к протоколу.

В объяснениях указать: «Был остановлен за грязные номера, остановку и действия инспектора ГИБДД (Ф.И.О. инспектора) считаю неправомерными, так как государственные регистрационные знаки читаемы, что подтверждается фотоснимками, сделанными сразу же после остановки транспортного средства. Прошу производство по делу прекратить за отсутствием события правонарушения».

С мнением Шапарина не согласен Сергей Радько, полагающий, что, если хотя бы одна цифра грязная, инспектор прав.

<https://iz.ru/1142476/anastasiia-pisareva/ne-nado-griazi-za-nechitaemyi-nomer-lishaiut-prav>

### **ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2021.03.29; ТРУДНОСТИ ПЕРЕХОДА: ЧТО ОЖИДАЕТ АВТОМОБИЛИСТОВ В БЛИЖАЙШИЕ МЕСЯЦЫ; МЕНЯЮТСЯ ПРАВИЛА ЭКЗАМЕНОВ НА ПРАВА И ПОРЯДОК ОФОРМЛЕНИЯ СДЕЛОК ОНЛАЙН**

В ближайшие несколько месяцев автомобилистов ждут несколько важных нововведений. Прежде всего, меняются правила экзаменов на права. Купить или продать подержанный автомобиль можно будет онлайн, через сайт госуслуг. Наконец, начнут действовать штрафы за шины не по сезону. В подробностях нововведений разбирались «Известия».

Площадка плюс город

С 1 апреля сдача практических экзаменов в ГИБДД будет проходить по-новому. Теперь «площадку» объединят с «городом»: кандидату нужно будет уверенно ориентироваться в потоке и выполнять четко поставленные задания инспектора ГИБДД в произвольном порядке. На всё отводится 30 минут. Таким образом, экзамен займет один день, а не два, как раньше.

За каждую ошибку будут начисляться баллы. Несмотря на то что экзамены объединили, число штрафных баллов не увеличилось. Как и прежде, разрешается набрать четыре на площадке и еще четыре в городе.

На протяжении всего процесса будет вестись аудио- и видеозапись. Проводить первую часть экзамена, как и раньше, будут на закрытых, огороженных площадках. Упражнения всё те же: заезд в бокс, разворот в ограниченном пространстве, параллельная парковка, «горка» и прочее. После успешного завершения «площадки» сразу же начнется «город». Примечательно, что с апреля точный маршрут заранее известен не будет.

– Я так понимаю, нам вначале будет сообщаться список улиц и перечень маневров, он есть в постановлении правительства и регламенте. И это плюс: когда мы знали все проверяемые улицы и повороты, это было натаскивание по маршруту, а сделать то же самое, следуя другой дорогой, ученики не могли, – поделилась с «Известиями» председатель правления Национального союза ассоциаций автошкол Елена Зайцева.

Парковка может выйти боком

Что касается проверки навыков парковки, то финальная версия регламента содержит компромиссный вариант. Если на маршруте конкретного экзаменационного подразделения есть такая возможность, ее используют. Если нет – можно проверять навык на тупиковых участках дорог, парковках и даже учебных площадках автошкол.

– Раньше в реальных условиях у учеников были большие трудности. Поэтому, чем больше обучения и проверок в городе – тем лучше, – констатировала Елена Зайцева. Однако непонятно, кто будет платить в случае возможного повреждения чужой машины во время экзамена.

Девушка перед сдачей практического экзамена на право управления автотранспортом категории «В» в ГИБДД Строгино в Москве Фото: РИА Новости/Максим Блинов

– С юридической точки зрения вопрос открытый. В ПДД процесс экзамена не описан, как и понятия «экзаменуемый» и «экзаменатор». Они есть в постановлении правительства. Но там тоже не прописывается ответственность в случае ДТП. Здесь образовался некий правовой вакуум, – считает Зайцева.

«Госуслуги» с пробегом

С 1 мая подержанные автомобили можно будет покупать и продавать онлайн. Такая опция появится на «Госуслугах». Пользователи портала смогут подписывать документы при помощи электронной подписи и отправлять на регистрацию третьим лицам, а именно в ГИБДД. В принципе, оформлять сделку онлайн можно и сейчас, но без участия

«Госуслуг» – сервис призван помочь проверить чистоту истории транспортного средства и минимизировать риски.

Пока нет ясности, смогут ли осуществлять продажу и покупку автомобиля через портал госуслуг также и юридические лица. В тексте приказа нет прямых указаний на это, отметили эксперты автолизинговой компании «Европлан». Но личный кабинет на «Госуслугах» может создать и юрлицо.

Шипы под запретом

С 1 июня российских водителей начнут штрафовать за резину не по сезону. Запрет действует давно, но штрафы начнут выписывать только с лета. Оформлять нарушение будут по ч. 1 ст. 12.5 КоАП «Управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена». Штраф составит 500 рублей.

При этом на всесезонной и зимней нешипованной резине можно ездить и летом – за это штрафовать не будут. Накажут только за езду на шипах с июня по август. Впрочем, в регионах могут продлевать действие запрета сообразно с особенностями климата.

– Правильно. Шины должны быть по сезону. Нюанс только один: страна большая, климат разный. Но лето, как правило, везде лето, – **прокомментировал** нововведение главный редактор журнала «За рулем» Максим Кадаков.

Что будет дальше

Но это далеко не все изменения, которые ждут автомобилистов в этом году. С 1 сентября штрафы ГИБДД можно будет обжаловать онлайн через портал госуслуг.

– Это, по сути, сервис по электронной подаче жалобы. Несколько повышаются шансы на обжалование совсем уж нелепых штрафов, – **прокомментировал** нововведение адвокат Сергей Радько. По его словам, в спорных случаях, когда требуется подробное изучение обстоятельств дела, ничего не изменится.

1 октября – день икс для тех, у кого заканчивается срок диагностической карты. Таким автомобилистам предстоит одними из первых пройти техосмотр по новым правилам. Нововведение откладывали на полгода из-за очевидной нехватки пунктов ТО, готовых к новым условиям работы и последующим огромным очередям. Сейчас картина несколько иная. По данным Российского союза автостраховщиков (РСА), по состоянию на конец прошлой недели (15–21 марта) около 4,3 тыс. операторов смогли подключиться к ЕАИСТО.

<https://iz.ru/1141191/anastasiia-pisareva/trudnosti-perekhoda-cto-ozhidaet-avtomobilistov-v-blizhaishie-mesiatcy>