



Ежедневный мониторинг СМИ

30 МАРТА 2021

СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЯ 24; 2021.03.29; РОВНО ГОД РОССИЯ ЖИВЕТ С ЗАКРЫТЫМИ ГРАНИЦАМИ.....	3
РОССИЯ 1 УТРО РОССИИ; 2021.03.30; РАЗДЕЛИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОСЫ	3
РОССИЯ 24; ТАТЬЯНА ЦЕЛИШЕВА; 2021.03.30; НАЦПРОЕКТ ПОЗВОЛИЛ ПОСТРОИТЬ МОСТ ЧЕРЕЗ ОБЬ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	3
РОССИЯ 1 ВЕСТИ В 20:00; АЛЕКСАНДР РУДЕНКО; 2021.03.29; ПРОБЛЕМЫ С ЗАКРЫЛКАМИ: КАК УДАЛОСЬ ПОСАДИТЬ САМОЛЕТ В КРАСНОДАРЕ	3
РОССИЯ 1 ВЕСТИ В 20:00; ЯРОСЛАВ КРАСИЕНКО; 2021.03.29; В КРЫМ ТЕПЕРЬ МОЖНО ПОЕХАТЬ ПОЕЗДОМ СО СВОЕЙ МАШИНОЙ.....	3
РОССИЯ 1 ВЕСТИ В 20:00; КСЕНИЯ КОЛЧИНА; 2021.03.29; ПОЧТИ 10 ТЫСЯЧ КИЛОМЕТРОВ ДОРОГИ: ТРАНССИБ ОТМЕЧАЕТ 130-ЛЕТИЕ.....	4
РОССИЯ 1 УТРО РОССИИ; 2021.03.29; В РОССИИ СТАРТОВАЛ СЕЗОН ДОРОЖНОГО РЕМОНТА. УТРО РОССИИ.....	4
ВЕСТИ С-ПЕТЕРБУРГ; 2021.03.29; В ПЕТЕРБУРГЕ НАЧАЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ШИРОТНОЙ МАГИСТРАЛИ СКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	4
ВЕСТИ ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ; 2021.03.29; ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ ПОЛУЧИТ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ НА РЕМОНТ И СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ	4
1 КАНАЛ НОВОСТИ В 21:00; 2021.03.29; КОНТЕЙНЕРОВОЗ «ЭВЕР ГИВЕН», КОТОРЫЙ ПОЧТИ НА НЕДЕЛЮ ЗАБЛОКИРОВАЛ ДВИЖЕНИЕ ПО СУЭЦКОМУ КАНАЛУ, СНЯЛИ С МЕЛИ	5
РОССИЯ 1 ВЕСТИ В 20:00; НАИЛЯ АСКЕР-ЗАДЕ; ИЗ-ЗА БЛОКИРОВКИ СУЭЦКОГО КАНАЛА МИРОВАЯ ТОРГОВЛЯ МОГЛА ПОТЕРЯТЬ БОЛЕЕ 230 МИЛЛИАРДОВ ДОЛЛАРОВ	5
ВЕСТИ НОВОСИБИРСК; ТАТЬЯНА ЦЕЛИЩЕВА; 2021.03.29; В НОВОСИБИРСКЕ НАЧАЛИ НАДВИЖКУ ПРОЛЁТОВ ЧЕТВЁРТОГО МОСТА ЧЕРЕЗ ОБЬ.....	5
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2021.03.29; РФ И БЕЛОРУССИЯ МОГУТ ДО ЛЕТА ПРИНЯТЬ РЕШЕНИЕ О ТЕРМИНАЛЕ ДЛЯ ПЕРЕВАЛКИ УДОБРЕНИЙ	6
ИНТЕРФАКС; 2021.03.29; РОСМОРРЕЧФЛОТ РАССЧИТЫВАЕТ ДО АВГУСТА ВЫБРАТЬ ПОДРЯДЧИКА СТРОИТЕЛЬСТВА ОБЪЕКТОВ II ЭТАПА БАГАЕВСКОГО ГИДРОУЗЛА.....	7
КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2021.03.30; ЗАПРАВСКИЙ СОЮЗНИК; РОССИЙСКОЕ ПРАВИТЕЛЬСТВО ДУМАЕТ ОБ ИМПОРТЕ БЕНЗИНА ИЗ БЕЛОРУССИИ.....	8
КОММЕРСАНТЪ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2021.03.30; ВОЗМОЖНОСТИ ОПЕРЕЖАЮТ ОБЯЗАННОСТЬ; ЭЛЕКТРОННЫЙ ГОСЗАКАЗ ВВОДЯТ ДОБРОВОЛЬНО-ПРИНУДИТЕЛЬНО	9
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.03.30; СКОРОСТЬ БЕЗ ПОНЯТИЯ; ЧЕМ МОЖЕТ ОБЕРНУТЬСЯ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ ОТСУТСТВИЕ В НОВОМ КОАП ТРАКТОВКИ ТЕРМИНА «СРЕДНЯЯ СКОРОСТЬ».....	10
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.03.30; РАСЧИСТИТЬ КАНАЛЫ; СКОЛЬКО РОССИЯ МОЖЕТ ЗАРАБОТАТЬ НА РАСТУЩЕМ ТРАНЗИТЕ ТОВАРОВ	11

КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСЕЙ ПОЛУХИН; 2021.03.30; МУКОМОЛЫ РАЗОБЬЮТСЯ В ЛЕПЕШКУ; ЗЕРНОПЕРЕРАБОТЧИКИ АЛТАЯ ПРОСЯТ ПОМОЧЬ С ЭКСПОРТОМ В ЦЕНТРАЛЬНУЮ АЗИЮ	12
ИЗВЕСТИЯ; 2021.03.30; ФУРЫ-МУРЫ: БИЗНЕС ЗАЯВИЛ О ДЕФИЦИТЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКОВ; СИТУАЦИЯ ПРИВЕДЕТ К РОСТУ ЦЕН НА ТОВАРЫ НАРОДНОГО ПОТРЕБЛЕНИЯ, СЧИТАЮТ В ОТРАСЛИ	13
ИЗВЕСТИЯ; ВАЛЕРИЙ ВОРОНОВ, ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ; 2021.03.30; ПУТИ ЛИШЕНИЯ: КАКИЕ РИСКИ ДЛЯ ЭКОНОМИКИ СОЗДАЛ ЗАТОР В СУЭЦКОМ КАНАЛЕ; ЭКСПЕРТЫ ОЖИДАЮТ РОСТА ЦЕН НА ТОВАРЫ АПК И ПРОДУКТЫ ПИТАНИЯ, А ТАКЖЕ МНОЖЕСТВО СУДЕБНЫХ ИСКОВ.....	15
КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСАНДР ВОРОНОВ; 2021.03.30; ГОРОДА И РЕКИ ПОСТАВЯТ НА ГОЛОСОВАНИЕ; ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ НАЗВАНИЯ В РОСРЕЕСТРЕ ПРЕДЛАГАЮТ ВЫБИРАТЬ ВСЕМ МИРОМ	17
ТАСС; 2021.03.29; КАРТУ ОПОРНОЙ СЕТИ ДОРОГ РОССИИ СОЗДАДУТ К СЕНТЯБРЮ	18
ИНТЕРФАКС; 2021.03.29; ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР РФ ХУСНУЛЛИН НАЗВАЛ УСЛОВИЯ ДЛЯ УЛУЧШЕНИЯ КАЧЕСТВА ДОРОГ В РОССИИ.....	19
ИНТЕРФАКС; 2021.03.29; ДОРОГИ, ЗА ПРИЕМКУ КОТОРЫХ ДАВАЛИСЬ ВЗЯТКИ, ПОВТОРНО ПРОВЕРЯТ В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ.....	20
ТАСС; 2021.03.30; АРГЕНТИНСКАЯ ВЕРФЬ ПРЕДЛОЖИТ РФ ИЗУЧИТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ СОВМЕСТНОГО СОЗДАНИЯ ПОЛЯРНОГО СУДНА	21

ПУБЛИКАЦИИ

РОССИЯ 24; 2021.03.29; РОВНО ГОД РОССИЯ ЖИВЕТ С ЗАКРЫТЫМИ ГРАНИЦАМИ

Роспотребнадзор озвучил прогнозы по коронавирусу на ближайшие месяцы. Заявили, что суточные колебания заболеваемости возможны, но пиковых показателей, как осенью, не ожидается, передает «Россия 24».

Ровно год назад, 30-го марта, Россия полностью закрыла границы. Начался период самоизоляции, который продлился до мая. За рубежом остались тысячи граждан нашей страны. Для их возвращения были организованы вывозные рейсы. За полгода ими воспользовались 310 тысяч человек – и россияне, и иностранцы, в основном, граждане стран СНГ.

В полном объеме международное сообщение до сих пор не восстановлено, из-за появления новых штаммов вируса. Кроме того, у стран разные требования к анализам и справкам, которые нужно иметь при себе пассажирам.

Первые случаи COVID-19 в нашей стране были выявлены чуть более года назад – в начале марта у граждан Китая. Их изолировали, но распространение инфекции продолжилось.

<https://www.vesti.ru/video/2282771>

РОССИЯ 1 УТРО РОССИИ; 2021.03.30; РАЗДЕЛИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОСЫ

К 2024-му году все четырёхполосные трассы в России оборудуют разделительными полосами и отбойниками. Изменения в правила классификации автодорог подготовили в **Минтрансе**. Между тем, по данным ГИБДД из-за лобовых столкновений происходит почти треть смертей на дорогах. Легко ли исправить печальную статистику.

<https://www.vesti.ru/video/2282686>

РОССИЯ 24; ТАТЬЯНА ЦЕЛИШЕВА; 2021.03.30; НАЦПРОЕКТ ПОЗВОЛИЛ ПОСТРОИТЬ МОСТ ЧЕРЕЗ ОБЬ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

В Новосибирской области строят автомобильный мост через реку Обь. Он должен разгрузить городские дороги и ускорить выход на федеральные трассы. Возводят скоростную магистраль в рамках нацпроекта. Сейчас специалисты монтируют пролетные строения.

<https://www.vesti.ru/video/2282768>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ В 20:00; АЛЕКСАНДР РУДЕНКО; 2021.03.29; ПРОБЛЕМЫ С ЗАКРЫЛКАМИ: КАК УДАЛОСЬ ПОСАДИТЬ САМОЛЕТ В КРАСНОДАРЕ

Неисправные закрылки заставили сильно понервничать пассажиров Boeing, летевшего из Москвы в Краснодар. Около часа самолет кружил над городом, ожидая прохождения грозового фронта, а затем всех на борту предупредили о возможном жестком приземлении и попросили сгруппироваться. В этот момент к любому развитию событий готовились и наземные службы.

<https://www.vesti.ru/video/2282671>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ В 20:00; ЯРОСЛАВ КРАСИЕНКО; 2021.03.29; В КРЫМ ТЕПЕРЬ МОЖНО ПОЕХАТЬ ПОЕЗДОМ СО СВОЕЙ МАШИНОЙ

Из Москвы в Крым или обратно на поезде, но со своим автомобилем: первый специальный вагон, предназначенный для перевозки машин и мотоциклов, прибыл на

полуостров. Теперь во всех поездах «Таврия» подобная услуга доступна пассажирам. Какие тарифы на перевозку, и для кого она будет наиболее актуальна?

<https://www.vesti.ru/video/2282677>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ В 20:00; КСЕНИЯ КОЛЧИНА; 2021.03.29; ПОЧТИ 10 ТЫСЯЧ КИЛОМЕТРОВ ДОРОГИ: ТРАССИБ ОТМЕЧАЕТ 130-ЛЕТИЕ

Через нее уже проходит более 100 миллионов тонн грузов в год, а в ближайшие несколько лет не только объем перевозок, но и скорость увеличится еще в 1,5 раза. Ровно 130 лет назад император Александр III издал указ о начале строительства Транссибирской магистрали. Самая длинная и полностью электрифицированная железная дорога в мире соединила Москву и Владивосток.

<https://www.vesti.ru/video/2282684>

РОССИЯ 1 УТРО РОССИИ; 2021.03.29; В РОССИИ СТАРТОВАЛ СЕЗОН ДОРОЖНОГО РЕМОНТА. УТРО РОССИИ

В российских регионах начались дорожные работы, ведь отечественный асфальт не выдерживает испытание зимой. А насколько долговечна весенняя реконструкция?

<https://www.vesti.ru/video/2282375>

ВЕСТИ С-ПЕТЕРБУРГ; 2021.03.29; В ПЕТЕРБУРГЕ НАЧАЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ШИРОТНОЙ МАГИСТРАЛИ СКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ

В Петербурге дали старт «транспортному проекту года», приступив к строительству Широтной магистрали скоростного движения. Речь пока идет о самом первом этапе – новом участке между ЗСД и Витебским проспектом.

На месте будущей развязки пробурили скважину глубиной в 40 метров, в нее забьют сваю первой опоры. сообщает ГТРК «Санкт-Петербург». Церемония прошла с участием губернатора Александра Беглова и помощника президента России Игоря Левитина.

Участок протяженностью более чем в 2,5 километра должны построить за 4 года, на это потратят почти 40 миллиардов рублей. Его пропускная способность сможет достигать 70 тысяч автомобилей в сутки. Ну а возможности всей Широтной магистрали скоростного движения будут куда более впечатляющими. 30 километров нового шестиполосного транспортного коридора снизят нагрузку на дороги, соединяющие Петербург и Ленинградскую область. Трассу планируют открыть в 2030 году.

<https://www.vesti.ru/video/2282429>

<https://www.vesti.ru/article/2543025>

ВЕСТИ ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ; 2021.03.29; ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ ПОЛУЧИТ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ НА РЕМОНТ И СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ

Хабаровский край получит дополнительное финансирование из федерального бюджета на ремонт и строительство дорог. Об этом по итогам рабочей поездки по региону рассказал вице-премьер страны Марат Хуснуллин, передает ГТРК «Дальневосточная».

За два дня комиссия кабмина посетила сразу несколько перспективных объектов. Один из них – микрорайон Ореховая сопка. Здесь зампред правительства подчеркнул, что необходимо в ближайшее время увеличивать темпы строительства жилья. Для этого край сможет получить земли, которые находятся в федеральной собственности.

Также делегация побывала на строящейся объездной магистрали вокруг Хабаровска. Почти 30-километровый участок должны сдать осенью. В перспективе дорога станет первой скоростной на Дальнем Востоке и свяжет три крупных трассы.

Михаил Дегтярёв, врио губернатора Хабаровского края, рассказал: «Обход Хабаровска» – очень дорогой объект, он нам будет вставать со следующего года и съедать 2/3 дорожного

фонда края – он нас тянет вниз, с точки зрения финансирования ремонта дорог и их содержания».

Марат Хуснуллин, заместитель председателя правительства РФ, сказал: «Михаил Владимирович нас нагрузил огромным количеством вопросов, обращений по деньгам, по решениям, но мы найдем решение – возможности продления 4 этапа, может быть, в более усовершенствованном варианте. Будем стараться найти варианты, как более эффективно эту трассу использовать, плюс дополнительно готовы выделить на ремонт дорог – принял решения, дал поручения».

Также вице-премьер осмотрел площадку под строительство одного из объектов Восточного полигона РЖД. Это второй Кузнецовский тоннель на участке Комсомольск – Советская Гавань. Принято решение его делать только железнодорожным. Кроме того, дополнительные ветки стальной магистрали запланированы на первом этапе расширения пропускной способности Ванинско-Советскогаванского транспортного узла.

<https://www.vesti.ru/video/2282497>

<https://www.vesti.ru/article/2543240>

1 КАНАЛ НОВОСТИ В 21:00; 2021.03.29; КОНТЕЙНЕРОВОЗ «ЭВЕР ГИВЕН», КОТОРЫЙ ПОЧТИ НА НЕДЕЛЮ ЗАБЛОКИРОВАЛ ДВИЖЕНИЕ ПО СУЭЦКОМУ КАНАЛУ, СНЯЛИ С МЕЛИ

Для этого потребовалось 17 буксиров. Пришлось углубить дно. Гигант застрял практически в начале канала, который соединяет Красное море со Средиземным, в той части, по которой суда могут ходить только в одном направлении.

С обеих сторон водной артерии образовались настоящие пробки из контейнеровозов и танкеров – в общей сложности их порядка 400. Кроме того, еще 44 судна застряли в двух озерах в центре канала. Масштаб проблемы хорошо виден из космоса: этот кадр сделан 21 марта, до того, как «Эвер Гивен» сел на мель, а этот – 25-го.

Сейчас контейнеровоз уже в одном из озер. Там его осмотрят специалисты. Руководство канала уверено: пробки с южной и северной стороны рассосутся через три-четыре дня, однако некоторые эксперты считают, что устранение последствий инцидента может занять недели и даже месяцы.

<https://www.1tv.ru/news/2021-03-29/403961->

[konteynerovoz-ever-given-kotoryy-pochti-na-nedelyu-zablokiroval-dvizhenie-po-suetskomu-kanalu-snyali-s-meli](https://www.1tv.ru/news/2021-03-29/403961-konteynerovoz-ever-given-kotoryy-pochti-na-nedelyu-zablokiroval-dvizhenie-po-suetskomu-kanalu-snyali-s-meli)

На ту же тему:

<https://www.vesti.ru/video/2282717>

<https://www.vesti.ru/video/2282442>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ В 20:00; НАИЛЯ АСКЕР-ЗАДЕ; ИЗ-ЗА БЛОКИРОВКИ СУЭЦКОГО КАНАЛА МИРОВАЯ ТОРГОВЛЯ МОГЛА ПОТЕРЯТЬ БОЛЕЕ 230 МИЛЛИАРДОВ ДОЛЛАРОВ

Операция по разблокировке Суэцкого канала увенчалась успехом. Гигантский контейнеровоз, который почти неделю перекрывал важнейшую водную артерию, сдвинут с мертвой точки. Как эта ситуация повлияла на экономику и мировые цепочки поставок грузов?

<https://www.vesti.ru/video/2282691>

ВЕСТИ НОВОСИБИРСК; ТАТЬЯНА ЦЕЛИЩЕВА; 2021.03.29; В НОВОСИБИРСКЕ НАЧАЛИ НАДВИЖКУ ПРОЛЁТОВ ЧЕТВЁРТОГО МОСТА ЧЕРЕЗ ОБЬ

Процесс возведения этой части переправы небыстрый: многотонную конструкцию передвигают со скоростью несколько метров в час. Перед строителями стоит амбициозная задача — сдать масштабный объект на год раньше запланированного срока. Такое

поручение осенью 2020 года дал вице-премьер Правительства Российской Федерации **Марат Хуснуллин**.

Движение идёт по заданной траектории с точностью до нескольких миллиметров. Генеральный директор генподрядчика Руслан Семёнов пояснил, два больших толкающих устройства — гидродомкраты — мощностью 3 000 килоньютонов каждая сдвигают за час 12 метров.

Монтировать пролётное строение будут поэтапно. До берега дойдут к середине 2022 года. Параллельно мостостроители ведут ещё несколько видов работ. Сооружают фундамент пилона, который примет форму буквы «Н». Возводят опоры, в том числе на воде.

В русле реки продолжают работать и во время половодья. Хотя определенные коррективы весенний паводок всё же внесёт.

Например, чтобы установить опору, специально соорудили технологическую насыпь, но в преддверии паводка конструкцию разберут, чтобы проходу воды ничего не мешало.

Масштабную стройку видно из самолёта и проходящего мимо поезда: мост возводят круглые сутки. На площадке одновременно работают 350 человек, и цифра вырастет ещё вдвое. Привлечь к строительству знакового объекта планируют и студентов.

«Кадров хватает, мало того, их хватает и для реализации опережающего графика. Мы готовимся открыть движение в декабре 2022 года. **Минтранс России**, Правительство РФ финансово поддержали новые сроки», — отметил губернатор Новосибирской области Андрей Травников.

В столице Сибири это будет первая скоростная магистраль, автомобили смогут разогнаться до 100 километров в час. Новый мост разгрузит движение на Октябрьском и Димитровском, свяжет не только берега, но и обеспечит выходы на федеральные трассы «Байкал», «Чуйский тракт» и «Сибирь».

https://www.nsktv.ru/news/city/na_chetvyertom_mostu_v_novosibirske_montiruyut_proletnye_stroeniya/

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2021.03.29; РФ И БЕЛОРУССИЯ МОГУТ ДО ЛЕТА ПРИНЯТЬ РЕШЕНИЕ О ТЕРМИНАЛЕ ДЛЯ ПЕРЕВАЛКИ УДОБРЕНИЙ

Решение о создании терминала для перевалки удобрений из Белоруссии в одном из российских портов могут принять к лету 2021 года. Такой терминал может быть создан в Усть-Луге, заявил **руководитель Росморречфлота Андрей Лаврищев**. Об этом 29 марта сообщает ТАСС.

«Вопрос создания терминала в Усть-Луге для транзита белорусских удобрений обсуждается... Я думаю, к лету мы определимся, и будет понятно место расположения терминала, его размер, в основном (обсуждается. – Прим. ред.) Усть-Луга», — сказал Лаврищев. Глава **Росморречфлота** обратил внимание, что окончательного решения по месту пока нет. **«Но желание у белорусской стороны есть, желание у нас помочь белорусской стороне тоже есть»**, — подчеркнул он.

19 февраля глава **Минтранса России Виталий Савельев** и министр транспорта и коммуникаций Белоруссии Алексей Авраменко подписали межправительственное соглашение о перевалке белорусских нефтепродуктов в российских портах. Документ предусматривает перевалку белорусскими предприятиями более 9,8 млн тонн мазута, бензина и масла в российских портах на Балтике в 2021-2023 годах по принципу take-or-pay (бери или плати. – Прим. ред.). Если грузоотправитель обеспечивает перевалку меньшего объема, чем прописано в документе, то морской терминал все равно получает плату за весь согласованный объем.

В этом году Белоруссия гарантированно перевалит не меньше 2 млн тонн нефтепродуктов через российские порты, отмечал ранее министр транспорта и коммуникаций Белоруссии

Алексей Авраменко. Соглашением предусмотрен объем перевалки на этот год на уровне 3,5 млн тонн.

Первый зампред Комитета Госдумы по энергетике Дмитрий Ионин, комментируя подписание соглашения между Россией и Белоруссией о перевалке нефтепродуктов, отметил, что документ позволит рационально выстроить отношения в плане экспорта и импорта топлива.

28 августа 2020 года президент Белоруссии Александр Лукашенко пообещал Литве, которая заявила о возможных ограничениях против Минска, показать, «что такое санкции», и дал поручение правительству переориентировать торговые потоки из литовских портов в российские. Москва и ранее предлагала Минску переориентировать поставки нефтепродуктов на российские порты и даже предоставляла скидки на транспортировку, но порты Латвии, Литвы и Эстонии тогда для Белоруссии оказались более выгодным вариантом.

<https://www.pnp.ru/politics/rf-i-belorussiya-mogut-do-leta-prinyat-reshenie-o-terminale-dlya-perevalki-udobreniy.html>

ИНТЕРФАКС; 2021.03.29; РОСМОРРЕЧФЛОТ РАССЧИТЫВАЕТ ДО АВГУСТА ВЫБРАТЬ ПОДРЯДЧИКА СТРОИТЕЛЬСТВА ОБЪЕКТОВ II ЭТАПА БАГАЕВСКОГО ГИДРОУЗЛА

– Федеральное агентство морского и речного транспорта планирует в июне-июле определить подрядчика строительства объектов второго этапа Багаевского гидроузла на реке Дон, сообщил журналистам глава Росморречфлота Андрей Лаврищев.

«По Багаевскому гидроузлу все понятно, мы получили положительное заключение. Сейчас (идут – ИФ) процедуры по обоснованию включения в бюджет. Хотя в бюджете эти деньги есть, необходимо после получения положительного заключения Главгосэкспертизы еще раз пройти обоснование экономической целесообразности. Эти материалы отправлены в Минэкономразвития. (Через) месяц объявляем конкурс, и думаю, в июне, максимум в июле победитель будет определен, работа начата», – сказал он.

Глава Росморречфлота также напомнил, что недавно было принято решение по Городецкому гидроузлу на Волге, где планируется построить дополнительную камеру шлюза. По его словам, на этом проекте работы можно будет ускорить, совместив проектирование и строительство (дноуглубительные работы, подготовка территории). **«Пробуем ближе к августу – сентябрю заключить контракт на проектирование и строительство и к 2025 году закончить»,** – сказал Лаврищев.

В 2019-2020 годах Росморречфлот неоднократно объявлял конкурсы на строительство объектов второго этапа Багаевского гидроузла, однако все они были признаны несостоявшимися из-за отсутствия заявок. Первоначально цена госконтракта составляла 19,4 млрд рублей, позже была увеличена до 21,014 млрд рублей.

В ходе второго этапа планируется построить судоходный шлюз, верхний и нижний подходные каналы с причалонаправляющими сооружениями, водосбросную плотину, рыбопропускной шлюз, рыбоходно-нерестовый канал, подъездную дорогу, водозабор, защитные дамбы, участки берегоукрепления и другие объекты.

Строительство объектов первого этапа (подготовительный период) вело АО «Стройтрансгаз» (МОЕХ: STGZ) Геннадия Тимченко с апреля 2018 года. Работы были завершены в 2019 году. В рамках подготовительного этапа СТГ построил причал стройбазы, судоходную прорезь в левом рукаве Дона, линию электропередачи. Стоимость работ – 667,2 млн рублей

Гидроузел строится в районе хутора Арпачин Багаевского района Ростовской области. Максимальная стоимость строительства гидроузла, включая обустройство его

водохранилища – 22 млрд рублей. Ввод объекта в эксплуатацию позволит решить задачу поддержания гарантированных глубин судового хода и обеспечения безопасного судоходства на Нижнем Дону.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/11020111>

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2021.03.30; ЗАПРАВСКИЙ СОЮЗНИК; РОССИЙСКОЕ ПРАВИТЕЛЬСТВО ДУМАЕТ ОБ ИМПОРТЕ БЕНЗИНА ИЗ БЕЛОРУССИИ

Как стало известно “Ъ”, правительство поручило Минэнерго проработать вопрос поставок бензина из Белоруссии для увеличения предложения на внутреннем рынке. Сейчас оптовые цены на топливо незначительно снижаются, хотя в марте доходили до исторических максимумов. Россия в последние годы минимизировала импорт белорусских нефтепродуктов, а в 2020 году на фоне пандемии даже защищала от них внутренний рынок. По словам экспертов, на данный момент поставок из Белоруссии нет, поскольку для местных компаний они менее выгодны по сравнению с экспортом в Европу или на Украину, и ситуация может измениться только в случае снижения цен на нефть.

По данным “Ъ”, Минэнерго и МИД РФ поручено до 15 апреля проработать вопрос о поставках бензина из Белоруссии. Такое поручение дал вице-премьер Александр Новак по итогам совещания с нефтекомпаниями 15 марта в контексте ситуации на топливном рынке РФ, следует из протокола (есть у “Ъ”). По информации источников “Ъ”, подробно поставки из Белоруссии не обсуждались.

Ключевой темой совещания была корректировка демпфирующей компоненты по бензину (см. “Ъ” от 17 марта), 10 марта такое решение было принято у вице-премьеров Александра Новака и Дмитрия Григоренко. Благодаря этой мере правительство хочет сдержать рост оптовых цен на бензин, которые заметно выросли с начала 2021 года. Тем не менее в протоколе совещания от 15 марта тема демпфера никак не затронута. В секретариате господина Новака отказались от комментариев.

В Минэнерго отметили, что «ежегодно перед весенними ремонтами НПЗ и периодом роста спроса прорабатывают все возможные каналы получения и распределения автомобильного бензина».

В министерстве добавили, что в условиях, когда цены в РФ сдерживаются за счет демпфера, поставки автомобильного бензина белорусских НПЗ в Россию экономически неэффективны по сравнению с экспортом за пределы ЕАЭС. При этом, подчеркнули в Минэнерго, баланс производства и потребления топлива в России избыточен, и белорусский продукт не будет необходим.

Сейчас стоимость топлива на СПБМТСБ незначительно снижается, однако цены недалеко ушли от исторических максимумов. Так, АИ-92 подешевел 29 марта на 0,81%, до 53,6 тыс. руб. за тонну, АИ-95 – на 0,9%, до 55,9 тыс. руб. за тонну. В Минэнерго в марте заявляли, что не видят предпосылок повторения топливного кризиса.

Белорусское топливо исторически поставлялось в западные регионы России, однако в последние несколько лет импорт резко упал или даже обнулится, поскольку для белорусских производителей продажа в северо-западную Европу и на Украину более выгодна. Исключением стал 2020 год, когда России на фоне пандемии пришлось ввести запрет на импорт нефтепродуктов, который действовал до 1 октября 2020 года. Эмбарго должно было препятствовать попаданию более дешевого – прежде всего белорусского – топлива в страну в то время, как в РФ из-за пандемии наблюдалось снижение спроса. Сейчас Россия не импортирует топливо из Белоруссии, но с этого года оно в довольно крупных объемах поставляется транзитом в порты на российской Балтике для перевалки на экспорт. Поставки были переориентированы из прибалтийских портов, что стало

ответом Белоруссии на санкции стран Прибалтики, введенные после подавления протестов в Минске.

В январе–марте импорт бензина из Белоруссии в Россию отсутствовал, поскольку для «Белорусской нефтяной компании» гораздо привлекательней отгрузки на Украину и в дальнее зарубежье из-за роста котировок в северо-западной Европе, отмечает редактор издания «Argus Моторное топливо России» международного ценового агентства Argus Дмитрий Гончаренко.

По его словам, если нефть на мировом рынке будет дешеветь и нетбэки по направлению в северо-западную Европу станут сопоставимы с альтернативной поставкой в Россию, что, скорее всего, произойдет при цене Urals ниже \$60 за баррель, белорусский бензин тут же появится в продаже на СПБМТСБ по привлекательным ценам. В таком случае поставки могут пойти в западные регионы РФ – прежде всего в Брянскую, Смоленскую области, Москву и Подмоскowie, Санкт-Петербург и Ленинградскую область, а также в Калининградскую область. По данным Argus, по итогам 2020 года из Белоруссии на российский рынок было ввезено около 99 тыс. тонн бензина, тогда как годом ранее импорт отсутствовал.

<https://www.kommersant.ru/doc/4751179>

КОММЕРСАНТЪ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2021.03.30; ВОЗМОЖНОСТИ ОПЕРЕЖАЮТ ОБЯЗАННОСТЬ; ЭЛЕКТРОННЫЙ ГОСЗАКАЗ ВВОДЯТ ДОБРОВОЛЬНО-ПРИНУДИТЕЛЬНО

Белый дом еще до обязательного перевода госзакупок в полностью электронный вид с 2022 года намерен расширить применение электронных расчетов за госзаказ уже с 1 мая. Для этого практически все федеральные ведомства должны обеспечить поставщикам возможность формировать документы в электронном виде – обязать подрядчиков правительство пока не может. Однако власти уверены, что от автоматизации процесса выиграют обе стороны закупок: повышение прозрачности сократит случаи срыва поставщиками сроков и условий контрактов и гарантирует им своевременные расчеты со стороны бюджета.

Минфин подготовил проект распоряжения правительства, призванный ускорить перевод закупок государства по ФЗ-44 в полностью электронный вид – с момента планирования до приемки результатов закупок. Электронное активирование станет обязательным для всех участников госзакупок уже с 1 января 2022 года – нормы предусмотрены в «оптимизационном» законопроекте Минфина, который в марте уже прошел первое чтение. Однако отдельные заказчики и поставщики при взаимном согласии могли воспользоваться функционалом Единой информационной системы (ЕИС) в сфере закупок еще с начала 2020 года – с тех пор суммарный объем «полностью электронных» закупок (от плана до фиксации исполнения госконтракта и расчетов по нему) достиг 220–250 млрд руб., указали в Федеральном казначействе (ФК).

Опубликованный в понедельник на regulation.gov.ru проект должен масштабировать практику «добровольного» электронного документооборота. Для этого правительство обяжет федеральные ведомства при заключении госконтрактов предусмотреть для поставщиков возможность формирования и подписания документов в электронном виде.

Мы пока не можем обязать подрядчика или поставщика применять электронный документооборот, но через введение такой возможности можем придать импульс процессу и вовлечь в него больше поставщиков до введения обязательного активирования», – отмечает курирующая закупки замглавы ФК Анна Катамадзе.

Требование распространится на 66 федеральных ведомств, в том числе Минфин, Минэкономики, Минстрой, Минэнерго, Минприроды, ФАС, ФТС, Росаккредитацию, Росимущество и пр. Исключение составят, например, закупки силовых ведомств с высокой долей закрытых контрактов. Впрочем, правительство «рекомендует

предусмотреть возможность электронного активирования» и для не вошедших в перечень ведомств. В Минфине «Ъ» пояснили, что планируют постепенный переход на формирование денежных обязательств в электронном виде. В казначействе отметили, что при выборе участников также учитывались специфика госзаказчиков и сферы с наибольшим количеством заключаемых контрактов. «Для нас важно как можно более эффективно и на большем числе участников отработать механизм до конца года», – добавляет Анна Катамадзе. Примерную долю тех, кто присоединится к механизму, власти оценивать не торопятся из-за его добровольного характера.

Предполагается, что распоряжение вступит в силу уже с 1 мая и распространится на все новые извещения о закупках, обратной силы документ не имеет, подчеркивают в ФК. Введение электронного активирования должно завершить цифровизацию госзакупок – до сих пор власти не обладают информацией о них после заключения контракта и продолжают получать жалобы как от заказчиков (на неудовлетворительное качество), так и поставщиков (на неоплату товаров и услуг). Введение электронного акта приемки должно решить обе проблемы, ожидают власти. Так, в Минфине указывают на перспективы этого механизма для «автоматизированного контроля за соблюдением подрядчиками (поставщиками, исполнителями) сроков исполнения обязательств». В казначействе добавляют, что введение электронного документооборота обеспечит автоматическое формирование денежных обязательств бюджета, а упрощение процедуры – сокращение сроков расчетов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4751218>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.03.30; СКОРОСТЬ БЕЗ ПОНЯТИЯ; ЧЕМ МОЖЕТ ОБЕРНУТЬСЯ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ ОТСУТСТВИЕ В НОВОМ КОАП ТРАКТОВКИ ТЕРМИНА «СРЕДНЯЯ СКОРОСТЬ»

В проекте нового Кодекса об административных правонарушениях, который на днях обсуждали на межведомственной рабочей группе в минюсте, не прописано, что такое средняя скорость. Хотя предложения прописать звучали не раз. На необходимости обозначить в законе это понятие настаивает и Госавтоинспекция, и даже защитники прав автомобилистов. Почему так сложно вставить такой термин в закон, разобрался корреспондент «РГ».

Вынесение штрафа за превышение средней скорости давно стало обыденностью. На некоторых дорогах научили комплексы фотовидеоконтроля одновременно фиксировать моментальную скорость, когда автомобиль проезжает под камерой, и высчитывать среднюю – между двух камер. Таким образом удается добиться соблюдения водителями скоростного режима на всем участке, а не только в непосредственной близости от камеры. Необходимо и без казусов, когда водитель получает сразу два штрафа: за моментальную скорость и за среднюю.

Однако вот загвоздка: понятия средней скорости нет ни в одном законе. А у судов нет однозначного понимания, как относиться к штрафам за ее превышение. Причем, судя по судебной практике, все больше решений принимается в пользу автовладельцев.

Громкое решение Верховного суда, ставящее под большое сомнение правомерность использования комплексов, которые измеряют среднюю скорость, было принято еще в 2019 году. Тогда автомобилист обжаловал вынесенный ему штраф за среднюю скорость в Смоленской области. Впрочем, и штраф сам по себе был замечательный: среднюю скорость автовладельцу измерили на участке длиной более 70 км.

Верховный суд тогда указал, что нарушение согласно постановлению Пленума Верховного суда характеризуется в том числе местом и временем его совершения. Материалы, формируемые автоматическими камерами, должны содержать эту информацию. Указание отдельного участка дороги в качестве места совершения

нарушения недопустимо, в том числе и потому, что на данный участок может распространяться юрисдикция не одного суда, а нескольких.

В постановлении указан временной промежуток. Но превышение скорости – не длящееся нарушение. Поэтому в постановлении о штрафе должно быть указано точное время слишком быстрого движения.

К тому же водитель мог остановиться или съехать на объездную дорогу, в результате скорость в какой-то момент могла быть выше, а значит, по вменяемой части данной статьи водителя привлекать нельзя, указал ВС и направил дело на новое рассмотрение в Вяземский районный суд Смоленской области.

Однако этот суд странным образом учел замечания Верховного суда. Он указал, что в законе время и место совершения нарушения не закреплены. Закреплены лишь обстоятельства. Похоже, постановление Пленума ВС для этого суда не указ. А что касается того, что скорость могла быть выше, то на это районный суд указал, что не может применять другую часть данной статьи, потому что она ухудшит положение нарушителя. Причем Смоленский областной суд это решение поддержал.

Но большинство судов все-таки следуют постановлению Пленума Верховного суда. Так, Нарофоминский суд отменил постановление о превышении средней скорости водителем, а дело прекратил по истечению срока давности. Инспектор обжаловал это решение в Московском областном суде, но областной суд указал, что производство прекращено по истечению сроков давности, а в таком случае возобновить его закон не позволяет.

Ранее Чеховский районный суд выносил подобное решение. И главный аргумент в пользу отмены постановлений – не указано конкретное место и время нарушения.

Именно поэтому сейчас в МВД разрабатывают предложения для внесения в КоАП, чтобы закрепить в нем понятие «средняя скорость».

Но главная сложность заключается в том, как обозначить место и время нарушения, раз превышение скорости – не длящееся нарушение.

Свои предложения по внесению в новый КоАП термина «средняя скорость» ранее направлял Общероссийский народный фронт. В его формулировке место и время обходилось стороной.

Но зато были указаны четкие требования: средняя скорость не может измеряться на участке, где установлен единый скоростной режим, и нет примыканий, позволяющих проехать этот участок за более короткое время.

Про единый скоростной режим указано не просто так. Оказывается, к примеру, в Татарстане устанавливаются камеры, которые измеряют среднюю скорость на участках, где установлены разные ограничения. Установщики камер говорят, что они замеряют среднюю скорость по максимальному ограничению. Но такое измерение в принципе неправильно. Ведь, по сути, если человек проехал с максимальной разрешенной скоростью, значит, он точно где-то нарушил.

Но предложения Общероссийского Народного Фронта в новый КоАП не были включены без объяснения причин. Хотя без внесения в этот документ понятия «средняя скорость», судя по судебной практике, применять такие камеры на дорогах и выносить с их помощью штрафы незаконно.

<https://rg.ru/2021/03/29/chem-mozhet-obernutsia-otsutstvie-v-koap-traktovki-termina-sredniaia-skorost.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.03.30; РАСЧИСТИТЬ КАНАЛЫ; СКОЛЬКО РОССИЯ МОЖЕТ ЗАРАБОТАТЬ НА РАСТУЩЕМ ТРАНЗИТЕ ТОВАРОВ

Контейнеровоз Ever Given, перегородивший почти на неделю Суэцкий канал, наконец сняли с мели, и навигация возобновилась. Как показал инцидент, Россия могла бы больше зарабатывать на транзите грузов, считают эксперты.

Пропускная способность океана практически беспредельна, но объекты, созданные человеком, уже не приспособлены к современным объемам перевозок, говорит заведующий московским отделением Института проблем транспорта РАН Владимир Цыганов. Через Суэцкий канал проходит около 13% мирового объема грузов, не так уж и критично для мировой экономики. Но важна ритмичность поставок, любой сбой ведет к миллиардным убыткам, замечает вице-президент Российской ассоциации экспедиторских и логистических организаций Сергей Желаннов. На будущее можно было бы создать склады для товарных запасов. Только сейчас это должны быть огромные терминально-логистические центры. Дешевле будет расширить Суэцкий канал, говорит Цыганов. Еще эффективнее пустить грузы через российские транзитные пути.

Отчасти так уже происходит. Транзит грузов из Китая в Европу по железной дороге с начала марта 2021 года по сравнению с мартом 2020 увеличился в 1,7 раза, сообщили в РЖД. Спрос и дальше будет предъявлять растущая экономика Китая. Объемы контейнерных перевозок на сети РЖД растут все последние годы, в 2020 году доход компании только от транзита увеличился более чем на 9 млрд рублей, замечает руководитель отдела исследований грузовых перевозок ИПЕМ Александр Слободяник. Но дальше все будет зависеть и от подготовленности инфраструктуры в других странах, задействованных в цепочке, например, Беларуси, Казахстане, Польше.

Международный транзит через автодороги России пока находится в проекте. Выгоды можно получить от загрузки **Северного морского пути (СМП)**. Россия строит серию ледоколов повышенной мощности, что позволит не просто использовать маршрут, а перейти на более высокие широты, приблизившись к Северному полюсу и серьезно сократив путь, говорит Цыганов. Сейчас все российские транспортные коридоры обеспечивают 3-4% мирового транзита. «Если добавим еще хотя бы пару процентов, то можем получать от транзита товаров около 70 млрд долларов в год. А это уже вполне сопоставимо с доходом от военного экспорта», – заключает эксперт.

<https://rg.ru/2021/03/29/skolko-rossiia-mozhet-zarabotat-na-rastushchem-tranzite-tovarov.html>

КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСЕЙ ПОЛУХИН; 2021.03.30; МУКОМОЛЫ РАЗОБЬЮТСЯ В ЛЕПЕШКУ; ЗЕРНОПЕРЕРАБОТЧИКИ АЛТАЯ ПРОСЯТ ПОМОЧЬ С ЭКСПОРТОМ В ЦЕНТРАЛЬНУЮ АЗИЮ

Переработчики зерна с Алтая, где производится 11% всей российской муки, просят помощи государства в выходе на новые рынки сбыта. Они хотят на межправительственном уровне добиться снижения пошлин на провоз продукции через Казахстан и Узбекистан, который сейчас обходится в шесть раз дороже, чем для местных производителей. Это позволит открыть для отечественной муки рынки Центральной Азии. Но в Минсельхозе отмечают, что пока для властей приоритетом остаются обеспеченность зерном на внутреннем рынке и стабильные цены на продукты его переработки.

Союз зернопереработчиков Алтая (СЗА) через комиссию Госсовета по сельскому хозяйству попросил власти уравнивать для российских производителей с резидентами Казахстана и Узбекистана стоимость транзита муки, крупы и комбикормов через территорию двух стран. Об этом говорится в обращении президента союза Валерия Гачмана, направленном 29 марта. Сейчас для российских компаний провоз продукции обходится в три-шесть раз дороже, чем для местных производителей. В итоге рынки Центральной Азии остаются для РФ фактически закрытыми. По оценке господина Гачмана, российские производители вывозят 150–200 тыс. тонн муки в год.

Казахстан за счет транзитной платы защищает собственные мукомольные предприятия от конкуренции с российскими производителями, поясняет президент Российского союза мукомольных и крупяных предприятия Аркадий Гуревич.

Страна вывозит в год до 2 млн тонн муки, занимая второе место по экспорту в мире после Турции (до 3,5 млн тонн), добавляет Валерий Гачман. По словам директора «Совэкона»

Андрея Сизова, Казахстан не имеет выхода к Мировому океану, так что вынужден заниматься переработкой и обеспечивать страны Центральной Азии. Гендиректор Института конъюнктуры аграрного рынка Дмитрий Рылько добавляет, что для производства муки в Казахстане используется в том числе российская пшеница: в последние годы страна из экспортера сырья превратилась в импортера с объемом ввоза в текущем сезоне свыше 1,5 млн тонн.

Валерий Гачман сомневается, что пошлины получится отменить на межправительственном уровне. По его мнению, в качестве альтернативы можно компенсировать российским производителям разницу в затратах на транспортировку из расчета 1,5 тыс. руб. на тонну муки. Это позволит увеличить экспорт продукции до 10% от вывозимого объема пшеницы. По оценкам «Совэкона», мировой рынок муки составляет 17 млн тонн, пшеницы – 200 млн тонн. Экспорт пшеницы из России в текущем сезоне ожидается на уровне 39,1 млн тонн.

СЗА предложил также увеличить с 25% до 80% размер субсидии, предоставляемой производителям при перевозке продукции сельского хозяйства, а также распространить на нее нулевой тариф при транспортировке железнодорожным транспортом.

Дмитрий Рылько объясняет, что на Алтае сложилась парадоксальная ситуация: с одной стороны, регион является лидером по производству муки, с другой – его продукция неконкурентоспособная в других субъектах РФ. Из региона вывозят в основном зерно, производство которого составляет около 4 млн тонн, говорит Дмитрий Рылько. В итоге, утверждает Валерий Гачман, 45% мощностей переработки Алтая простаивают.

Предлагаемые СЗА меры могут до определенной степени скорректировать структуру в пользу продукции переработки, отмечает Дмитрий Рылько. Но Андрей Сизов напоминает, что мукомолы и переработчики и так стали основными бенефициарами от ввода экспортной пошлины на зерно. С 1 марта по 30 июня экспортеры оплачивают €50 за вывоз 1 тонны пшеницы, но в пределах квоты в объеме 17,5 млн тонн.

Дмитрий Рылько полагает, что повышение экспорта муки не создаст дефицита на внутреннем рынке, а его незначительные объемы не спровоцируют роста цен. Однако в Минсельхозе (там пока не получали предложения СЗА) в ответ на идеи зернопереработчиков подчеркивают, что приоритетом властей остаются обеспечение внутреннего рынка и сохранение стабильных цен на базовые продукты питания, к которым относятся и продукты переработки зерновых.

<https://www.kommersant.ru/doc/4751131>

ИЗВЕСТИЯ; 2021.03.30; ФУРЫ-МУРЫ: БИЗНЕС ЗАЯВИЛ О ДЕФИЦИТЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКОВ; СИТУАЦИЯ ПРИВЕДЕТ К РОСТУ ЦЕН НА ТОВАРЫ НАРОДНОГО ПОТРЕБЛЕНИЯ, СЧИТАЮТ В ОТРАСЛИ

Бизнес предупредил о дефиците грузоперевозчиков. Он произошел на фоне роста спроса на доставку по стране на 56%. Такую тенденцию зафиксировали на бирже автомобильных грузоперевозок Ati.su. Ситуация может привести к росту цен на товары народного потребления, считает бизнес. Перевозчикам стало сложнее работать из-за отмены налога на вмененный доход, появления новых правил труда и отдыха водителей фур и других причин, указали в отрасли. Также водителей из этого сегмента активно переманивают в экспресс-доставку. Цены на услуги грузоперевозки в январе-феврале уже выросли на 10%, и участники рынка ожидают их дальнейшего увеличения весной в связи с ограничением транзита фур по МКАД, сказали «Известиям» в Ati.su.

Меньше фур

Спрос на доставку грузов по стране в январе-феврале вырос на 56%, тогда как число выставленных грузовиков сократилось на 90 тыс. единиц, или на 22%, рассказали «Известиям» на бирже автомобильных грузоперевозок Ati.su (агрегатор с 250 тыс. клиентов и 130 тыс. т грузов в сутки). Там добавили, что рост спроса на рынке не

компенсируется соответствующим ростом предложения, что создает риски дефицита грузоперевозчиков.

Стоимость услуги перевозки в январе-феврале уже увеличилась примерно на 10%, и участники рынка ожидают дальнейшего роста.

– Весной могут вырасти цены на среднетоннажные перевозки, так как с 5 апреля по МКАД не смогут двигаться транзитом грузовики тяжелее 3,5 тонн. Это коснется перевозок по всем направлениям, так как грузы по России в основном идут из Москвы в регионы и обратно, – сказал «Известиям» представитель биржи Ati.su.

Из-за сложившейся ситуации в 2021 году некоторые категории товаров могут подорожать, но не более чем на 3–5%, сказал «Известиям» гендиректор ГК Crafter (ежедневно отправляет в рейс около 1 тыс. машин) Борис Правилков. Он добавил, что повышение цен будет также связано с увеличением стоимости топлива и с повышением тарифов в системе «Платон».

Разнонаправленные тенденции на рынке грузоперевозок являются следствием тяжелого ковидного года, а также изменений в законодательстве и регламентах для перевозчиков, считают на бирже.

– Им стало сложнее работать из-за новых правил игры, среди которых отмена единого налога на вмененный доход, новые правила труда и отдыха водителей и повышение с 1 февраля тарифов в системе «Платон», – считают в Ati.su.

Из-за этого грузоотправители теряют своих постоянных перевозчиков и вынуждены перестраивать свои логистические схемы. Например, в связи с закрытием Москвы и МКАД для транзитного транспорта общей массой свыше 12 т многим компаниям придется разбивать свои поставки на более мелкие, в связи с чем по итогам марта будет зафиксирован также повышенный спрос на услуги перевозки, сказали «Известиям» на бирже.

Онлайн-приманка

Рост спроса на грузоперевозки в Ati.su связывают и с развитием онлайн-торговли и сервисов экспресс-доставки: водители уходят в соответствующие компании, что влечет за собой еще больший рост дефицита исполнителей на рынке FTL-перевозок (Full Truck Load – доставка с полной загрузкой транспортного средства, или рынок междугородних перевозок еврофурами).

Ажиотажный спрос был вызван природными катаклизмами, которые наблюдались в Центральном регионе в феврале, уходом части перевозчиков и серьезной нехваткой водителей, считает управляющий Ati.su Святослав Вильде.

– Водителей из FTL активно переманивают в экспресс-доставку быстроразвивающиеся игроки отрасли e-commerce. В результате мы наблюдаем, как перестраивается рынок грузоперевозок в целом, – сказал он.

Директор по транспорту Retail Transport Agency Андрей Кокорин связывает рост спроса на транспортные услуги в начале года с тремя причинами. Во-первых, в январе грузоотправители узнали о скором повышении стоимости услуг «Платона», и многие постарались успеть отгрузить и доставить заказы в том же месяце, сказал эксперт.

– Февраль принес аномальные погодные условия, из-за которых МКАД встал в одну огромную пробку, по разным данным на 28–36 часов. Это привело к сбоям в цепочках поставок: клиентам приходилось договариваться с получателями о переносе сроков доставки или за любые деньги искать транспорт и выполнять контрактные обязательства, – уточнил Андрей Кокорин.

Третьим фактором стал запрет въезда большегрузов на МКАД, добавил он.

Цены на перевозку грузов не поднимались с 2012 года, отметил в разговоре с «Известиями» президент Национальной ассоциации грузового автомобильного транспорта «Грузавтотранс» Владимир Матягин.

– Многие годы перевозчики компенсировали свои затраты за счет нарушения законодательства – режима труда и отдыха водителей, весогабаритных требований. Пока государство не начнет тотально контролировать их, будут применяться серые схемы ухода от налогов, – уточнил он.

Впрочем, сейчас с рынка постепенно стали уходить перевозчики, ведущие бизнес вне правового поля, сказал эксперт.

Сейчас бизнес вынужден повышать цены на услуги по доставке грузов автомобильным транспортом из-за роста своих затрат – стоимости дизельного топлива, тарифов «Платона», расходов из-за необходимости объезда Москвы по ЦКАД, вынужденной по причине сложностей с оформлением покупки пропусков для въезда в Москву, объяснил Владимир Матягин.

По его словам, автоперевозчики намерены направить заказчикам-грузоотправителям уведомления о повышении стоимости услуг на 20–30%.

Серьезного увеличения потребительской активности в январе-феврале этого года по сравнению с 2020 годом Борис Правилон не увидел, но отметил, что, несмотря на это, дефицит грузоперевозчиков все же есть. Связан он с тем, что у малых и средних компаний устаревающий автопарк: машины ломаются, не выходят в рейсы, а обновление грузовиков требует серьезных финансовых затрат – не каждый бизнес может себе его позволить. Предотвратить дефицит грузоперевозчиков можно за счет обновления автопарка, отметил эксперт.

В Ati.su считают, что проблему нехватки водителей решат открытие границ, из-за которых сократилось количество зарубежной рабочей силы, и рыночные механизмы – повышение заработной платы водителям и ставок за перевозки.

«Известия» направили запрос в **Минтранс**.

<https://iz.ru/1143859/maksim-talavrinov/fury-mury-biznes-zaiavil-o-defitcitez-gruzoperevozchikov>

ИЗВЕСТИЯ; ВАЛЕРИЙ ВОРОНОВ, ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ; 2021.03.30; ПУТИ ЛИШЕНИЯ: КАКИЕ РИСКИ ДЛЯ ЭКОНОМИКИ СОЗДАЛ ЗАТОР В СУЭЦКОМ КАНАЛЕ; ЭКСПЕРТЫ ОЖИДАЮТ РОСТА ЦЕН НА ТОВАРЫ АПК И ПРОДУКТЫ ПИТАНИЯ, А ТАКЖЕ МНОЖЕСТВО СУДЕБНЫХ ИСКОВ

Инцидент в Суэцком канале сподвигнет мировые логистические компании пересмотреть транспортные маршруты и подходы к выбору размеров судов, а также изменить планирование времени на доставку товаров в порты. Такого мнения придерживаются опрошенные «Известиями» эксперты. Движение по Суэцкому каналу восстановлено, сказали «Известиям» в посольстве Египта в РФ. Но неделя простоя обойдется мировой экономике в \$70 млрд. Задержка в доставке продукции и перегрузка портов приведет к росту цен на продукцию АПК и потребительские товары, ожидают аналитики. Не исключены также многочисленные судебные иски со стороны торговых компаний к перевозчикам, указали эксперты. В итоге коллапс увеличит потенциал маршрутов вдоль африканского побережья, Северного морского пути (СМП), а также железнодорожных направлений из Азии в Европу, считают аналитики.

Снять блок

Контейнеровоз Ever Given сняли с мели 29 марта. Шестью днями ранее гигантское судно заблокировало движение в Суэцком канале. Из-за происшествия образовалась пробка из около 400 кораблей. 29 марта контейнеровоз поставили в фарватер. В тот же день движение по Суэцкому каналу восстановили, сказали «Известиям» в посольстве Египта в РФ.

– Судно Ever Given было полностью спущено на воду. А час назад (17.00 мск) движение по каналу вернулось в норму, – уточнил пресс-секретарь египетского посольства Ахмед абд Альмоез.

Он также добавил, что прохождение около 400 задержанных судов займет три дня.

– Судно Ever Given снято с мели, но последствия этого инцидента будут велики. Он случился в самый неподходящий момент. Чтобы парировать последствия коронакризиса, мировые Центробанки проводят мягкую политику. Из-за этого растут цены на продовольствие и инфляционные ожидания. Нет сомнения, что операторам контейнерного флота придется пересмотреть транспортную логистику, – заявил «Известиям» генеральный директор «Универ Капитал» Асхат Сагдиев.

По его словам, есть вероятность, что теперь многие корабли большого тоннажа будут проходить не по Суэцкому каналу, а вокруг Африки или другими маршрутами. Также возможно, что канал придется расширять. Нельзя исключать и глобальных сдвигов в судостроении в пользу кораблей с меньшим тоннажем, если выяснится, что из-за большой парусности суперсуда плохо управляются, считает Асхат Сагдиев.

– В любом случае грузоотправителям предстоят новые расходы, которые они будут закладывать в цену товаров. Отдельная и большая статья расходов – судебные. Морских перевозчиков ждет большое количество исков, что поднимет стоимость страховок и стоимость контейнерного фрахта, – заключил он.

Суэцкий канал – важная транспортная артерия, через него проходит 10–12% мирового товарооборота. По данным Lloyd's List, блокировка морского пути обходится мировой экономике в \$400 млн в час, или почти \$10 млрд в сутки. Соответственно, за неделю простоя это уже \$70 млрд. В глобальном плане это не самые существенные потери, но разрыв по времени сроков доставки разных товаров по всему миру может привести к новому витку роста цен, ведь по каналу доставляют не только нефть, газ и СПГ, но и зерно, сахар и прочее, сказал «Известиям» частный инвестор, основатель «Школы практического инвестирования» Федор Сидоров.

– Можно ожидать, что вырастут мировые цены на продукцию АПК (стоимость морских перевозок уже подскочила), а это скажется на других товарах (продуктах питания, например). Все зависит от того, насколько быстро будет открыто судоходство, – отметил эксперт.

По данным управления энергетической информации США (EIA), на маршрут через Суэцкий канал приходится 10% морских перевозок нефти в мире и 8% сжиженного природного газа (СПГ).

– Блокировка настолько важной артерии, безусловно, имеет экономические последствия. Нарушены многие производственные и логистические цепочки, которые не смогут быстро и полностью восстановиться. Пробка в Суэцком канале вызвала эффект мультипликатора, и теперь некоторые производственные циклы и торговые маршруты сильно отстают от планов, – заявил «Известиям» аналитик ГК «Финам» Андрей Маслов.

Эксперт отметил, что, хотя официально президент Египта сообщил об успешном окончании операции по деблокированию Суэцкого канала, порты останутся перегруженными еще некоторое время, что скажется и на сухопутной логистике, и на товарообороте.

– Загруженность портов значительно возрастет, особенно это касается танкеров, химовозов, рефрижераторов и газовозов, при разгрузке которых требуются большая осторожность и технические навыки в связи с экологическими и логистическими стандартами перевозки опасных грузов, – заявил Андрей Маслов.

Он добавил, что разгрузка одного танкера может занимать несколько часов, а нарушение очередности, правил хранения или выгрузки влекут за собой многомиллионные штрафы. Опоздание одного судна на несколько часов может стоить другому нескольких дней простоя из-за ограниченных мощностей даже крупнейших портов в мире, пояснил эксперт. Восстановление судоходства может занять от трех дней, считает Андрей Маслов.

Изменения к подходу

Затор в Суэцком канале станет шагом к диверсификации транспортных путей из Азии в Европу и наоборот, считает главный стратег индексной компании «Бета Финансовые Технологии» Арат Мкртчян.

– Основными бенефициарами будут Северный морской путь и железнодорожный проект – Шелковый путь из Китая в Европу. Также планирование закупок и складских остатков крупными ритейлерами будет вестись с большим запасом, чем до этого, – заявил он.

Учитывая увеличивающийся объем мировой торговли энергоресурсами, в частности СПГ, появление дополнительных коротких маршрутов доставки грузов становится вопросом времени, отметили в Минэнерго России. СМП, сроки навигации на котором продолжают расширяться и в 2020 году достигли девяти-десяти месяцев, имеет высокий потенциал расширения объемов транспортировки грузов, позволяя значительно сократить время доставки товаров из Азии в Европу, добавили в ведомстве.

Уникальное географическое положение России дает ей естественные преимущества на мировом энергетическом рынке в части доступа к основным рынкам потребителя, а также скорости доставки товаров ТЭК. Ограничение поставок в Суэцком канале почти не коснулось поставок российской нефти марки Urals, для которой используют другие маршруты, добавили в Минэнерго.

Но авария может привести к задержкам в поставках других товаров, заметил руководитель аналитического департамента АMarkets Артем Деев. Например, как писали «Известия», в Финляндии уже зафиксировали дефицит кофейных зерен. Эксперты предупреждали, что в моменте цены в европейских магазинах на наиболее дефицитные товары могут вырасти на 2–3%.

<https://iz.ru/1143798/valerii-voronov-elmar-bainazarov/puti-lisheniia-kakie-riski-dlia-ekonomiki-sozdal-zator-v-suetckom-kanale>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4751186#id2031620>

<https://www.kommersant.ru/doc/4750990>

КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДР ВОРОНОВ; 2021.03.30; ГОРОДА И РЕКИ ПОСТАВЯТ НА ГОЛОСОВАНИЕ; ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ НАЗВАНИЯ В РОСРЕЕСТРЕ ПРЕДЛАГАЮТ ВЫБИРАТЬ ВСЕМ МИРОМ

Росреестр планирует создать госкаталог географических названий в интернете, дав гражданам возможность выбирать новые названия улиц, городов, болот, гор и рек на общественных обсуждениях в сети. Об этом говорится в законопроекте ведомства, обсужденном в Общественной палате (ОП) РФ. В качестве образца голосования чиновники приводят недавний опыт присвоения имен российским аэропортам. Эксперты раскритиковали документ за отсутствие внятных критериев для названий, дав понять, что выбор названий в интернете «выпустит джинна».

Законопроект Росреестра «О наименованиях географических объектов» обсуждался на заседании комиссии ОП по вопросам развития культуры. Ведомство планирует создать госкаталог географических названий (около 800 тыс. позиций) в интернете. Как пояснял глава Росреестра Олег Скуфинский, отсутствие такой информационной системы «осложняет работу картографам, приводит к разночтениям и искажению названий в документах». В ст. 4 законопроекта говорится, что имена объектам в РФ присваиваются по результатам «общественного обсуждения» в рамках информсистемы (сейчас региональный парламент должен обратиться в Росреестр).

Впрочем, называть мосты, элементы транспортной инфраструктуры (за исключением автодорог), «формы подводного рельефа» и другие морские объекты, а также объекты культурного наследия в Росреестре предлагают без обсуждений с гражданами.

В пояснительной записке к документу говорится, что законодательство в этой сфере не обновлялось более 20 лет, «несмотря на цифровизацию экономики», и перестало

«удовлетворять современным потребностям социально-экономического и территориального развития страны». Порядок проведения обсуждений в документе не описан. В качестве примера чиновники приводят проект «Великие имена России» (в 2018 году в его ходе на одноименном сайте россияне выбирали имена выдающихся людей для 45 аэропортов). Затраты на создание информационной системы госкаталога и голосований оцениваются Росреестром в 106 млн руб.

В Общественной палате РФ законопроект раскритиковали. Глава комиссии ОП по развитию культуры Ирина Великанова не поняла, почему из сферы регулирования «выпали» объекты культурного наследия, подчеркнув, что «особое непонимание» вызывает исключение из документа зданий-памятников.

Значит ли это, что если здание завтра признано объектом культурного наследия, оно перестанет быть географическим объектом», – недоумевают в Русском географическом обществе (РГО).

Директор Российского института культурного и природного наследия им. Лихачева Владимир Аристархов также сказал, что «не смог понять, чем вызвано ограничение», добавив, что в нынешнем законодательстве таких норм нет. Раскритиковал он и упомянутую в проекте норму о платном доступе к создаваемой Росреестром информационной системе, предложив освободить от платы хотя бы научные организации.

Дискуссия развернулась и вокруг того, какие имена можно присваивать объектам. Член Русского географического общества Вадим Рыбин пожаловался, что законопроект «разбавлен водой», не определяет «понятийный аппарат». Госпожа Великанова удивилась, что «критерии и методики» предлагается определить подзаконными актами. Председатель топонимической комиссии Рязани Николай Булычев обратил внимание на норму о запрете присвоения объектам «экстремистских названий», предложив добавить туда еще и запрет на «имена террористов» (при переименовании существующих объектов). Первый зампред комиссии ОП по развитию культуры Григорий Заславский возразил, что «такой список не определен», задавшись вопросом, стоит ли зачислять в него революционера Петра Кропоткина. Тогда Николай Булычев предложил вовсе избегать «именных названий»: «А то были города Брежнев и Андропов. Пришлось переименовывать». Представитель РГО Владимир Калуцков после этого предложил создать реестр объектов, переименование которых запрещено.

Член столичной межведомственной комиссии по наименованию территориальных единиц Татьяна Соколова упомянула десятилетний ценз на присвоение объектам в Москве имен умерших граждан, признав, что запрет «без конца нарушается», в том числе из-за послаблений, позволяющих проводить их по распоряжению президента РФ или столичного градоначальника.

Что касается нормы об общественных обсуждениях, то госпожа Соколова прокомментировала его так: «Мы такого джинна выпускаем. Пример Москвы это подтверждает: на «Активном гражданине» утверждаются названия станций метро, совершенно выпадающие из исторической структуры города». По словам госпожи Великановой, правительство РФ собирает поправки к законопроекту Росреестра до сентября 2021 года, а в 2022 году документ должен поступить в Госдуму.

<https://www.kommersant.ru/doc/4751228>

ТАСС; 2021.03.29; КАРТУ ОПОРНОЙ СЕТИ ДОРОГ РОССИИ СОЗДАДУТ К СЕНТЯБРЮ

Карту опорной сети федеральных, региональных и муниципальных дорог в России планируется создать к сентябрю 2021 года, сообщил вице-премьер РФ **Марат Хуснуллин** в интервью программе «Познер» на Первом канале.

«Мы сейчас как раз занимаемся и хотим к 1 сентября всю опорную сеть страны уложить в такую карту. Все-таки сколько у нас должно быть дорог: федеральных, региональных, муниципальных. И какого качества должны быть эти дороги, – сказал он. – Со своей стороны, конечно, могу сказать – дорог надо строить больше».

В 2020 году первый вице-премьер РФ Андрей Белоусов поручил до апреля 2021 года разработать план развития опорной сети российских автомобильных дорог. По словам Хуснуллина, сейчас он готов на 90-95%, а к поставленному сроку будет на 98%.

План будет включать 170 тыс. км федеральных и региональных автодорог, заявил экс-министр транспорта РФ Евгений Дитрих. В основе проекта заложен так называемый маршрутный принцип выполнения работ. Согласно ему, если на каком-либо участке трассы начались дорожные работы – они должны быть закончены до ближайшего населенного пункта, чтобы «те участки, которые строятся, имели самостоятельное транспортное значение и продолжали развитие опорной сети».

Хуснуллин также перечислил системные проблемы в дорожном строительстве. Это, по его словам, качество материалов, компетентность подрядчиков, система контроля и стоимость. **«Конечно, сказать, что у нас всё в порядке в строительстве и дорожном строительстве – что там ничего не пропадает, не подменяется качество материала – я не могу. Но эта та задача, к которой мы должны стремиться, чтобы минимизировать все потери от этого и сделать стройку максимально качественной»,** – добавил он.

Кроме того, вице-премьер напомнил, что в 2020 году, несмотря на пандемию, в стране построили и отремонтировали на 20% больше дорог, чем планировали.

<https://tass.ru/ekonomika/11019985>

ИНТЕРФАКС; 2021.03.29; ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР РФ ХУСНУЛЛИН НАЗВАЛ УСЛОВИЯ ДЛЯ УЛУЧШЕНИЯ КАЧЕСТВА ДОРОГ В РОССИИ

Качество дорог в России постепенно улучшается, для повышения этого уровня необходимо прийти к правильному ценообразованию в строительстве, заявил в понедельник вице-премьер РФ Марат Хуснуллин.

«Сказать, что у нас всё в порядке в дорожном строительстве, что ничего не пропадает и не подменяют качественные материалы, я не могу. Но эта задача, к которой мы должны стремиться, чтобы минимизировать все потери и сделать стройку максимально качественной», – сказал Хуснуллин в интервью программе «Познер» на Первом канале.

«Чтобы это сделать, один из важнейших вопросов – это правильное ценообразование. Весь прошлый год мы занимались тем, чтобы цену в стройке максимально приблизить к реальной. Когда она будет реальной и когда строители будут реально понимать, сколько стоит их объект, и сколько они могут реально выполнить и за какие деньги, тогда и качество стройки поднимется», – отметил вице-премьер.

Он добавил, что, несмотря на пандемию в прошлом году, в России было отремонтировано и построено на 20% больше дорог, чем было запланировано.

«Ремонт стал более качественный, мы очень серьезно к этому отнеслись и еженедельно держали на контроле вопросы со стройкой, приемкой и качеством», – подчеркнул Хуснуллин.

В 2021 году наиболее масштабные дорожные работы запланированы в рамках нацпроекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»:** предстоит отремонтировать и построить около 5 тыс. объектов, по 77% из них уже заключены контракты с подрядными организациями.

Также руководителям регионов поручено сформировать трехлетние программы дорожной деятельности с детализацией по конкретным срокам и объектам. **По словам заместителя министра транспорта Андрея Костюка,** это позволит заранее предусмотреть

необходимое количество ресурсов и техники. К 2024 году 85% дорог в городских агломерациях должны быть приведены в нормативное состояние.

Еще 3,95 млрд рублей будет направлено в 25 регионов на внедрение интеллектуальных транспортных систем в городских агломерациях с населением более 300 тыс. человек.

Как сообщалось, в 2020 году бюджет дорожного строительства был исполнен на 99,1%.

«Освоили свыше 880 млрд рублей [в 2020 году – ИФ], а с учетом бюджетов субъектов эта сумма более 2 трлн рублей. Эти деньги реально пришли в экономику и реально позволили достигнуть этих результатов», – заявлял ранее Хуснуллин.

ИНТЕРФАКС; 2021.03.29; ДОРОГИ, ЗА ПРИЕМКУ КОТОРЫХ ДАВАЛИСЬ ВЗЯТКИ, ПОВТОРНО ПРОВЕРЯТ В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ

Следователи Западно-Сибирского Следственного управления на транспорте СКР внесли в правительство Новосибирской области представление в рамках расследования уголовного дела начальника Территориального управления автодорог (ТУАД), обвиняемого в получении взяток, сообщает в понедельник следственное управление.

Представление рассмотрено при первом заместителе председателя правительства Новосибирской области, с участием исполняющего обязанности руководителя следственного управления Владимира Ануфриева.

«За допущенные в работе нарушения уволены два работника ГКУ «Территориальное управление автомобильных дорог Новосибирской области», три работника привлечены к дисциплинарной ответственности, также уволен начальник управления дорожного хозяйства Министерства транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области», – говорится в сообщении.

Кроме того, объекты строительства, реконструкции и капитального ремонта, подрядные работы, на которых выполнялись организациями, чьи представители давали взятки начальнику ТУАД за прием работ по укладке асфальта ненадлежащего качества, будут повторно проверены в течение 2021 года и результаты проверок будут представлены в следственное управление.

Как сообщалось, в августе – декабре 2020 года начальник ТУАД лично и через посредника – своего брата получил от коммерсантов 5,1 млн рублей за «общее покровительство», выражавшееся в сохранении ранее заключенных и заключении новых госконтрактов на ремонт, реконструкцию, строительство и содержание автодорог региона. В настоящее время он находится под стражей.

Также сообщалось, что в производстве Западно-Сибирского СУ на транспорте СКР находится дело в отношении замминистра транспорта региона Сергея Ставицкого, который был задержан 19 марта и также отправлен судом в СИЗО, ему предъявлено обвинение по ч.6 ст.290 УК РФ (получение взятки в особо крупном размере).

Чиновнику вменяется в вину получение взяток деньгами и услугами имущественного характера на 1,5 млн рублей от начальника подведомственного Минтрансу региона Территориального управления автодорог (ТУАД) с октября 2019 по декабрь 2020 года. По версии следствия, Ставицкий обещал способствовать получению учреждением дополнительного бюджетного финансирования, а также оказывать общее покровительство по службе.

<https://www.interfax-russia.ru/siberia/news/dorogi-za-priemku-kotoryh-davalis-vzyatki-povtorno-proveryat-v-novosibirskoy-oblasti>

ТАСС; 2021.03.30; АРГЕНТИНСКАЯ ВЕРФЬ ПРЕДЛОЖИТ РФ ИЗУЧИТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ СОВМЕСТНОГО СОЗДАНИЯ ПОЛЯРНОГО СУДНА

Аргентинская сторона хочет предложить России рассмотреть возможность участия в создании судна ледового класса. Об этом сообщил в понедельник председатель правления аргентинской государственной верфи Tandanoг Мигель Анхель Тудино.

«Мы пригласим Россию представить нам предложение по финансированию и строительству в Аргентине судна ледового класса», – сказал он журналистам.

Тудино также отметил, что Tandanoг хотела бы развивать сотрудничество с Россией в создании алюминиевых катеров. «Несколько недель назад мы принимали делегацию из Российской Федерации. На протяжении трех дней мы усердно работали, и у нас появились несколько хороших идей для продолжения работы, прежде всего производство катеров из алюминия. Мы сейчас почти не используем эту технологию и материал, и нам это интересно», – сказал он журналистам.

Tandanoг – одна из крупнейших верфей в Латинской Америке. На территории предприятия находится самый большой в регионе вертикальный судоподъемник с системой синхролифт.

Визит делегации из РФ на верфь состоялся в рамках заседания российско-аргентинской межправкомиссии по военно-техническому сотрудничеству, которое прошло в феврале.

В феврале министр обороны южноамериканской республики Агустин Росси сообщил, что Аргентина готовится к созданию собственного судна ледового класса и изучают возможность участия в этом других государств. В настоящее время у Аргентины есть 13 антарктических баз. Шесть из них работают круглый год.

<https://tass.ru/ekonomika/11023565>