



Ежедневный мониторинг СМИ

31 МАРТА 2021

СОДЕРЖАНИЕ

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА ЗАВЕРНЯЕВА; 2021.03.31; МИНТРАНС ПРОКОНТРОЛИРУЕТ ПЕРЕВОЗКИ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПРОДУКТОВ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ.....	4
ИНТЕРФАКС; 2021.03.30; ИРКУТСКОЕ ПРАВИТЕЛЬСТВО НАМЕРЕНО ВЕРНУТЬ ПОСАДОЧНОЙ ПЛОЩАДКЕ В УСТЬ-ИЛИМСКЕ СТАТУС АЭРОПОРТА.....	4
ТАСС; 2021.03.30; ВЛАСТИ ПРИАНГАРЬЯ ОБЪЯСНИЛИ ОТСТАВАНИЕ ОТ ГРАФИКА РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА БРАТСКА	5
ИНТЕРФАКС; 2021.03.31; СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО АЭРОПОРТА ИРКУТСКА ОБОЙДЕТСЯ НЕ МЕНЕЕ ЧЕМ В 73 МЛРД РУБ	5
ОТР; 2021.03.30; КОНТЕЙНЕРНЫЙ ПОЕЗД, СЛЕДУЮЩИЙ ИЗ КИТАЯ В ВЕЛИКОБРИТАНИЮ, СОВЕРШИЛ ОСТАНОВКУ В КАЛИНИНГРАДЕ.....	6
ОТР; 2021.03.30; В КРЫМУ НАМЕРЕНЫ ПРОЛОЖИТЬ НОВЫЙ УЧАСТОК ДОРОГИ К ЮЖНЫМ КУОРТОМ ПОЛУОСТРОВА	6
ИЗВЕСТИЯ; ЛЮБОВЬ ЛЕЖНЕВА; 2021.03.31; «ЧИСЛЕННОСТЬ ГОСАППАРАТА УМЕНЬШИЛАСЬ ПОЧТИ НА 10%»; ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР, РУКОВОДИТЕЛЬ АППАРАТА ПРАВИТЕЛЬСТВА ДМИТРИЙ ГРИГОРЕНКО — О ЗАВЕРШЕНИИ РЕФОРМЫ ГОСУПРАВЛЕНИЯ	6
РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА, ЛЮДМИЛА ПОДОБЕДОВА; 2021.03.31; ГУБЕРНАТОРЫ ПРЕДЛОЖИЛИ РАСШИРИТЬ СЕВМОРПУТЬ ОТ ПЕТЕРБУРГА ДО ВЛАДИВОСТОКА.....	9
ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ ИЛЬИНА; 2021.03.31; СЕЗОННЫЙ ОБМАН: МОШЕННИКИ С ФЕЙКОВЫМИ АВИАБИЛЕТАМИ АКТИВИЗИРОВАЛИСЬ; В МАРТЕ ЗАФИКСИРОВАНО БОЛЕЕ 700 ФИШИНГОВЫХ САЙТОВ ДЛЯ «ОРГАНИЗАЦИИ» ПЕРЕЛЕТОВ	12
ВЕДОМОСТИ; АННА ПОДЛИНОВА, АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2021.03.31; «ГАЗПРОМ НЕФТЬ» БУДЕТ СТРОИТЬ ДОРОГИ; ПРЕИМУЩЕСТВОМ КОМПАНИИ СТАНЕТ НИЗКАЯ СТОИМОСТЬ СТРОЙМАТЕРИАЛОВ, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ.....	13
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.03.31; НЕМЫТЫЕ ПЛАТЯТ ДВАЖДЫ; НА ТРАССАХ FREE FLOW ЗАПРЕТЯТ ЕЗДИТЬ С ГРЯЗНЫМИ НОМЕРАМИ.....	15
КОММЕРСАНТЪ; ДАРЬЯ АНДРИЯНОВА; 2021.03.31; ЖИЛЬЕ НА ПОДЛЕТЕ; КОМПАНИЯ МИХАИЛА ГУЦЕРИЕВА НАМЕРЕНА ВЫКУПИТЬ 40 ГА У АЭРОПОРТА ВНУКОВО.....	16
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.03.31; ПОСТАВЯТ ПЕРЕД ФРАХТОМ; ВЫРАСТУТ ЛИ ТАРИФЫ НА АВТОПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ	17
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ИРИНА ЖАНДАРОВА; 2021.03.30; С МОРЕМ ПОПОЛАМ; ИМПОРТНЫЕ ТОВАРЫ МОГУТ ПОДОРОЖАТЬ ИЗ-ЗА ПЕРЕБОЕВ С ГРУЗОВЫМИ КОНТЕЙНЕРАМИ	18
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИСЛАВ КОНСТАНТИНОВ; 2021.03.30; ТРАНСПОРТ И ИНФРАСТРУКТУРА	19
NEWS.RU; ВЕРОНИКА ВОРОНЦОВА; 2021.03.30; ЖИЗНЬ ЗА РУЛЁМ: ПЕРЕРАБОТКИ СТАНОВЯТСЯ ГЛАВНОЙ ПРИЧИНОЙ СМЕРТЕЙ НА ДОРОГАХ;	

ВМЕСТО ВОДИТЕЛЕЙ «ПОД ГРАДУСОМ» ВИНОВНИКАМИ АВАРИЙ ВСЁ ЧАЩЕ ОКАЗЫВАЮТСЯ УСТАЛЫЕ И НЕВЫСПАВШИЕСЯ	19
ВЕЧЕРНЯЯ МОСКВА; ЕКАТЕРИНА ГОЛОВИНА; 2021.03.30; ИНТЕЛЛЕКТ ЗА РУЛЕМ. ЛИШЬ ОЧЕНЬ УМНОМУ ТРАНСПОРТУ МОЖНО ДОВЕРИТЬ ПЕРЕВОЗКУ ЛЮДЕЙ	23
РЖД-ПАРТНЕР; ЮЛИЯ ЧЕРНЫШЕВСКАЯ; 2021.03.30; ПРОГРАММА СУБСИДИРОВАНИЯ ТРАНЗИТНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В 2021 ГОДУ В БЮДЖЕТЕ НЕ ПРЕДУСМОТРЕНА	27
РЖД-ПАРТНЕР; МАРИЯ САЛЕЕВА; 2021.03.30; УСКОРИТЬ ЦИФРОВИЗАЦИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ ПОМОГУТ МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ ..	28
РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСАНДР СОЛНЦЕВ; 2021.03.30; В АС ЭТРАН В 2021 ГОДУ ПОЯВИЛИСЬ НОВЫЕ ОПЦИИ	28
ТАСС; 2021.03.30; КАИР СОЕДИНИТ КРАСНОЕ И СРЕДИЗЕМНОЕ МОРЯ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ И ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ	29
ПРАЙМ; 2021.03.30; ЭКСПЕРИМЕНТ С ПОСТОЯННОЙ ЭЛЕКТРОННОЙ ОЧЕРЕДЬЮ ПРОВЕДУТ В ПУНКТЕ ПРОПУСКА С КНР В ПРИМОРЬЕ	29
ПРАЙМ; 2021.03.30; ПРОПУСК ТРАНСПОРТА ЧЕРЕЗ ГРАНИЦУ С КНР В ПУНКТЕ «ПОЛТАВКА» В ПРИМОРЬЕ УВЕЛИЧЕН ВДВОЕ	30
ТАСС; 2021.03.30; КАЗАХСТАН НЕ НАМЕРЕН ПРОДЛЕВАТЬ ЗАПРЕТ НА ВВОЗ ДИЗТОПЛИВА, ДЕЙСТВУЮЩИЙ ДО 1 АПРЕЛЯ	30
РИА НОВОСТИ; 2021.03.31; ФАС СООБЩИЛА О ЖАЛОБАХ НА ПОДОРОЖАНИЕ БИЛЕТОВ НА МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВИАРЕЙСЫ	31
ИНТЕРФАКС; 2021.03.30; МИНСТРОЙ РФ ПРЕДЛАГАЕТ СНЯТЬ ЧАСТЬ ЗАПРЕТОВ НА СТРОИТЕЛЬСТВО РЯДОМ С АЭРОПОРТАМИ	31
ТАСС; 2021.03.30; РОСАВИАЦИЯ ОГРАНИЧИЛА КОЛИЧЕСТВО ГОРОДОВ, ИЗ КОТОРЫХ ВОЗМОЖНЫ АВИАПЕРЕЛЕТЫ В ТУРЦИЮ	32
ТАСС; 2021.03.30; FINNAIR ВОЗОБНОВИТ ПОЛЕТЫ ИЗ ХЕЛЬСИНКИ В МОСКВУ СО 2 АПРЕЛЯ	32
ТАСС; 2021.03.30; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» БУДУТ ВЫПОЛНЯТЬ ЛЕТОМ РЕЙСЫ БОЛЕЕ ЧЕМ ПО 60 ЗАРУБЕЖНЫМ НАПРАВЛЕНИЯМ	33
ТАСС; 2021.03.30; СРЕДНЯЯ СТОИМОСТЬ ПЕРЕЛЕТОВ ВНУТРИ РОССИИ В МАРТЕ УВЕЛИЧИЛАСЬ НА 11%	34
ТАСС; 2021.03.30; АЭРОПОРТ ПЕТЕРБУРГА ВОЗОБНОВИТ ПРЯМОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ С ШЕСТЬЮ ГОРОДАМИ РОССИИ	34
ИНТЕРФАКС; 2021.03.30; УПРАВЛЯЮЩАЯ АЭРОПОРТОМ БАРНАУЛА КОМПАНИЯ В 2020Г ВПЕРВЫЕ ЗА 20 ЛЕТ ПОЛУЧИЛА УБЫТОК	35
ER.RU; 2021.03.30; ВЛАДИМИР АФОНСКИЙ: ПРАВИЛА ПРОХОЖДЕНИЯ ТО ИЗМЕНИЛИСЬ НЕ ТОЛЬКО ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ, НО И ДЛЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ ЦЕНТРОВ	35
ТАСС; 2021.03.30; СОВЕТ ГОСДУМЫ 5 АПРЕЛЯ ОБСУДИТ ВВЕДЕНИЕ ШТРАФОВ ЗА ВЫСАДКУ ДЕТЕЙ-БЕЗБИЛЕТНИКОВ	36
ТАСС; 2021.03.30; В ЛДПР ПРИЗВАЛИ ПРАВИТЕЛЬСТВО РЕШИТЬ ВОПРОС С РЕГЛАМЕНТОМ УСТАНОВКИ ДОРОЖНЫХ КАМЕР	37
ТАСС; 2021.03.30; НОВЫЙ ОБХОД ЯЛТЫ ДЛЯ СОКРАЩЕНИЯ ПУТИ К САМЫМ ЮЖНЫМ КУОРТОМ ПОСТРОЯТ В КРЫМУ	37
ТАСС; 2021.03.30; РАСШИРЕНИЕ УЧАСТКА САМОЙ ЗАГРУЖЕННОЙ ТРАССЫ В ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАВЕРШАТ НА ГОД РАНЬШЕ	38
ИНТЕРФАКС; 2021.03.30; «РУСРЕМСТРОЙ» ИЗ ТАТАРСТАНА ПОДАЛ ЕДИНСТВЕННУЮ ЗАЯВКУ В КОНКУРСЕ НА ЭТАП М-12 В 25 КМ ЗА 11 МЛРД РУБ	39

РИА НОВОСТИ; 2021.03.30; ГЛАВА ГИБДД РАССКАЗАЛ, КАК БУДЕТ ПРОХОДИТЬ ЭКЗАМЕН ПО НОВОМУ РЕГЛАМЕНТУ	40
ИНТЕРФАКС; 2021.03.30; РЖД В 2021Г НАПРАВЯТ 6,8 МЛРД РУБ В РАЗВИТИЕ РОСТОВСКОГО РЕГИОНА СКЖД.....	40
ИНТЕРФАКС; 2021.03.30; ЖЕЛДОРОГУ ЗА 7 МЛРД РУБ. ПЛАНИРУЕТСЯ ПОСТРОИТЬ К АЭРОПОРТУ В КРЫМУ, РОСЖЕЛДОР ИЩЕТ ПРОЕКТИРОВЩИКА	41
ТАСС; 2021.03.30; МИШУСТИН УТВЕРДИЛ СОГЛАШЕНИЕ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ГРУЗОВОГО КОМПЛЕКСА НА САХАЛИНЕ.....	41
ТАСС; 2021.03.30; МИД РФ: РОССИЯ ОТМЕЧАЕТ ВОЗРАСТАЮЩИЙ ИНТЕРЕС МЕЖДУНАРОДНОГО БИЗНЕСА К СЕВМОРПУТИ	42
ИНТЕРФАКС; 2021.03.30; КОНТЕЙНЕРОВОЗ-ГИГАНТ ПЕРЕГРУЗИЛ МИРОВУЮ ЛОГИСТИКУ. ОБЗОР.....	43
ИНТЕРФАКС; 2021.03.30; КЛАЙПЕДСКИЙ ПОРТ: ПОТЕРЯ БЕЛОРУССКИХ УДОБРЕНИЙ СТАНЕТ ВЫЗОВОМ, УБЫТКИ БУДУТ БОЛЬШИМИ.....	45
ИНТЕРФАКС; 2021.03.30; «ЗВЕЗДА» НАЧАЛА СТРОИТЕЛЬСТВО ПЕРВОГО ТАНКЕРА-ПРОДУКТОВОЗА ДЛЯ «ДОЧКИ» СОВКОМФЛОТА	46
ИНТЕРФАКС; 2021.03.30; СУД ОТКЛОНИЛ ЖАЛОБУ ФАС НА РЕШЕНИЕ ОБ ОТМЕНЕ 300 ТЫС. РУБ. ШТРАФА ВАРАНДЕЙСКОМУ ТЕРМИНАЛУ	46
ИНТЕРФАКС; 2021.03.30; «РУСАТОМ КАРГО» МОЖЕТ ВЛОЖИТЬ 30 МЛРД РУБ. В СОЗДАНИЕ ХАБА В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ.....	47

ПУБЛИКАЦИИ

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА ЗАВЕРНЯЕВА; 2021.03.31; МИНТРАНС ПРОКОНТРОЛИРУЕТ ПЕРЕВОЗКИ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПРОДУКТОВ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

Правительство расширило полномочия **Министерства транспорта РФ** и **Росжелдора** в сфере перевозок железнодорожным транспортом скоропортящихся пищевых продуктов. Такое постановление кабинета вступает в силу 31 марта. Новый порядок перевозок скоропортящихся продуктов железнодорожным транспортом установлен в рамках реализации Соглашения, подписанного в Женеве 1 сентября 1970 года. Согласно документу, **Минтранс** будет устанавливать порядок работ по контролю в соответствии с нормами для таких перевозок. Так, уточняется, что перевозить скоропортящиеся продукты необходимо в вагонах– ледниках или рефрижераторах. Также ведомство будет определять порядок выдачи свидетельств о соответствии нормам. Законы, вступающие в силу с 31 марта в обязанности **Росжелдора** входит назначение экспертов для контроля проверки эффективности термического оборудования каждого находящегося в эксплуатации транспортного средства – ледника, рефрижератора и так далее.

<https://www.pnp.ru/economics/mintrans-prokontroliruet-perevozki-skoroportyashhikhsya-produktov-po-zheleznoy-doroge.html>

На ту же тему:

Как рассказали «Гудку» в **пресс-службе Минтранса**, **постановление позволит усовершенствовать нормативно-правовую базу выполнения требований соглашения о международных перевозках скоропортящихся грузов в части организации таких перевозок железнодорожным транспортом.**

Контроль транспортных средств, участвующих в перевозке скоропортящихся грузов, будет осуществляться **Министерством транспорта РФ** в отношении перевозок автомобильным транспортом, а при перевозках по железной дороге – **Федеральным агентством железнодорожного транспорта**. При этом порядок осуществления этих полномочий **Росжелдором** будет определяться **Минтрансом**.

<https://gudok.ru/newspaper/?ID=1558282>

ИНТЕРФАКС; 2021.03.30; ИРКУТСКОЕ ПРАВИТЕЛЬСТВО НАМЕРЕНО ВЕРНУТЬ ПОСАДОЧНОЙ ПЛОЩАДКЕ В УСТЬ-ИЛИМСКЕ СТАТУС АЭРОПОРТА

Авиаузел города Усть-Илимска на севере Иркутской области, который пока имеет статус посадочной площадки, получит современное аэронавигационное оборудование, сообщила **пресс-служба** правительства региона по итогам визита в город главы **Росавиации Александра Нерадько**.

«Здесь есть такая драгоценность – прекрасная взлётно-посадочная полоса длиной три километра. Я дам поручение **ФГУП «Госкорпорация по организации воздушного движения»** оборудовать её радиотехническими средствами связи и навигации. Поставим всё, что надо, – ближний и дальний привод, локатор, точную систему захода на посадку», – цитирует **пресс-служба Нерадько**.

Губернатор Иркутской области Игорь Кобзев в ходе встречи отметил, что власти намерены запустить процесс сертификации аэропорта. Чтобы получить этот статус, необходимо решить вопросы с безопасностью авиаузла. Так, приаэродромная территория

заросла лесом, нет сотрудников для обслуживания аэронавигационного оборудования и данных по прочности ВПП.

Сейчас на посадочной площадке Усть-Илимска обслуживают небольшие самолеты Cessna-208B, L-410, Ан-28. В ближайшее время возможно возобновление полётов Ан-24, а после сертификации аэропорта – АTR-42 и «Sujejet 100».

Ранее сообщалось, что город Усть-Илимск в 2018 году передал в собственность Иркутской области имущество посадочной площадки (аэропорта Усть-Илимска).

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», в настоящее время имущество консолидировано в ОГУП «Посадочная площадка города Усть-Илимска», собственником является Минимущества Иркутской области.

Аэропорт в Усть-Илимске был построен в 1993 году, в 1994 году к нему пристроили единственные в Сибири на тот момент телескопические трапы. Аэропорт прекратил работу в 2001 году, здание аэровокзала было заброшено и постепенно развалилось.

Сейчас разрешенная взлетно-посадочная полоса в Усть-Илимске составляет около 1 км.

<https://www.interfax-russia.ru/siberia/news/irkutskoe-pravitelstvo-namereno-vernut-posadochnoy-ploshchadke-v-ust-ilimske-status-aeroporta>

ТАСС; 2021.03.30; ВЛАСТИ ПРИАНГАРЬЯ ОБЪЯСНИЛИ ОТСТАВАНИЕ ОТ ГРАФИКА РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА БРАТСКА

Модернизация международного аэропорта Братска в Иркутской области идет с отставанием от графика из-за дефицита иностранной рабочей силы, сложившегося из-за пандемии коронавируса, сообщила во вторник **пресс-служба** регионального правительства по итогам посещения аэропорта **главой Росавиации Александром Нерадько**.

«Завершить реконструкцию необходимо в конце 2021 года, однако сейчас работы идут с отставанием. Одной из причин является нехватка рабочей силы. Из-за пандемии коронавирусной инфекции строительным организациям сложно привлекать рабочих из-за рубежа», – говорится в сообщении.

Модернизация второго по величине аэропорта в Иркутской области началась в 2020 году. Она финансируется из федерального бюджета, сумма контракта составляет 1,19 млрд рублей. В модернизацию входит реконструкция взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек и перрона, создание новых мест стоянок воздушных судов, строительство очистных сооружений, аварийно-спасательной станции и других объектов.

«Объект несложный. Финансирование проекта обеспечено полностью. Возможно, нехватка опыта подрядной организации привела к отставаниям строительно-монтажных работ на объекте. Мы договорились, что дополнительно объединим усилия правительства Иркутской области, Росавиации, города Братска, заказчика-застройщика, подрядной организации, а также субподрядных организаций для того, чтобы реализовать этот проект», – приводятся в сообщении слова **Нерадько**.

По словам губернатора Иркутской области Игоря Кобзева, **глава Росавиации** был приглашен в Иркутскую область для того, чтобы совместно найти выход из ситуации и не допустить срыва сроков модернизации. Губернатор поручил привлечь к работам 100 сотрудников Дорожной службы Иркутской области, составить график ускорения работ, установить на объекте видеокамеры, чтобы контролировать ситуацию в режиме онлайн.

<https://tass.ru/sibir-news/11026241>

ИНТЕРФАКС; 2021.03.31; СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО АЭРОПОРТА ИРКУТСКА ОБОЙДЕТСЯ НЕ МЕНЕЕ ЧЕМ В 73 МЛРД РУБ

Стоимость строительства нового аэропорта за пределами Иркутска в ценах 2025 года составит не менее 73 млрд рублей, сообщил **глава Росавиации Александр Нерадько** на совещании в Иркутске в среду.

«Строительство только нового аэродрома с рулежными дорожками, ограждением, системой водоотведения в ценах 2025 года составит 53 млрд рублей. Еще необходимо 20 млрд рублей на строительство аэропортового комплекса (терминала – ИФ, на условиях государственно-частного партнерства). И еще необходимо создать инфраструктуру, дорожную сеть до аэропорта», – сказал он.

Нерадько уточнил, что Минтранс ожидает, что строительство нового аэропорта в Иркутске может быть включено в перечень предлагаемых к реализации проектов объектов транспортной инфраструктуры на 2025-2030 гг.

Как сообщалось ранее, вынос аэропорта за пределы Иркутска обсуждается более 30 лет. В последний раз этот вопрос власти поднимали в 2006 году после того, как лайнер S7 при посадке съехал с полосы и врезался в гаражи. Между тем, существует также идея оставить аэропорт в черте города, но при этом развернуть взлетную полосу, что позволит ограничить взлет/посадку лайнеров над жилыми районами.

<https://www.interfax-russia.ru/siberia/news/stroitelstvo-novogo-aeroporta-irkutska-oboydetsya-ne-menee-chem-v-73-mlrd-rub>

ОТР; 2021.03.30; КОНТЕЙНЕРНЫЙ ПОЕЗД, СЛЕДУЮЩИЙ ИЗ КИТАЯ В ВЕЛИКОБРИТАНИЮ, СОВЕРШИЛ ОСТАНОВКУ В КАЛИНИНГРАДЕ

В Калининград прибыл первый контейнерный поезд, который едет из Китая в Великобританию, передает ОТР.

Большую часть пути он проехал по железной дороге. А в британский порт Иммингем он отправится из Калининграда по морю.

Состав загружен пятьюдесятью сорокафутовыми контейнерами с автозапчастями, деталями для промышленного оборудования, консолями для видеоигр и другими товарами.

<https://otr-online.ru/news/konteynernyy-poezd-sleduyushchiy-iz-kitaya-v-velikobritaniyu-sovershil-ostanovku-v-kaliningrade-175206.html>

ОТР; 2021.03.30; В КРЫМУ НАМЕРЕНЫ ПРОЛОЖИТЬ НОВЫЙ УЧАСТОК ДОРОГИ К ЮЖНЫМ КУОРТАМ ПОЛУОСТРОВА

В обход Ялты проложат новый участок дороги к с самым южными курортами Крыма, передает ОТР сообщение регионального минтранса.

Это позволит избежать пробок в сезон и сократить время в пути. Прорабатывается вариант строительства трассы от поселка Массандра до села Виноградное и поселка Ливадия. Проект проходит технико-экономическое обоснование.

<https://otr-online.ru/news/v-krymu-namereny-prolozhit-novyy-uchastok-dorogi-k-yuzhnyim-kurortam-poluostrova-175159.html>

ИЗВЕСТИЯ; ЛЮБОВЬ ЛЕЖНЕВА; 2021.03.31; «ЧИСЛЕННОСТЬ ГОСАППАРАТА УМЕНЬШИЛАСЬ ПОЧТИ НА 10%»; ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР, РУКОВОДИТЕЛЬ АППАРАТА ПРАВИТЕЛЬСТВА ДМИТРИЙ ГРИГОРЕНКО — О ЗАВЕРШЕНИИ РЕФОРМЫ ГОСУПРАВЛЕНИЯ

В результате реформы госаппарата, анонсированной премьер-министром Михаилом Мишустиным в конце 2020 года, численность госслужащих в России сократилась почти на 10%. Об этом в интервью «Известиям» заявил зампреда кабмина — руководитель аппарата правительства Дмитрий Григоренко. Он отметил, что произошедшая оптимизация — самая масштабная за последние годы. Однако суть реформы не в корректировке количественных показателей, а в изменении модели работы

госаппарата, отмечают в кабмине. Там рассчитывают, что именно это позволит сделать систему госуправления более эффективной.

— Дмитрий Юрьевич, чем была вызвана необходимость преобразований в госаппарате?

— Требованием времени. Существующая структура органов государственной власти практически не менялась на протяжении многих лет. В современных условиях она не может эффективно работать над решением задач, которые ставит перед собой государство.

За это время корпоративный сектор уже несколько раз трансформировал модели управления бизнесом, исходя из изменения запросов потребителей и возможностей, которые дают технологии.

Госаппарат же всё это время продолжал работать по системе, которая не менялась десятилетиями, — по принципу «ведомственных колодцев», то есть в замкнутом цикле — через долгие бюрократические согласования. Это привело к серьезным системным проблемам: модель госуправления оказалась абсолютно не адаптивной, не отвечающей современным реалиям и новым задачам.

— Что конкретно было не так?

— Перед стартом реформы мы проанализировали положение дел в министерствах и ведомствах. Эта работа показала, что, во-первых, штатная численность госструктур часто не соответствует тем функциям, которые на них возложены.

Во-вторых, число руководителей во многих госструктурах оказалось завышенным. Например, замруководителя ведомства мог курировать только одно управление, где было не больше 10 сотрудников. Избыточная цепочка начальников снижала оперативность и увеличивала административные издержки.

В-третьих, во многих ведомствах была завышена численность обеспечивающих подразделений. В ряде случаев на таких сотрудников приходилось больше половины штата.

В-четвертых, неэффективно использовались и оставались вакантными до 20% должностей в центральных аппаратах и до 12% — в территориальных органах. Ставки сохраняли для выплаты премий или материального стимулирования. Такой дисбаланс в структуре ведомств не позволял гибко и быстро внедрять современные модели управления, как это принято в частном секторе.

— Какая модель госаппарата была взята за основу при проведении реформы?

— Отвечая на этот вопрос, нужно исходить из тех задач, которые стоят сегодня перед системой госуправления. Она должна уметь адаптироваться к вызовам новой реальности, в основе которой лежит цифровая трансформация.

Технологии кратно увеличивают возможности повышения эффективности работы госаппарата. Они помогают реализовать модель сервисного государства, ориентированного на запросы общества, на высокое качество предоставляемых гражданам услуг. Поэтому институты власти должны стать цифровыми платформами, естественно и незаметно предоставлять услуги в максимально оперативном режиме. Именно эту модель мы взяли за основу.

Прежде всего, постарались решить ключевую проблему структурного дисбаланса штатной численности госведомств. Правительство разработало единые стандарты организационно-штатной модели. Акцент был сделан на устранение избыточных руководящих должностей. Так, замруководителя теперь должен курировать не менее двух структурных подразделений, а замначальника структурного подразделения — как минимум два отдела.

Мы также установили требования к минимальной численности подразделений. Для департаментов министерств — не менее 40 человек, управлений в службе или агентстве — не менее 25 человек, для отделов — не менее пяти человек.

Штат обеспечивающих работников не должен превышать 30% от предельной численности, при увеличении состава профильных специалистов.

Важно, что при проведении реформы были предусмотрены механизмы точечной донастройки. Так, если ведомству нужно усилить центральный аппарат, руководство может перераспределить численность за счет территориальных органов в пределах фонда оплаты труда.

Здесь есть значительные резервы за счет цифровизации и применения платформенных решений, которые позволяют часть функций — в том числе территориальных органов — централизовать на федеральном или межрегиональном уровне, оставив на уровне регионов ограниченный круг вопросов — например, только по очному обслуживанию граждан.

— Оптимизацию госаппарата планировалось завершить к 1 апреля. Успели?

— На данный момент сокращены 66 структурных подразделений и 33 штатных единицы заместителей руководителей федеральных ведомств.

Также сокращена и штатная численность ведомств: в центральных аппаратах — на 213 единиц, а в территориальных органах — на 31 642 единицы. Таким образом, как правительство и анонсировало в самом начале реформы в ноябре прошлого года, численность госаппарата к 1 апреля уменьшилась в целом почти на 10% — это одно из самых масштабных сокращений за последние годы.

Однако здесь очень важно понимать, что оптимизация численности проводится за счет неиспользуемых вакансий с сохранением фонда заработной платы — это значит, что риски увольнения или снижения уровня оплаты труда сотрудников, профессионально исполняющих свои обязанности, сведены к минимуму.

— Почему вы считаете, что реформа себя оправдает? Ведь это далеко не первая попытка развернуть бюрократическую машину и поставить ее на новые рельсы.

— Суть нынешней реформы не в корректировке количественных показателей, а в изменении структуры госаппарата. Мы сделаем ее более компактной. Это в свою очередь устраним дублирование функций, исключит лишнюю бюрократию и позволит госаппарату работать более эффективно.

Одновременно мы стимулируем расширение использования цифровых решений. Это повысит скорость и качество принятия важнейших решений для выполнения национальных целей развития. Но самое главное, людям будет проще, комфортнее и быстрее получать госуслуги.

— Каковы дальнейшие перспективы реформы?

— Проведенная реорганизация госаппарата станет основой для дальнейшего реформирования системы оплаты труда госслужащих. Этот вопрос обсуждался давно, но провести преобразования мешали искусственно поддерживаемые пустующие ставки.

Сложилась ситуация, когда разрыв между ведомствами стал критическим: по министерствам — в 1,5 раза, по службам — 1,7 раза, по агентствам — 1,9 раза, а по территориальным органам — достиг двукратной отметки.

В результате наиболее квалифицированные сотрудники переходят в ведомства с высокими заработными платами. Это приводит к разному уровню компетенции сотрудников, напрямую мешает слаженной работе всего госаппарата. В этом году правительство сбалансирует уровень средней заработной платы между ведомствами и приведет к справедливому уровню — это важнейший этап реформы.

Во-вторых, изменится сама структура заработных плат — увеличится доля ежемесячных гарантированных выплат за счет уменьшения премиального фонда, что позволит сотрудникам на местах планировать социально значимые расходы, например, ипотеку. И в-третьих, мотивационная часть будет привязана к конкретным результатам выполненной работы. Это будет способствовать росту мотивации действующих сотрудников, привлечет на госслужбу перспективных и эффективных специалистов.

— На этом реформа будет завершена?

— Если внимательно посмотреть лучшие практики, неважно — в бизнесе или в госуправлении, то мы увидим, что важнейший элемент успеха — это стремление к постоянному развитию. Сегодня драйвером изменений выступает цифровизация, но это не самоцель, а только инструмент, который нужно научиться правильно применять. Поэтому мы продолжим внимательно анализировать, а затем — переводить в онлайн-формат максимально широкий спектр ведомственных процессов, особенно в той части, которая касается контрольно-надзорных функций. Государственные услуги бизнесу и гражданам должны предоставляться по принципу 24/7 и экстерриториально.

В то же время важно понимать, что ключевой элемент успеха — это не «цифра», а люди, которые объединены одной целью. Поэтому главное и самое сложное — переформатировать госаппарат в современную, ориентированную на результат команду профессиональных сотрудников. В своей работе мы будем стремиться именно к такому результату.

Мнения сенаторов, депутатов и общественных деятелей

Секретарь Общественной палаты Лидия Михеева

Эта оптимизация должна помочь навести порядок в системе оплаты труда. Нам известно, что существуют серьезные диспропорции в заработной плате в некоторых министерствах и ведомствах — это мешает нормальной мотивации чиновников. Сокращения важны, потому что это позволяет обеспечить наличие квалифицированных специалистов. Также одна из главных задач — упразднить те подразделения, которые мало влияли на содержание работы.

Президент «Опоры России» Александр Калинин

Административная реформа позволяет мотивировать чиновников без увеличения государственных расходов, а также лучше контролировать институты развития. Работа в этом направлении должна быть продолжена, потому что этот вопрос постоянно на повестке.

Вице-спикер Совфеда Николай Журавлев

Государство должно быть сервисным и «клиентоориентированным», то есть в первую очередь учитывать интересы граждан, а управление — ненавязчивым. Конечная цель реформы — сделать так, чтобы россиянам было удобно и просто получать госуслуги. У нас должно быть «государство для людей», а не наоборот.

Депутат Госдумы Андрей Исаев

Заявленные цели и методы вполне разумны. Несмотря на сокращения, основной функционал и зарплаты госслужащих не пострадают — правительство «не режет по живому». Однако реформа позволит сократить процесс принятия решений, а это действительно важно, ведь современное общество требует большей оперативности.

<https://iz.ru/1144118/liubov-lezhneva/chislennost-gosapparata-umenshilas-pochti-na-10>

РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА, ЛЮДМИЛА ПОДОБЕДОВА; 2021.03.31; ГУБЕРНАТОРЫ ПРЕДЛОЖИЛИ РАСШИРИТЬ СЕВМОРПУТЬ ОТ ПЕТЕРБУРГА ДО ВЛАДИВОСТОКА

Главы пяти регионов предложили правительству ввести понятие Большой Северной морской путь – от Петербурга до Владивостока – и разработать план его развития. Это позволит наладить грузопоток между регионами по морю, считают они

Губернаторы Санкт-Петербурга, Мурманской и Архангельской областей, Сахалина и Камчатки предложили создать план развития инфраструктуры Большого Северного морского пути – от Санкт-Петербурга до Владивостока – и предоставить ему меры господдержки. Письмо об этом они направили 20 февраля вице-премьеру Юрию Трутневу, курирующему Дальний Восток и Арктику.

Об этом РБК рассказал источник, знакомый с содержанием письма, и подтвердил представитель губернатора Мурманской области Андрея Чибиса. Представитель Трутнева

Тимур Чернышов добавил, что **вице-премьер** получил письмо. По его словам, обращение будет рассмотрено в ближайшее время.

Что предлагают губернаторы

Нынешние границы **Северного морского пути (СМП)** – от Карских Ворот на западе до мыса Дежнева на Чукотке – определены в Кодексе торгового мореплавания и связаны с ледовой обстановкой в этих районах. На акваторию СМП распространяются особые правила судоходства: Россия имеет право их устанавливать в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву.

Развитие так называемого Большого Северного морского пути, включающего западную часть (Архангельскую и Мурманскую области, а также Санкт-Петербург) и Дальний Восток (от границы Севморпути на Чукотке до Владивостока), будет способствовать росту каботажных перевозок (транспортировке грузов морем между портами одного государства), диверсификации транспортно-логистических схем и формированию комплексного подхода в развитии СМП, сказал РБК представитель Чибиса. «Мы предлагаем ввести новое понятие – Большой Северный морской путь, план по развитию которого позволил бы синхронизировать развитие портовой инфраструктуры, объединить интересы участников логистических цепочек и комплексно развивать все порты Арктики», – отметил он, добавив, что при этом не должны ухудшаться правила судоходства для судов в порту Мурманска.

Сейчас документы стратегического планирования, направленные на комплексное развитие СМП, практически не охватывают транспортно-логистическую и промышленную инфраструктуру, расположенную в Петербурге, Архангельской и Мурманской областях, а также на Камчатке и Сахалине, говорится в обращении пяти губернаторов к Трутневу. Но использование этой инфраструктуры вносит весомый вклад в развитие перевозок по арктическому маршруту.

Для большинства из этих пяти регионов организация морских перевозок является наиболее перспективной из-за низкого уровня развития транспортной сети или даже полного отсутствия железнодорожного сообщения, указывают губернаторы. Но, по их словам, отсутствие мер господдержки каботажных перевозок сдерживает формирование стабильного грузопотока между субъектами России по морю.

В частности, по словам представителя мурманского губернатора, в качестве господдержки транзитных перевозок можно было бы вернуть скидку на железнодорожные тарифы в направлении Мурманска (отменена в октябре 2020 года) и снизить тарифы на ледокольную проводку, а также разрешить использовать суда по чистой воде (без льдов) без ледового класса и без ледокольного сопровождения. Кроме того, он предложил предоставить господдержку для обновления докового хозяйства, модернизации основных фондов и производственных мощностей судоремонтных предприятий, а также разработать программу импортозамещения в сфере судового оборудования.

В среду, 31 марта, Трутнев проведет совещание по вопросам организации инфраструктуры Севморпути, в том числе создания регулярных судоходных контейнерных линий и каботажных перевозок по маршруту Санкт-Петербург – Владивосток (Большой Северный морской путь), сказал РБК представитель **вице-преьера**.

Как уже пытались расширить СМП

В 2020 году власти уже обсуждали расширение границ СМП и включение в них акватории пяти морей – Баренцева, Белого, Печорского, Берингова и Охотского – в рамках исключительной экономической зоны России. Однако отказались от этой идеи, поскольку она требует внесения изменений в Кодекс торгового мореплавания, в связи с чем возникнут противоречия с международным правом.

В Министерстве по развитию Дальнего Востока и Арктики (Минвостокразвития) тогда уверяли, что отказ от идеи не скажется на планах развития портовой инфраструктуры, в

том числе в Мурманске и на Камчатке. «Мы в любом случае продолжаем работу по развитию Северного морского пути, <...> всей трассы с востока на северо-запад. Мы будем заниматься развитием и портовой инфраструктуры в Мурманске, и портовой инфраструктуры на Камчатке и на Сахалине, если потребуется для международных перевозок по Севморпути», – говорил в июле 2020 года Александр Крутиков, на тот момент занимавший должность замглавы Минвостокразвития.

Как можно увеличить грузопоток по СМП

Сейчас по СМП в основном осуществляется снабжение удаленных от центра регионов (северный завоз), обеспечение арктических проектов добычи ресурсов и их вывоз. По итогам 2020 года по этому пути было поставлено 33 млн т преимущественно нефти, сжиженного природного газа (СПГ) и металлов «Норильского никеля», сообщил заместитель директора дирекции Северного морского пути «Росатома» (куратор СМП) Максим Кулилко. Согласно майскому указу президента **Владимира Путина**, к 2024 году грузопоток должен увеличиться до 80 млн т. «Исходя из целевого показателя грузопотока по **Северному морскому пути** на уровне не менее 80 млн т, правительство Мурманской области считает целесообразным расширение акватории **Севморпути**, включение в нее порта Мурманск и дальневосточных портов», – сказал представитель Чибиса.

Гендиректор консалтинговой компании «Гекон» Михаил Григорьев согласен, что для развития инфраструктуры СМП нужен действующий транспортный проект, охватывающий все северные порты. Но пока непонятно, какими грузами можно потенциально нарастить каботаж, кроме небольших объемов рыбы, замечает эксперт. В мае 2020 года **Путин** поддержал идею «Росатома» о запуске регулярных поставок рыбы с Дальнего Востока по этому маршруту. «Хорошо, давайте проработаем. Там нужно не только ваше участие («Росатома». – РБК), там нужно участие РЖД. Все равно там нужно вывозить из портов, обслуживание в портах должно быть соответствующим образом налажено», – сказал **Путин** на совещании по ситуации в сельском хозяйстве и пищевой промышленности.

В прошлом году «Еврохим» Андрея Мельниченко, которому принадлежит порт Мурманска, переориентировал перевозки железорудного концентрата с западного направления в Китай по СМП. Но это решение носит временный характер и зависит от ценовой конъюнктуры в Европе и Азии, считает Григорьев. Представитель «Еврохим» сообщил, что для компании перевозки по СМП – это долгосрочный проект.

На прошлой неделе, когда было приостановлено движение по Суэцкому каналу из-за того, что сверхбольшой контейнеровоз Ever Given сел на мель, гендиректор логистического оператора «Росатома» «Русатом Карго» Александр Неклюдов заявил РБК, что одной из альтернатив этому маршруту может стать Северный морской путь. «Случившееся – реализовавшийся риск отсутствия альтернативных артерий для евро-азиатского товарообмена. Это сигнал для мировой торговли, что для устойчивости глобального товарообмена нужна альтернатива», – сказал он. «Русатом Карго» планирует запустить контейнерные перевозки по СМП в 8–10 млн т грузов ежегодно к 2024 году (по Суэцкому каналу в 2020 году было поставлено 1,2 млрд т).

СМП – более короткая дорога между Европой и Азией, доставка грузов по нему почти на 30% быстрее. Но сообщение по нему осложняется суровым климатом и тяжелой ледовой обстановкой. В восточном секторе Севморпути толщина льда зимой превышает 4 м. Поэтому, несмотря на некоторое потепление климата в Арктике, проход по этому маршруту пока возможен только с мая по декабрь. Глава транспортно-логистического холдинга «Совфрахт» Дмитрий Пурим в интервью телеканалу РБК называл «беспочвенными» разговоры о том, что СМП может стать альтернативой Суэцкому каналу. «Наверное, может, но для этого должен растаять лед», – говорил он.

https://www.rbc.ru/business/31/03/2021/60630b3e9a79478dd10d80cf?from=from_main_1

ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ ИЛЬИНА; 2021.03.31; СЕЗОННЫЙ ОБМАН: МОШЕННИКИ С ФЕЙКОВЫМИ АВИАБИЛЕТАМИ АКТИВИЗИРОВАЛИСЬ; В МАРТЕ ЗАФИКСИРОВАНО БОЛЕЕ 700 ФИШИНГОВЫХ САЙТОВ ДЛЯ «ОРГАНИЗАЦИИ» ПЕРЕЛЕТОВ

В марте активизировались злоумышленники, которые продают фейковые авиабилеты: в последний месяц по этой тематике появилось более 700 фишинговых сайтов, заявили «Известиям» в компании Infosecurity a Softline Company. Представители сервисов по продаже авиабилетов подтвердили, что перед сезоном отпусков подставных ресурсов становится больше. Граждане рискуют не только купить несуществующий билет, но и оставить данные банковской карты, которыми мошенники смогут воспользоваться для покупок в интернет-магазинах за чужой счет, опасаются эксперты.

Билет мимо кассы

С начала марта в Сети зарегистрировано более 700 доменов, на которых располагаются фейковые сайты по продаже авиабилетов, рассказал «Известиям» руководитель блока специальных сервисов Infosecurity a Softline Company Сергей Трухачев. Он подчеркнул, что эти порталы ориентированы именно на русскоговорящую аудиторию. Характерными словами в адресе фишингового сайта выступают ticket, билет, travel, avia, отметил эксперт.

Подобные сайты появлялись и раньше – в среднем их было около 300 в месяц, но в настоящий момент наблюдается повышение активности злоумышленников, подчеркнул Сергей Трухачев. По его словам, в среднем каждый такой ресурс действует всего несколько дней, после чего переезжает на новый домен.

– Чаще всего мошенники создают фейковые порталы несуществующих турагентств. Они используются для хищения денежных средств. Бонусом является кража персональных данных человека. Сайты работают с реальными сведениями по авиаперелетам, но предлагают их по заниженной стоимости. Кроме того, злоумышленники стараются как можно быстрее перевести пользователя к процессу ввода данных банковской карты, – пояснил Сергей Трухачев.

За первые три месяца 2021 года количество фишинга в авиаотрасли выросло более чем в два раза, подтвердил директор блока экспертных сервисов Vi.Zone Евгений Волошин, уточнив, что компания заблокировала 47 сайтов за январь, 89 – за февраль и уже 116 – за март. По словам эксперта, это связано с открытием ряда стран после снятия ограничений из-за COVID-19 и как следствие – с ростом спроса на авиабилеты.

За последний месяц сервис путешествий «Туту.ру» зафиксировал несколько новых мошеннических сайтов, которые эксплуатируют бренд и мимикрируют под оригинальный портал, рассказал «Известиям» руководитель отдела информационной безопасности компании Павел Арланов. Он подчеркнул, что такие ресурсы были быстро обнаружены и заблокированы. Кроме того, для защиты клиентов «Туту.ру» владеет множеством доменов с возможными опечатками адреса (например: tu-tu.ru) и перенаправляет посетителей с них на основной сайт, добавил специалист. По его словам, всплески активности мошенников обычно заметны к сезону отпусков, а предложения на поддельных сайтах, как правило, супервыгодны.

Онлайн-тревел-агентство Kupibilet.ru ежемесячно выявляет до пяти фишинговых сайтов, заявил менеджер по информационной безопасности сервиса Игорь Беляков. Он пояснил, что в основном мошеннические сайты используют данные официального портала: копируют его дизайн, дублируют контент, показывают билеты, похожие на настоящие. Однако данные карты клиента отправляются на сервер мошенников через форму оплаты.

Дешево и неправда

Для защиты пользователей от фишинговых сайтов Aviasales совместно с Роскачеством запустили проект «настоящийбилет.рф», на котором можно проверить легальность продавца, сообщил «Известиям» представитель сервиса. Клиентам следует делать

покупки только на проверенных площадках или в мобильных приложениях, которые значительно сложнее подделать, чем сайты, согласны в сервисе OneTwoTrip.

В Минтрансе вопросы «Известий» о фейковых сайтах по продаже авиабилетов перенаправили к перевозчикам. Представители крупнейших авиакомпаний не ответили на запросы.

В Банке России знают о фишинговых ресурсах, на которых продают фейковые билеты, сообщили в ЦБ. В регуляторе при этом не фиксируют всплеска активности по таким сайтам: в январе-феврале выявлено 34 подобных портала, в марте – 13. Согласно годовому отчету Центробанка, в 2020 году в условиях локдауна фишинг распространялся особенно активно: в целом с марта по май 2020 года было выявлено 2,2 тыс. мошеннических сайтов, а их аудитория выросла до 100 тыс. человек в сутки.

Мошеннические сайты-подделки, по оценкам «Тинькофф», занимают 13% от всего количества атак, это третье место после сценариев с ложным продавцом и звонком от службы безопасности.

С 2017 по 2020 годы в адрес Роскомнадзора поступило всего девять решений судов в отношении ресурсов, содержащих информацию о продаже поддельных авиабилетов, на основании которых были заблокированы или удалены материалы по 24 ссылкам, заявили «Известиям» в службе, отметив, что в 2021 году решений по этой тематике не поступало.

Ссылки на фейковые сайты распространяются чаще всего через фишинговые письма в почте, мессенджерах и соцсетях, в которых предлагается принять участие в акциях, воспользоваться крупными скидками или получить те или иные выплаты, привилегии, отметила старший контент-аналитик «Лаборатории Касперского» Татьяна Сидорина. По ее словам, отличить фейк от реального сайта не сложно: в некоторых случаях название платформы может быть указано правильно, но к нему добавлено слово, которого на самом деле быть не должно. К тому же большая часть кнопок на таких сайтах, как правило, не работает, а в тексте могут встречаться ошибки и опечатки.

Злоумышленники используют фишинговые сайты для кражи персональных и платежных данных пользователей, размещая на подобных ресурсах якобы форму обратной связи, куда пользователь должен вбить чувствительную информацию, пояснил руководитель отдела развития сервисов Solar MSS компании «Ростелеком» Константин Каманин. С помощью данных банковской карты мошенник сможет оплачивать покупки в интернет-магазине за счет клиента.

<https://iz.ru/1144297/natalia-ilina/sezonnyi-obman-moshenniki-s-feikovymi-aviabiletami-aktivizirovalis>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4751946>

ВЕДОМОСТИ; АННА ПОДЛИНОВА, АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2021.03.31; «ГАЗПРОМ НЕФТЬ» БУДЕТ СТРОИТЬ ДОРОГИ; ПРЕИМУЩЕСТВОМ КОМПАНИИ СТАНЕТ НИЗКАЯ СТОИМОСТЬ СТРОЙМАТЕРИАЛОВ, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ

«Газпром нефть» создала специализированное предприятие «Газпромнефть – дорожное строительство», сообщила компания 30 марта. «Дочка» начнет строить первые межпромысловые дороги на месторождениях в ХМАО-Югре и Тюменской области уже в 2021 г., позднее в ее задачи также войдет строительство автодорог регионального и муниципального значения. «В настоящее время рассматривается возможность применения наших технологий на автомобильных дорогах общего пользования», – добавили в «Газпром нефти». Предприятие открыто для сотрудничества с заказчиками из других российских регионов. К 2025 г. компания планирует построить порядка 350 км дорог.

По словам директора коммерческой дирекции «Газпром нефти» Левана Кадагидзе, новое направление бизнеса запустили благодаря развитию битумного бизнеса компании и

наработке межотраслевых компетенций в нефтепереработке и дорожном строительстве. Так, по итогам 2020 г. «Газпром нефть» нарастила общий объем продаж битумной и битумопроизводной продукции на 10% до 2,9 млн т.

«Газпром нефть» утверждает, что сможет обеспечить низкую себестоимость работ благодаря использованию собственной технологии стабилизации грунтов «Брит» с вовлечением местных материалов за счет отказа от дорогих привозных материалов, в первую очередь щебня, сообщили в компании. В интервью «Интерфаксу» в марте Кадагидзе уточнял, что технология «Брит» обеспечивает до 15–20% экономии по сравнению с традиционными конструкциями. «Фактически мы можем построить автодорогу из асфальтобетона по цене дороги с щебеночным покрытием», – отмечал он.

При строительстве компания будет применять методику холодного ресайклинга, которая позволяет использовать старое асфальтобетонное покрытие в качестве компонента нового (измельченные компоненты грунта смешивают со специальными добавками на основе битумных материалов). Для строительства будут использовать продукцию Омского НПЗ, а также битумных заводов «Газпром нефти» в Вязьме и Рязани.

В компании рассчитывают, что положительный денежный поток от операционной деятельности «Газпромнефть – дорожное строительство» начнет получать в первые 2–3 года работы.

По данным Росавтодора, протяженность дорог общего пользования в России составляет порядка 1,5 млн км, из них имеют статус федеральных почти 60 000 км (в том числе 3400 км платных трасс). Местных автодорог примерно 900 000 км, региональных – порядка 516 000 км. В оперативном управлении **Росавтодора** также находятся 6414 мостов и путепроводов, 61 автодорожный тоннель.

Нацпроект «**Безопасные и качественные автодороги**» предусматривает, что доля автодорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, должна увеличиться с 43,1% в 2017 г. до 50,9% в 2024 г., для городских – с 42 до 85%. А доля дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки, сократится с 10,2 до 9,1%.

В 2020 г. на строительство автодорог было направлено 880 млрд руб. средств федерального бюджета, а с учетом денег субъектов РФ – более 2 трлн руб., сообщил в январе 2021 г. **вице-премьер Марат Хуснуллин**.

Глава ассоциации «Росасфальт» Николай Быстров сказал «Ведомостям», что сегодня значительное количество дорог регионального значения передается на баланс Росавтодора, т. е. переходит в федеральное ведение. По его словам, свой статус с региональных и местных на федеральный поменяют в ближайшие несколько лет порядка 5000 км автодорог. И при их реконструкции и ремонте планируется применять технологию холодного ресайклинга. По словам эксперта, она не уникальна, но очень перспективна и федеральные власти намерены использовать ее как можно чаще.

В «Газпром нефти» «Ведомостям» уточнили, что дочерняя структура начнет свою деятельность как самостоятельный субъект дорожно-строительной отрасли в апреле 2021 г. На первом этапе речь идет только о стройке транспортных объектов на месторождениях компании в ХМАО и Тюменской области. Руководитель InfraOne Research Александра Галактионова предполагает, что создание профильной «дочки» «Газпром нефтью» может быть связано с недостатком подрядчиков в регионах присутствия компании. Сегодня строительный рынок не в лучшем состоянии: много строительных компаний с 2014 г. ушло с рынка, часть крупных игроков в долгах и нередко убыточны, отмечает эксперт. Галактионова добавляет, что сегодня в России есть тенденция покупки крупными компаниями строительных фирм либо создания для этого отдельных дочерних структур.

«У многих крупных частных компаний и госкорпораций уже есть обособленные подразделения для этого – к примеру, у «Ростеха», Уральской горно-металлургической компании, ОМЗ, «Еврохима», «Интер РАО» и др.», – отмечает Галактионова. Но

практически все они, по ее словам, не приносят прибыли. Так, в 2019 г. выручка строительных «дочек» крупных корпораций составила 839 млрд руб. (в отчете InfraOne приводятся данные по 21 компании), но сальдо прибылей и убытков было отрицательным – 29,7 млрд руб.

Если у «Газпром нефти» есть цель создать прибыльный бизнес по строительству дорог, это возможно, поскольку компания сможет снизить стоимость стройматериалов, говорит Галактионова. Однако эксперт сомневается, что в ближайшие несколько лет «Газпромнефть – дорожное строительство» удастся стать значимым игроком на рынке строительства автодорог общего пользования.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/03/30/863883-gazprom-neft>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.03.31; НЕМЫТЫЕ ПЛАТЯТ ДВАЖДЫ; НА ТРАССАХ FREE FLOW ЗАПРЕТЯТ ЕЗДИТЬ С ГРЯЗНЫМИ НОМЕРАМИ

Правительство РФ запретит водителям ездить с грязными или «умышленно скрытыми» номерами по Центральной кольцевой автодороге (ЦКАД) и другим трассам, на которых применяется система безбарьерного проезда free flow. В отношении нарушителей будет применяться ряд санкций – от штрафа в 500 руб. до лишения прав. **Проект постановления с новыми правилами для пользователей и эксплуатантов платных трасс подготовлен в Минтрансе.** Для контроля, по данным “Ъ”, планируются рейды ГИБДД на въездах на ЦКАД.

Минтранс разместил на regulation.gov.ru проект постановления правительства с новыми правилами «оказания услуг по организации проезда транспортных средств по платным автодорогам общего пользования федерального значения». Действующие правила (постановление №18 от 2010 года) будут отменены.

В документе впервые расшифровывается, что такое «предоплатная» и «постооплатная» системы оплаты проезда, дано нормативное определение транспондеру, а также системе «свободный поток» (free flow). Технология free flow, напомним, предполагает отказ от пунктов взимания платы со шлагбаумами – деньги за проезд списываются со счета автомобилиста автоматически. Система применяется только на ЦКАД, но вскоре может быть введена на М4 (об этом в 2020 году заявил **вице-премьер Марат Хуснуллин**) и, по неофициальным данным, на Западном скоростном диаметре в Санкт-Петербурге.

В рамках нового постановления автомобилистам запретят въезжать на free flow трассы на автомобилях с нечитаемыми, грязными или «умышленно скрытыми государственными регистрационными знаками».

«Свободный поток», напомним, использует камеры для взимания платы и вынесения штрафов за неоплату (1,5–5 тыс. руб.). Нечитаемые номера уже сегодня являются нарушением положений ст. 12.2 КоАП, обращает внимание адвокат движения «Свобода выбора» Сергей Радько. Пятисотрублевый штраф применяется за езду с покрытыми грязью или снегом знаками; штраф в 5 тыс. руб. или лишение прав – за езду без госзнаков либо если номер покрыт пленкой, скрывающей символы от камер. Зачем нужно дублировать это в постановлении, **в материалах Минтранса не поясняется.** На ЦКАД, по данным “Ъ”, будут проводиться спецмероприятия совместно с ГИБДД: инспекторы будут дежурить на въездах и оформлять постановления на нарушителей по ст. 12.2 КоАП. Уточняются и другие права и обязанности пользователей платных дорог. По действующим нормам договор между оператором и въезжающим на трассу автовладельцем заключается автоматически – в момент, когда машина оказывается на магистрали, водитель оплатил проезд или приобрел (арендовал) транспондер. Новые правила уточняют: на транспондер надо будет еще положить деньги (сколько положить, не уточняется). В свою очередь, операторам платных дорог не надо будет «обеспечивать на каждом пункте взимания платы прием письменных претензий пользователей к качеству услуг», а также размещать на табло «информацию об изменении платы за проезд».

За 11 лет существования платных дорог в России технологии существенно продвинулись вперед, в законодательство нужно вносить корректировки, заявили “Ъ” в Северо-Западной концессионной компании (СЗКК; эксплуатирует головной участок трассы М11).

Ввод новых правил позволит упростить разрешение споров между операторами платных дорог и их пользователями на законодательном уровне»,— говорят в компании.

Там обратили внимание, что по новым нормам оператор сможет не пропускать через пункты проезда пользователей, имеющих задолженность по оплате проезда. Новые правила вводятся в первую очередь для ЦКАД, но в перспективе «позволят повысить эффективность платных дорог, на которых только планируется использование free flow», отмечает директор по юридическим вопросам Центра развития цифровых платформ Андрей Рыбаков (компания группы «РТ-Инвест транспортные системы»).

<https://www.kommersant.ru/doc/4751923>

КОММЕРСАНТЪ; ДАРЬЯ АНДРИЯНОВА; 2021.03.31; ЖИЛЬЕ НА ПОДЛЕТЕ; КОМПАНИЯ МИХАИЛА ГУЦЕРИЕВА НАМЕРЕНА ВЫКУПИТЬ 40 ГА У АЭРОПОРТА ВНУКОВО

Девелоперы, опасаясь проблем согласования строительства жилых кварталов с Росавиацией, отказываются от покупки участков вблизи аэропортов. Но это не останавливает группу А101 Михаила Гуцериева: компания рассматривает возможность приобрести площадку, где можно построить до 1 млн кв. м недвижимости. Но реализовать такой объем девелоперу могут помешать существующие в этой локации ограничения по высотности строительства.

Девелопер А101 (входит в группу «Сафмар» Михаила Гуцериева) может застроить 40 га на Боровском шоссе рядом с деревней Постниково близ аэропорта Внуково в Москве. Об этом “Ъ” стало известно из задания на проектирование участка, где заказчиком выступает А101. В компании сообщили “Ъ”, что рассматривают эту площадку и ведут ее оценку, но решение пока не принято.

На этой площадке можно построить 0,8–1 млн кв. м жилья, посчитал партнер Colliers Владимир Сергунин. Он оценивает инвестиции в проект в 40–50 млрд руб., а выручку от продажи объекта — в 70–90 млрд руб. Но на экономику проекта может серьезно повлиять необходимость менять вид разрешенного использования (ВРИ). Территория на Боровском шоссе разбита на отдельные участки: часть из них — сельскохозяйственного назначения, часть — для индивидуального жилищного строительства. Аналитик департамента жилой недвижимости Accent Capital Игорь Талалов напоминает, что большая плата за смену ВРИ может заметно сказаться на конечной стоимости жилья в будущем комплексе.

Компенсировать высокую плату за градостроительную документацию здесь не получится за счет увеличения высотности проекта, добавляет господин Талалов. Этому мешают ограничения по высотности из-за близости к аэропорту. **Помимо риска не согласовать с Росавиацией разрешительную документацию** девелопер может столкнуться с трудностями при создании инженерных коммуникаций, так как территория окружена частной застройкой, отмечает эксперт. А будущие жители жилого комплекса могут столкнуться с шумовым дискомфортом из-за близости к аэропорту, добавляет он. **В Росавиации на запрос “Ъ” не ответили.** В Роспотребнадзоре сообщили “Ъ”, что пока не получали заявлений о выдаче заключения на материалы обоснования размещения жилой застройки территории.

В 2017 году строить жилой комплекс около деревни Постниково планировала компания «Трансстройинвест». Тогда представитель застройщика заявлял, что там появится 250 тыс. кв. м недвижимости, включая социальную инфраструктуру и торговый центр. Позже компания отказалась от застройки территории. Источник “Ъ”, близкий к компании, обосновал это высокими рисками, связанными с соседством с аэропортом и невозможностью в связи с этим получить разрешение на строительство.

Из-за застройки приаэродромных территорий с серьезной проблемой уже столкнулся «Инград», который не может получить разрешение на ввод в эксплуатацию построенных корпусов в ЖК «Филатов луг». **Этот жилой комплекс, сообщила Росавиация, превысил допустимую отметку высотности построенных домов.** Для территории рядом с Постниково тоже необходимо получать разрешения от ведомств: площадка относится к подзоне, в которой запрещено строительство недвижимости без проектных решений по защите помещений от шума, следует из карты границ седьмой зоны приаэродромной территории аэропорта Внуково.

Не только «Трансстройинвест» увидел риски реализации жилого комплекса в приаэродромной территории аэропорта. Источник «Ъ» знает, что в 2019 году группа ПИК Сергея Гордеева рассматривала к покупке участок 14 га в деревне Изварино Внуковского поселения, но в итоге сделка сорвалась из-за опасений девелопера столкнуться с трудностями при согласовании и строительстве проекта. Помимо ПИК площадку хотела застраивать девелоперская группа «Самолет», но в партнерстве с собственником участка. В ПИК и «Самолете» от **комментариев** отказались.

<https://www.kommersant.ru/doc/4751797>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.03.31; ПОСТАВЯТ ПЕРЕД ФРАХТОМ; ВЫРАСТУТ ЛИ ТАРИФЫ НА АВТОПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

Грузовые автоперевозчики начали уведомлять заказчиков о повышении тарифов из-за роста издержек, рассказали «Российской газете» в ассоциации «Грузавтотранс». Это выходит из тени те, кто экономил на обязательных платежах, парируют в Российском автотранспортном союзе. В итоге придется найти какой-то баланс, считают представители отрасли.

«Поднимать тарифы планируется на 20-30%, может быть, и больше», – говорит президент ассоциации «Грузавтотранс» Владимир Матягин. Тарифы нужно повышать на 50%, сейчас в 90% случаев фрахт идет ниже себестоимости, добавляет председатель Объединения перевозчиков России Сергей Владимиров. Выросли цены на топливо, изменился курс рубля, а запчастей много импортных, повысились платежи в системе «Платон», перечисляют представители отрасли. Раньше перевозчики пытались экономить за счет ухода от налогов и пренебрежения нормами безопасности, но сейчас компенсировать этим растущие затраты уже не удастся, отмечает Матягин.

В минтрансе на момент подписания номера «РГ» ситуацию не прокомментировали. В реальности рынок поделен на сегменты, говорит вице-президент Российского автотранспортного союза Валерий Алексеев. В объединении провели анализ, данные предоставляли в **минтранс**. Крупные перевозчики могут работать только по постоянным контрактам, у них ситуация стабильная. Цены на перевозку все же повысят с 1 апреля, но только на 4% к 2020 году, говорит Алексеев. Это лишь восстановит уровень цен 2019 года.

Мелкие перевозчики работают через посредников, которые оптимизируют затраты. С этого года по новым правилам посредникам – логистическим компаниям, экспедиторам – запретили при оформлении транспортной накладной указывать себя в качестве перевозчика. В итоге стали видны доходы и налоги всех звеньев цепочки. Конечно, работа по правилам привела к повышению издержек. Так что перевозка подорожает, но эти деньги пойдут в бюджет, замечает Алексеев.

В проигрыше могут остаться мелкие перевозчики, которые разорятся, опасается Владимиров. По оценке Матягина, в отрасли сейчас заняты около 10 млн человек. Если рынок монополизируют крупные компании, тарифы все равно вырастут.

Представители отрасли ждут поддержки от государства, возможно за счет выведенных из тени налогов. По оценке VEB Ventures, российский рынок автологистики на конец

прошлого года составил около триллиона рублей. По другим оценкам, объем может быть в 2,3-3 раза больше, так как в тени находится примерно половина рынка.

<https://rg.ru/2021/03/30/vyrastut-li-tarify-na-avtoperevozki-gruzov.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ИРИНА ЖАНДАРОВА; 2021.03.30; С МОРЕМ ПОПОЛАМ; ИМПОРТНЫЕ ТОВАРЫ МОГУТ ПОДОРОЖАТЬ ИЗ-ЗА ПЕРЕБОЕВ С ГРУЗОВЫМИ КОНТЕЙНЕРАМИ

Товары, поступающие в Россию морем из Китая и Юго-Восточной Азии, подорожают из-за дефицита грузовых контейнеров. Об этом рассказали «Российской газете» в логистическом альянсе АСЕХ. Стоимость морской доставки выросла в четыре-пять раз по сравнению с первой половиной 2020 года, что неизбежно скажется на конечной стоимости продукции.

«Это очень большой список – от продуктов питания, товаров народного потребления и одежды до сырья и материалов, которые используют почти все крупные предприятия, завязанные на импортные поставки», – говорит Денис Бобраков, руководитель АСЕХ в Новороссийске.

Сильнее всего ситуация с контейнерами ударит по товарам, которые имеют минимальную локализацию. К примеру, Россия вряд ли столкнется с такой деликатной проблемой, как дефицит туалетной бумаги, так как ее производство сосредоточено на территории страны. Однако цена на нее может вырасти, из-за того что подорожание доставки тянет вверх цены на целлюлозу, из которой она изготавливается. Также контейнерный кризис в меньшей степени ударит по рынку крупной бытовой техники и в большей – по мелкой, она чаще поставляется уже готовой из стран Азии.

Сильнее всего подорожание доставки отразится на рынке одежды, обуви и аксессуаров. «Компании сегмента fashion пытались удерживать цены, используя различные маркетинговые акции и рассчитывая на стоки в России», – отмечает Александр Галкин, коммерческий директор NAWINIA. Однако избежать повышения розничных цен им не удастся.

Данные российского грузооборота подтверждают сложную ситуацию с морскими перевозками. По данным Росстата, объемы доставки товаров морем в феврале 2021 года упали на 20,7% в сравнении с февралем прошлого года. Можно было бы сослаться на сложный год. Но ни один вид транспорта не потерял таких объемов, а грузоперевозки авиацией даже прибавили 76,4%.

Грузовой дисбаланс образовался еще осенью на другом конце планеты. У многих участников рынка были надежды, что проблема с контейнерами временная и к весне 2021 года исчезнет. Однако все вышло наоборот. Кризис затронул весь мир, в том числе поставку товаров на российский рынок.

Эксперты отмечают, что в целом морских контейнеров достаточно, но они оказались не там, где нужны. «С осени прошлого года в Китае начался сильный дефицит порожних контейнеров», – отмечает Бобраков. Это произошло из-за того, что быстро оправившийся после кризиса Китай возобновил поставки грузов в другие страны. «Контейнеры было нечем загружать на экспорт из США, Европы, Австралии в Китай и ЮВА. А порожние контейнеры возвращать невыгодно. Они стали скапливаться в портах прибытия, замедляя их работу и увеличивая общий дефицит контейнеров», – рассказывает Евгений Апасов, руководитель компании SLS Agency.

Частично в обострении грузового кризиса виноваты импортеры, которые еще больше усугубляют проблему. «Многие крупные импортеры начали заказывать грузы больше обычного, чтоб успеть до сильного повышения ставок, и тем самым спровоцировали ажиотаж и более скорый рост стоимости фрахта», – говорит Бобраков. В результате только с осени цена доставки выросла на 50-60%, а в сравнении с первой половиной 2020 года – в четыре-пять раз.

Ситуация в Суэцком канале, где сел на мель контейнеровоз и парализовал движение на несколько дней, только усугубила проблему. Это привело к еще большему сбою в цепочках поставок товаров. «Думаю, ощутимого изменения на рынке морских контейнерных перевозок ждать ранее конца лета не придется», – констатирует Галкин. Однако снижение ажиотажа вокруг морских грузоперевозок среди импортеров способно немного урегулировать ситуацию. Так как никто из них пока не сообщал, что столкнулся с реальной нехваткой контейнеров под свои грузы.

<https://rg.ru/2021/03/30/podorozhaiut-li-importnye-tovary-iz-za-deficita-kontejnerov.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИСЛАВ КОНСТАНТИНОВ; 2021.03.30; ТРАНСПОРТ И ИНФРАСТРУКТУРА

Японская сторона придает большое значение экспорту инфраструктуры. В 2013 году правительство Японии разработало Стратегию инфраструктурного экспорта и создало правительственный фонд JOIN (Японская корпорация зарубежного инфраструктурного инвестирования для транспортного и городского развития), который помогает вести инфраструктурный бизнес за рубежом, в том числе в сферах транспорта и городского развития. JOIN инвестировал в проект совершенствования и управления Хабаровским международным аэропортом им. Невельского.

Проект по модернизации терминала внутренних линий включает строительство нового пассажирского здания и последующее управление аэропортом, в том числе имеющимся терминалом международных линий. Строить и управлять им станут совместно российская компания «Хабаровский аэропорт» и альянс японских компаний, куда входят «Соджиц Корпорейшн», JATCO, JOIN.

В конце мая 2019 года компания «РЖД», Минтранс РФ, Министерство земель, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии и Ассоциация транссибирских интермодальных операторов Японии подписали меморандум об организации регулярных железнодорожных контейнерных перевозок по маршруту Япония – Россия – Европа. Пилотные перевозки по Транссибу при содействии РЖД и Минтранса Японии начались в 2018 году, а в 2020 году был отправлен первый контейнерный поезд с грузами из Японии. Причем это были не отдельные контейнеры, как раньше, а целый контейнерный состав.

Японская логистическая компания Тоюо Транс также в феврале этого года начала предоставлять услугу по перевозке контейнеров со сборными грузами в Европу по Транссибирской магистрали. Регулярные рейсы отправляются по четвергам через неделю из японского порта. Груз прибывает в Познань через 22 дня. Время в пути при этом снижается примерно вдвое по сравнению с южным морским маршрутом. Японская сторона надеется, что транзит по Транссибу приведет к дальнейшему развитию экономических отношений между Японией и Россией.

<https://rg.ru/2021/03/30/kak-razvivaiutsia-rossijsko-iaponskie-ekonomicheskije-proekty.html>

NEWS.RU; ВЕРОНИКА ВОРОНЦОВА; 2021.03.30; ЖИЗНЬ ЗА РУЛЁМ: ПЕРЕРАБОТКИ СТАНОВЯТСЯ ГЛАВНОЙ ПРИЧИНОЙ СМЕРТЕЙ НА ДОРОГАХ; ВМЕСТО ВОДИТЕЛЕЙ «ПОД ГРАДУСОМ» ВИНОВНИКАМИ АВАРИЙ ВСЁ ЧАЩЕ ОКАЗЫВАЮТСЯ УСТАЛЫЕ И НЕВЫСПАВШИЕСЯ

Чиновники правительства и депутаты недавно поддержали идею оформления путевого листа водителя в электронном виде. Это будет предусмотрено в проекте федерального закона «Об автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте». Так законодатели пытаются решить проблему переработок среди водителей такси. Аварийность этого вида транспорта находится на высоком уровне. Чтобы зарабатывать достойно, шофёры не встают из-за руля по 15–16 часов. Из-за переутомления они подвергают опасности свою жизнь, жизни пассажиров и других участников дорожного движения. Участь таксистов разделяют водители служб доставки и даже дальнбойщики.

Ради достойного заработка им приходится трудиться больше, чем положено по закону. NEWS.ru собрал истории водителей, которые «сгорают» на работе, и спросил экспертов, как можно им помочь.

Усталые, как пьяные

Более 15 из 24 часов в сутки Андрей (имя изменено) колесит по московским пробкам. Он работает водителем-экспедитором в интернет-магазине доставки продуктов. В трудовом договоре прописано два пункта. Первый – 12-часовой рабочий день, второй – необходимость выполнить дневной план в полном объёме. Одно противоречит другому, так как все полученные заказы развести за это время не удаётся. Но не только из-за пробок – в компании серьёзно «хромает» логистика. Перерывы между рейсами могут достигать двух – четырёх часов.

Андрей – профессиональный водитель. Несколько месяцев назад он переехал в Москву. Искал работу по специальности и нашёл. Мужчина выполняет заказы на автомобиле Ford Transit. За 60 с небольшим тысяч, как в песне поётся, «третью жизнь за рулём» он совмещает и с функцией курьера, все заказы поднимает на этаж сам. Разгрузка может занимать до получаса, а потом ещё приходится выруливать с извилистых московских дворов. Под конец смены он уже валится с ног.

Спасаясь кофе и энергетическими напитками. Семью не вижу. Спина отваливается, – рассказывает мужчина.

По такому графику работают все водители в этой организации. Между собой сотрудники возмущаются и перемывают кости начальству. Но идти жаловаться в трудовую инспекцию никто не решается. Уволить бунтовщика не составит особого труда. Андрей рассказал NEWS.ru, что подобные прецеденты были. Да и смысла в этом особо нет, ведь у конкурентов такие же условия. Руководство общается с сотрудниками по принципу: «недовольны – ищите другую работу». Андрей уверен, что из-за усталости и постоянного напряжения даже профессиональный водитель в интернет-магазине – потенциальный виновник аварии.

В конце прошлого года в ГИБДД отчитались – количество ДТП по вине пьяных водителей в России снизилось. За первые 10 месяцев 2020 года на дорогах России произошло более 10,2 тыс. аварий с участием водителей и пешеходов в состоянии алкогольного опьянения. Это на 10% меньше, чем за аналогичный период прошлого года. Также на 18% сократилось количество погибших по вине нетрезвых водителей. Вместо шофёров «под градусом» виновниками аварий всё чаще становятся усталые и невыспавшиеся, сообщают эксперты.

До 45% аварий на дорогах России случаются из-за переутомления человека, находящегося за рулём, сообщила NEWS.ru эксперт по безопасности на транспорте, общественный деятель Юлия Манн. В первую очередь это водители такси, а также сотрудники интернет-магазинов и служб доставки, водители-дальнобойщики. Трудовой день в 14–15 часов для них является нормой, сообщил NEWS.ru руководитель рабочей группы ОНФ «Защита прав автомобилистов» Пётр Шкуматов. На рабский труд люди соглашаются от безысходности. Деньги нужны, а ничего другого не умеют. В итоге засыпают за рулём или совершают необдуманные манёвры, приводящие к авариям.

О большом количестве клиентов, в которых въехал на дороге уснувший за рулём водитель-экспедитор, сообщил в беседе с NEWS.ru автоюрист центра правовых экспертиз «Главная дорога» Константин Юрков. В результате таких аварий наносится серьёзный ущерб, который не всегда адекватно возмещается.

Между пьяным и усталым водителями можно смело ставить знак равенства, сообщила в разговоре с NEWS.ru врач-терапевт Лариса Алексеева. У человека снижается концентрация внимания, критичность восприятия действительности. Ещё хуже на качестве вождения сказываются энергетические напитки. Их водители употребляют, чтобы хоть как-то поддерживать себя в тонусе.

В таких продуктах содержится много кофеина, таурин, гуарана. Вещества действуют возбуждающе на нервную систему. Они провоцируют неконтролируемый выброс адреналина. Это оборачивается рискованными решениями – подрезать, обогнать.

Лариса Алексеева

участковый врач-терапевт

Через пару лет такой работы на износ шофёр такси или службы доставки может стать тяжелобольным человеком, подчёркивает Алексеева. К профессиональным водительским заболеваниям относятся неврологические расстройства, болезни глаз, гипертония, нарушения резистентности к инсулину.

Водитель, как и любой работник, не может осуществлять трудовую деятельность более 40 часов в неделю, это прописано в статье 91 ТК РФ. При суммированном учёте рабочего времени продолжительность ежедневного труда водителей не должна превышать 10 часов, об этом говорится в приказе **Минтранса России** от 20.08.2004 N 15 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей». Существует несколько исключений. Например, до 12 часов может быть увеличена смена для шофёров городских и пригородных маршрутов. Столько же находиться за рулём могут водители, осуществляющие перевозку для учреждений здравоохранения, организаций коммунальных служб, телеграфной, телефонной, почтовой связи и некоторых других организаций. Работники такси, служб доставки и дальнобойщики в этот список не входят.

Даже 12-часовой рабочий день водителя включает в себя не только вращение баранки, но перерывы для отдыха, стоянку, медицинские осмотры, ожидание груза или пассажира. Поэтому режим «15 часов за рулём» находится вне рамок любого закона Российской Федерации.

Комментарий от пресс-службы интернет-магазина, о котором шла речь выше, на момент выхода материала получить не удалось. Руководители похожего бизнеса в разговоре с NEWS.ru попытались объяснить сложившуюся ситуацию. Переработки у водителей случаются в период пиковой загрузки магазина, говорят они. Её причины бывают разные. Например, этому способствуют погодные условия – снегопад, гололёд, дождь, рассказал директор онлайн-магазина по доставке продуктов Иван Шаповалов. Когда движение на дорогах затруднено, собственникам бизнеса выгоднее увеличить нагрузку на сотрудников, оплатив им переработку, нежели расширять штат и нести издержки. Во многих же интернет-магазинах, по словам Андрея, за лишние часы никто не доплачивает.

По закону работодателей нашего героя можно привлечь к ответственности. Как сообщил NEWS.ru адвокат Нарек Костаян, в случае перегрузки сотрудник имеет право обратиться в прокуратуру или трудовую инспекцию. Фирму ждёт проверка, штраф и предписание. Согласно ТК РФ, постоянное привлечение персонала к занятости за пределами рабочего времени недопустимо. Для компаний-юрлиц предусмотрен штраф до 50 тысяч рублей и до 70 тысяч – за повторное нарушение.

На деле доказать наличие переработки бывает непросто. Автомобиль, на котором работает Андрей, оснащён оборудованием для мониторинга транспорта ГЛОНАСС. Такая аппаратура отслеживает только перемещение по городу. Понять, кто сидит за рулём в данный момент, невозможно. Для контроля режима труда и отдыха автомобиля аппарат не используется, сообщил NEWS.ru главный аналитик Ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» Андрей Ионин. Для этого существуют тахографы. Это специальное техническое средство, которое непрерывно регистрирует данные о скорости и маршруте движения транспортного средства, о времени управления автомобилем и отдыха шофёра. С 1 ноября 2019 года их должны устанавливать водители автобусов и грузовиков с максимальной массой более 3,5 тонны. Автомобиль, на котором работает Андрей, весит меньше. Это ещё одна причина, по которой его коллеги не спешат отстаивать права.

Манипуляции с тахографом

Не только водители-экспедиторы «сгорают» на работе, то же самое происходит с дальнобойщиками. В конце 2019 года председатель правительства Дмитрий Медведев подписал постановление, согласно которому водитель автомобиля весом более 3,5 тонны в сутки может ехать только девять часов. Допускается увеличение этого времени до 10 часов, но не чаще двух раз в неделю. Контролировать режим труда и отдыха предписано с помощью тахографов. Они должны быть установлены на всех авто. На практике же шофёры не спешат исполнять закон.

Анатолий Васильев – дальнобойщик. Он почти 20 лет водит большегрузные автомобили. Исколесил всю Россию, Западную и Восточную Европу.

По 16–18 часов за рулём проезжаю по тысяче километров, а то и больше, чтобы заработать. А будешь работать по восемь часов в день, как положено, заработаешь 20 тысяч рублей – это не деньги, – сообщил мужчина корреспонденту NEWS.ru.

Тахограф на автомобиле Анатолия, конечно, установлен. Вот только работает он не по правилам. Любой дальнобойщик знает, как настроить аппарат с пользой для себя, рассказал NEWS.ru водитель. Фактически он проезжает 16 часов, а аппарат показывает восемь. Руководство транспортных компаний не только знает, но и активно поддерживает эту затею. В прибыли заинтересованы все.

Даже если тахограф настроить правильно, шанс оказаться оштрафованным минимальный. Силовые структуры интересуют лишь его наличие. Поверки проводят крайне редко, и они носят формальный характер.

Могут и за два года не проверить. Проверяют в основном документы, и то, когда остановят. А по тахографу смотрят бирку – тонирован он или нет, а распечатка в России по барабану, если только сильно строгий инспектор попадётся, – пояснил дальнобойщик.

Проблемы у водителей большегрузов возникают, только когда они пересекают границу Российской Федерации. Шофёры резко становятся законопослушными гражданами. В Литве или Польше изучают показания прибора с пристрастием и штрафуют по полной программе.

В Европе тахографы показали свою эффективность. Так, за 10 лет использования в ЕС общее количество ДТП снизилось на 22%, число аварий со смертельным исходом – на 55%. В России же мало какие устройства для мониторинга автотранспорта и работы «работают так, как должны», подтверждает слова дальнобойщика Пётр Шкуматов. Единственной целью их установки является заработок компаний-производителей и силовых структур. Сотрудники ГИБДД (которых всё меньше на дорогах с каждым годом), увидев некорректные данные, скорее будут вымогать взятку, чем оформлять нарушение по закону. Данные, полученные с тахографов, должны передаваться в трудовую инспекцию. На деле это происходит крайне редко, сообщает Шкуматов.

Кредитная кабала

Денис Огородников «живёт» в водительском кресле. До 15 часов в сутки он проводит за рулём своего KIA Seed. Мужчину со всех сторон зажала кредитная кабала. Чтобы выплатить все долги, купить еду и оплатить коммунальные платежи, Денису за смену нужно зарабатывать не менее семи тысяч рублей. Ещё несколько лет назад для этого было достаточно поколесить восемь часов. Сейчас такой график мужчине только снится, даже на перерыв на кофе нет времени. Несколько раз водитель и вовсе чуть не заснул за рулём.

Аварийность на дорогах среди автомобилей такси увеличилась на 46%, рост вызван в том числе и высокой усталостью водителей, сообщила Юлия Манн. С началом работы агрегаторов и служб доставок транспортная отрасль сильно перестроилась и водителям приходится находиться за рулём в среднем по 16 часов. Связано это с тем, что агрегаторы в погоне за клиентами снижают стоимость услуг, а стоимость содержания автомобилей, комиссия тех же агрегаторов и цены на топливо ежегодно растут, отметила эксперт. Поэтому небольшие транспортные компании вынуждены соглашаться на такие

невыгодные для них условия, так как не имеют возможности самостоятельно привлекать клиентов.

Решить эту проблему можно с помощью автоматизированной государственной системы. Её разработка уже ведётся в **Минтрансе**. Как сообщила эксперт, недавно завершился «пилот» по введению электронных путевых листов. Так называют внутренний документ перевозчика, который нужен для учёта работы водителя и ТС. Кроме сведений о маршруте, пробеге, расходе ГСМ, в путевом листе обязательны отметки о предрейсовом медосмотре водителя и контроле техсостояния машины.

На этой неделе на совещании в Государственной думе министр транспорта Виталий Савельев поддержал возможность оформления путевого листа в электронном виде и подчеркнул, что законодательно это будет предусмотрено в проекте федерального закона «Об автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте», который в настоящее время проходит установленную процедуру согласования.

Проблемы пассажирских и грузовых перевозок решит закон о такси, когда будет принят, сообщил NEWS.ru замглавы комитета по транспорту в Госдуме Виталий Ефимов. Содержание документа агрегаторы, таксопарки, объединения таксистов, представители власти обсуждают уже несколько лет. К консенсусу они так и не пришли. По одной из версий законопроекта, таксисты должны передавать свой график агрегатору, а он – следить за его исполнением. В случае переработки водитель снимается с рейса. Если организация «закрывает глаза» на переработки, тогда её штрафуют или лишают лицензии. По мнению Ефимова, такая мера наведёт порядок в этой сфере.

Регулировать законом работу служб доставки, по словам депутата, необходимости нет. Нормы трудовой деятельности прописаны в законе. В случае их нарушения работник должен обращаться в контролирующие органы.

Недостаток контроля за грузоперевозками и водителями-дальнобойщиками в России депутат объяснил отсутствием обязательного лицензирования в этой сфере. На Западе деятельность этих организаций строго контролируется и за любое нарушение предусмотрен штраф. Россия же остаётся «страной с либеральным законодательством», резюмировал Ефимов.

<https://news.ru/society/zhizn-za-rulyom-pererabotki-stanovyatsya-glavnoj-prichinoj-smertej-na-dorogah/>

ВЕЧЕРНЯЯ МОСКВА; ЕКАТЕРИНА ГОЛОВИНА; 2021.03.30; ИНТЕЛЛЕКТ ЗА РУЛЕМ. ЛИШЬ ОЧЕНЬ УМНОМУ ТРАНСПОРТУ МОЖНО ДОВЕРИТЬ ПЕРЕВОЗКУ ЛЮДЕЙ

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин утвердил концепцию по ускорению в стране развития беспилотных транспортных средств. Первые такие авто, в которых не будет даже подстраховки в виде инженера-испытателя на водительском сиденье, появятся на улицах Москвы уже в этом году. Чего ждать от стремительно умнеющего транспорта и какое будущее нам в этой связи уготовано? Попробуем разобраться.

Эксперименты с беспилотниками сейчас проходят как минимум в 13 регионах страны. До конца 2021-го появится федеральный закон, который установит требования к перевозке пассажиров и грузов такого рода машинами, предельные тарифы по ОСАГО (обязательное страхование автогражданской ответственности), периодичность прохождения техосмотра и другие основополагающие вещи. Затем последуют поправки в Правила дорожного движения, порядок расследования дорожно-транспортных происшествий с участием беспилотников, правила аккредитации операторов техобслуживания и многое другое.

– Высокоавтоматизированный транспорт – это наше будущее. Скорое или удаленное, но однозначно неизбежное, – считает Султан Жанказиев, завкафедрой «Организация и

безопасность движения» Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ). – Это неотъемлемая часть умных городов, развитие которых сейчас во многих странах описывается большими стратегическими документами. В Европе, например, это знаменитая «Белая книга», содержащая сценарии развития ЕС на обозримую перспективу. Убежден, что в самое ближайшее время такой стратегический документ с плановыми показателями по комфорту проживания и качеству жизни людей появится и в России.

А умный транспорт – это как раз один из факторов, определяющих качество жизни.

И ум такого транспорта, по мнению нашего эксперта, не только и не столько в продвинутой IT-начинке, сколько в подключенности ко множеству цифровых сервисов, объединенных в единую интеллектуальную систему управления городским движением. Важнейшей, на его взгляд, частью этой системы является цифровая модель дороги (ЦМД) – динамическая (то есть отражающая сиюминутное состояние) база, собирающая в нон-стоп-режиме данные с машин, магистралей, светофоров, дорожных камер, остановок и тому подобных «подключенных объектов», являющаяся по сути виртуальным двойником дороги реальной.

– Умный автомобиль – это автомобиль подключенный, он должен информировать не только о себе, но и о происходящем внутри салона. Взрослые люди, дети, животные, наличие не очень трезвых пассажиров или какой-то немирной ситуации должны распознаваться внутренним техническим зрением и влиять на предоставление или непредоставление тех или иных дорожных сервисов (например, проезд по приоритетной полосе). Снаружи в автомобиль должна поступать информация от ЦМД – о скорости и составе транспортного потока, осадках, ограничении видимости, коэффициенте сцепления дороги, о ее повреждениях и износе... Мы провели уже огромное количество тестов, и все показывают, что автомобиль, снабженный одним лишь собственным техническим зрением, всегда проигрывает машине, активно взаимодействующей с ЦМД. Скажем, в ситуации экстремального торможения люди, сидящие в первом авто, чувствуют себя очень некомфортно. Во втором случае ЦМД видит статусы всех мобильных объектов, определяет характеристики их движения, предугадывает возможные конфликтные сценарии и дает команду на заблаговременное замедление, сводя стресс пассажиров к нулю. Мы проигрывали различные сценарии конфликтности, в том числе и ситуации с двойным перестроением (часто встречающейся на российских дорогах), и во всех случаях ЦМД обеспечила не только безопасность, но еще и возможность выбирать те режимы движения, при которых сидящие внутри люди – а это было одно из условий теста – вообще не обращают внимания на то, какие перестроения и маневры совершает автомобиль.

Внешняя цифровая система, по словам эксперта, регулирует даже плотность дорожного потока:

– Представьте себе ситуацию, что в городе есть авто только определенной категории, одинаково оборудованные, с одинаковым уровнем автоматизации, вся информация в которых обрабатывается платформой одного производителя. При такой картине и машины в потоке движутся идеально. Но в ближайшие десятилетия нас, увы, ждут лишь смешанные транспортные потоки. И все наши тесты показывают, что и тут ЦМД приходит на помощь водителям. То есть все первоначальные заявления о том, что беспилотный автомобиль никак не разваливает поток, безосновательны до тех пор, пока он не начинает взаимодействовать с ЦМД. Да и сами посудите, кому нужна машина, которая интенсивно разгоняется, активно тормозит и даже может встать посреди магистрали, потому что при возникновении целого ряда дорожных ситуаций не ехать – это для нее единственный сценарий?

Так когда же заработает этот волшебный, руководящий и направляющий помощник?

– Многие сервисы интеллектуальной транспортной системы (ИТС) могут быть запущены уже сейчас, – уверен Жанказиев. – Технологии это позволяют. Скажем, переход к пополосному управлению движением и с нормативной, и с технологической точки зрения возможен уже сегодня. Но этого не происходит по многим причинам. Существующий 44-й Федеральный закон, к сожалению, не очень мотивирует бизнес вкладываться в такие системы. Нужен документ прямого действия, который напрямую предъявляет требования к архитектуре и к типовым составляющим ИТС.

По данным мировой аналитики, к концу 2030 года объем рынка ИТС достигнет 4,2 триллиона рублей с ежегодным приростом до 10 процентов. На откуп бизнесу могут быть отданы некоторые элементы АСУДД, сфера логистики, управление парковками, платные дороги, пользовательские сервисы, кооперативные ИТС и многое другое.

– Уверен, что нас ждет и отход от понятия дороги общего пользования, – считает Жанказиев. – Потайминговый километровый тариф – это наше неизбежное будущее. Представьте, что вы куда-то опаздываете – в аэропорт, на переговоры, в театр – и можете заказать передвижение в ускоренном режиме. Оплачиваете услугу бесконтактным способом (скажем, голосом), ЦМД анализирует движение с учетом тех, кто запросил аналогичный сервис, упаковывает вас в отдельный транспортный поток и дает ему зеленый свет, так сказать, в «турборежиме». Уверен, что в Москве значительная часть водителей в районе 17–19 часов захотят купить такую услугу.

Зайцы, в лес!

Понятно, что такой же турборежим ЦМД сможет обеспечить, например, общественному транспорту или скорой помощи и пожарным машинам. Было бы на то желание городских властей. Кстати, зайцы тоже, скорее всего, в самое ближайшее время будут водиться исключительно в лесу, потому что и на безбилетников, как выясняется, нашлась управа.

– Перед нами стояла задача повысить собираемость за проезд, – рассказывает Геннадий Суворов, эксперт по руководству проектами искусственного интеллекта. – Для Москвы это, может быть, не так актуально, потому что большинство пользуется «Тройками», а вот в регионах, где деньги за проезд собирает водитель или кондуктор, потери по статистике составляют до 40 процентов ежедневной выручки. Идея была проста: вешаем над дверьми камеры, подключаем их к небольшому бортовому компьютеру, задействуем машинное зрение и сверхточную нейронную сеть и считаем пассажиров на борту. При этом система не только видит вошедших и вышедших в одном конкретном автобусе, но и может выдавать аналитику в целом по городу: геолокацию транспортных средств, интенсивность потока, тепловую карту пассажиров (в каком автобусе, например, народу много, а где свободно), препятствовать воровству, мониторить скопления людей на остановках и так далее.

По словам разработчиков, нейронная сеть и машинное зрение тут работают в тандеме:

– В реальной жизни возникают разные нестандартные ситуации, с которыми нейронная сеть еще не сталкивалась. Например, человек или его одежда отражается в окне, в салон падают тени от деревьев, какой-то пассажир вошел в майке, на которой нарисована голова – необученная сеть посчитает все это как отдельных пассажиров. Или, например, если в дверь зайдет высокий человек с рюкзаком на спине, его голову и верх рюкзака она посчитает за двоих. С такими ситуациями помогают разбираться алгоритмы машинного зрения, которые в таких случаях лучше понимают, что происходит, и обучают сеть по ходу дела, давая ей более качественно «вести» пассажира от входа к выходу.

Разумеется, системы, считающие пассажиропоток, – не новость. Но в большинстве своем они снимают видео нон-стоп, потом пересылают его на сервер, там в конце дня, когда пришли изображения со всех автобусов, все это долго и нудно считается и превращается в довольно дорогое удовольствие, потому что видео с тысячи автобусов – это 12 терабайт, которые еще надо как-то перекачать по интернету в облако. Наша система большую часть данных обрабатывает прямо на борту, а в облако передает только результаты. В итоге

масштабируемость получается неограниченная – хоть тысяча автобусов или трамваев в городе, хоть 100 тысяч, сколько поставим на борту маленьких компьютеров, столько данных и получим.

Стремительно умнеют сейчас и поезда – что в подземельях метрополитена, что на МЦК или загородных направлениях. И тут большинство стран опять-таки делает ставку на беспилотники. Довольно серьезные программы на эту тему реализуют сейчас Китай и Великобритания, Франция и Голландия, Германия и Польша... Россия и Москва тоже в теме.

– В мире действительно очень активно занимаются этим вопросом, – рассказывает Павел Попов, руководитель Центра систем управления и обеспечения безопасности движения АО «НИИАС». – Например, голландцы заезд в депо осуществляют уже в беспилотном режиме: машинист приезжает на последнюю станцию, передает управление удаленному оператору, и тот заводит весь состав в депо. Дополнительно все (в том числе и мы) работают над роботизацией осмотра подвижного состава – создаются роботы-осмотрщики, роботы-расцепщики. Дело в том, что для людей эта работа очень тяжелая. Смена длится 12 часов, и все это время они железной вилкой расцепляют вагоны...

Что касается поездов-беспилотников, то старт этим разработкам в России был дан в 2015 году. Уже спустя два года первый такой локомотив появился на станции Лужская Октябрьской железной дороги. В 2019-м стали тестировать другие беспилотные поезда...

– У нас сейчас на МЦК есть два поезда, которые оснащены системой технического зрения и возможностью дистанционного управления, там машинист еще должен присутствовать в кабине, но может ее покинуть и, например, пройтись по салону. И активно готовятся финальные версии электропоезда, которые уже будут соответствовать четвертому уровню автоматизации, то есть полностью беспилотные, – продолжает эксперт. – К концу 2021 года один такой поезд мы планируем пустить в тестовом режиме по МЦК, хотя человек в кабине там на всякий случай пока еще будет, но к пульту сможет прикасаться лишь в самом крайнем случае.

Как и в истории с автомобилями, поезд-беспилотник подразумевает целую сложную систему, обслуживающую посадку и высадку пассажиров, мгновенную связь, обеспечение правильных интервалов, перестройку депо – фактически поменяться должна вся и без того замороженная система обслуживания. Особое внимание, разумеется, уделяют ЧП.

– Обычно, если что-то происходит, диспетчер должен связаться по радио с каждым машинистом, сообщить ему о ситуации, – объясняет Попов. – Сейчас система вместе с диспетчером быстро распознает и анализирует происходящее и мгновенно отдает команду, как действовать, всем поездам. Скажем, раньше в случае поломки одного все поезда собирались из-за этого в «гармошку». Сейчас идет мгновенная команда, что они должны остановиться на ближайших платформах, высадить, если надо, пассажиров, и как только сломанный поезд будет убран с путей, дается «добро» на дальнейшее движение с автоматическим пересчетом графиков всех поездов.

Активно решают сейчас инженеры и проблему «перебежчиков»:

– Все современные локомотивы оснащаются сейчас девятью камерами, одна из которых – инфракрасная, и несколькими лидарами (лазерными сканерами). В итоге обнаружить какое-то препятствие на рельсах или рядом с ними вся эта техника может еще за километр. В конце января я присутствовал на очередном испытании в кабине машиниста и видел, что система реально обнаруживает манекены раньше, чем люди. На участках, где люди часто перебегают пути, сейчас дополнительно устанавливают стационарные комплексы, которые передают информацию о каких-то препятствиях на подъезжающий поезд. Эта же система используется и при маневровых операциях, когда поезд движется вагонами вперед и на локомотиве не видно, что там на рельсах.

РЕПЛИКА

Будущее не за формализмом, а за технологиями

Александр Высоцкий, руководитель службы по связям с госорганами и организациями компании по заказу такси и перевозок:

– Цифровые технологии в последнее время очень активно стали влиять на транспортную безопасность. Теперь мы можем отслеживать маршрут, если отправляем ребенка одного на такси, передавать этот маршрут доверенным контактам, быстро, одной кнопкой на смартфоне, вызывать экстренные службы и так далее. И перемены, если что, продолжаются.

Например, зная, какие есть ограничения скорости на том или ином участке дороги, мы можем видеть нарушителей и уведомлять их о конкретном нарушении. Тот же водительский смартфон в салоне позволяет отслеживать и манеру вождения – резкие перестроения и другие опасные маневры. Причем технология сделана таким образом, что различает маневры автомобильные и те, при которых человек просто взял в руки или уронил телефон. И это уже гораздо более умный контроль, позволяющий отслеживать лихачей. Сейчас еще будем тестировать устройства для мониторинга внимания водителя.

Благодаря биометрии, фото- и видеоконтролю идентификация водителя и его документов теперь занимает лишь пару секунд, и на всей территории страны ее точность достигла 99,8 процента! То есть времена, когда вам пишут, что приедет Иван, а приезжает Петр, уже закончились.

Об эффективности этих мер говорит статистика, по которой 90 водителей из 100 после предупреждения перестают нарушать скоростной режим и улучшают манеру вождения, потому что реально опасаются лишиться возможности принимать заказы или упасть в рейтинге, ведь это влияет на их заработок. В итоге мы видим реальное снижение ДТП – как по собственным данным, так и по статистике страховых компаний.

КСТАТИ

Предсказуемость дороги – одна из главных проблем тестирования беспилотников на полигонах. В подмосковной деревне Шахово построили инновационный комплекс с программируемой изменчивостью ландшафта, который можно обновить на 90%, резко изменив при этом даже тип дорожного покрытия.

В ДВИЖЕНИИ

В ГАУ «НИ и ПИ Градплан города Москвы» не так давно подсчитали все наши передвижения. 84% жителей перемещаются по городу в средний рабочий день.

16% сидят на месте. Одно передвижение по городу совершают 5% горожан, два передвижения – 59%, три передвижения – 14%, пять и более – 2%. В общем и целом в сутки в Москве происходит 24,7 миллиона перемещений по городу.

<https://vm.ru/technology/871707-intellekt-za-rulem-lish-ochen-umnomu-transportu-mozhno-doverit-perevozkulyudej>

РЖД-ПАРТНЕР; ЮЛИЯ ЧЕРНЫШЕВСКАЯ; 2021.03.30; ПРОГРАММА СУБСИДИРОВАНИЯ ТРАНЗИТНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В 2021 ГОДУ В БЮДЖЕТЕ НЕ ПРЕДУСМОТРЕНА

Субсидирование транзитных перевозок контейнеров было предусмотрено как одна из мер обеспечения бесперебойных поставок грузов в условиях мер по противодействию распространению коронавирусной инфекции. Финансирование на реализацию данной меры поддержки выделено только на 2020 год. **Федеральным бюджетом на 2021-й ассигнования на эти цели не предусмотрены**, сообщили в пресс-службе Минтранса России.

Программа субсидирования транзитных контейнерных перевозок в 2021 году в бюджете не предусмотрена

Напомним, ранее **Министерство транспорта** заявляло, что рассматривает возможность продления субсидий на контейнерные транзитные перевозки по России на 2021 год.

По итогам 2020-го в рамках постановления правительства РФ от 21 августа 2020 года № 1265 перевезено 6562 двадцатифутовых контейнера (ДФЭ). На финансирование данных перевозок выделено 250 млн руб., которые были израсходованы в полном объеме.

В Минтрансе считают, что ожидаемый результат оказанных мер поддержки был достигнут.

В настоящее время продолжается рост объемов перевозок контейнеров транзитом по территории России. За январь – февраль 2021 года перевезено 5909 ДФЭ транзитом из портов Дальнего Востока в направлении европейских стран. Это в 17 раз больше, чем за аналогичный период 2020-го, когда было перевезено лишь 325 ДФЭ.

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/programma-subsidirovaniya-tranzitnykh-konteynernykh-perevozok-v-2021-godu-v-byudzhete-ne-predusmotre>

РЖД-ПАРТНЕР; МАРИЯ САЛЕЕВА; 2021.03.30; УСКОРИТЬ ЦИФРОВИЗАЦИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ ПОМОГУТ МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ

По оценкам **Минтранса**, к 2030 году общий объем документов, оформляемых при перевозках, достигнет 7 млрд. IT-компании во всем мире разрабатывают решения для электронного документооборота в транспортной области. **Однако при отсутствии единых международных стандартов по работе цифровых приложений использовать в полной мере их невозможно. О данной проблеме заявил Геннадий Бессонов, генеральный секретарь КСТП**, в рамках конференции «Цифровизация транспортной отрасли: достижения, эффективность, перспективы», организованной журналом РЖД-Партнер.

«Часто поднимается вопрос, например, что лучше – ЦИМ/СМГС или документы ФИАТА. Прямо хочу сказать, что документы ФИАТА покрывают большую часть, чем документы ОАО «РЖД». Электронная накладная ЦИМ/СМГС – хорошая, но на сегодняшний день мы пользуемся ею в 6–7% перевозок, потому что Евросоюз не признает этот документ как юридический. В итоге, к примеру, во Франции выписывают документ, и он едет живой с живой печатью через все страны, через все пограничные переходы при передаче груза от одного перевозчика к другому», – рассказал Г. Бессонов.

При этом спикер отметил, что документы ФИАТА также признаются не во всех странах. В каждом государстве и каждой крупной компании существует собственная информационная система, в разработку которой вложены большие деньги, поэтому никто не хочет признавать решения конкурентов.

«Вопрос нашего взаимодействия надо решать, но как и на каких площадках? Ведь это область международного сотрудничества, и такие проблемы не решаются в рамках одной, пусть даже очень крупной корпорации. Это вопрос государственных отношений, который, на мой взгляд, становится все сложнее и сложнее», – подчеркнул Бессонов.

Он уверен, что вышесказанная проблема останется актуальной еще на протяжении 5–10 лет. Участникам транспортного рынка необходимо формировать и высказывать мнение о том, какие цифровые решения лучшие, в результате это приведет к разумному компромиссу.

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/uskorit-tsifrovizatsiyu-transportnoy-otrasli-pomogut-mezhdunarodnye-soglasheniya/>

РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСАНДР СОЛНЦЕВ; 2021.03.30; В АС ЭТРАН В 2021 ГОДУ ПОЯВИЛИСЬ НОВЫЕ ОПЦИИ

О них рассказал главный конструктор ООО «ИнтэлЛекс» Николай Бузурнюк на пленарной дискуссии «Сервисы для клиента: что может цифра?» в рамках конференции «Цифровизация транспортной отрасли: достижения, эффективность, перспективы».

Прежде всего, сейчас происходит цифровизация процесса обмена коммерческими документами. Если ранее процесс представлял собой разорванную цепочку обмена документами в электронном виде, то в ближайшей перспективе он будет гармонизирован. Из новинок можно назвать появление новой формы, введенной **Минтрансом РФ** для упорядочивания заявок на перевозку. Сейчас возможен мягкий переход от прежней формы к новой при оформлении формы ГУ-12.

Ранее стало возможным оформление переадресации груза в АС ЭТРАН.

Кроме того, напомним, что с 1 марта 2021 года таможенные органы перестали проставлять штампы на бумажных транспортных (перевозочных), коммерческих и иных документах, в т. ч. штампы «Выпуск разрешен» и «Товар вывезен».

Электронная накладная, оформляемая в АС ЭТРАН, значительно упростила перемещение товаров через таможенную границу Евразийского экономического союза. Ведь операции по планированию экспортной перевозки, оформлению декларации, формированию и подписанию железнодорожных документов, отметок таможенных органов, осуществлению налоговой отчетности доступны в цифровом виде. Это стало возможным благодаря развитию электронного взаимодействия ФТС, ФНС и ОАО «РЖД».

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/v-as-etran-v-2021-godu-poyavilis-novye-optsii/>

ТАСС; 2021.03.30; КАИР СОЕДИНИТ КРАСНОЕ И СРЕДИЗЕМНОЕ МОРЯ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ И ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ

Власти Египта работают над проектом соединения Красного и Средиземного морей через сеть портов и железных дорог. Об этом заявил во вторник президент арабской республики Абдель Фаттах ас-Сиси.

«Египет работает над соединением Красного моря со Средиземным сетью портов и железнодорожных линий. Мы также работаем над реализацией множества планов по развитию различных регионов страны, в том числе порта Эль-Ариш», – цитирует египетского лидера информационный портал Al-Masry Al-Youm.

Заявление ас-Сиси прозвучало вскоре после того, как стало известно об открытии прохода по Суэцкому каналу, заблокированному 23 марта застрявшим поперек русла контейнеровозом Ever Given. Инцидент произошел в условиях сильного ветра и песчаной бури. Перегородившее русло канала судно стало причиной полной блокировки судоходства через эту важную водную магистраль.

<https://tass.ru/ekonomika/11029499>

ПРАЙМ; 2021.03.30; ЭКСПЕРИМЕНТ С ПОСТОЯННОЙ ЭЛЕКТРОННОЙ ОЧЕРЕДЬЮ ПРОВЕДУТ В ПУНКТЕ ПРОПУСКА С КНР В ПРИМОРЬЕ

Эксперимент по внедрению электронной очереди на пограничных переходах на постоянной основе начнется в Приморье, сообщили РИА Новости в **пресс-службе** уполномоченного при **президенте России** по защите прав предпринимателей Бориса Титова.

Эта тема обсуждалась в ходе визита Титова во Владивосток.

«В Приморье давно существует проблема с низкой пропускной способностью транспортных переходов на границе с Китаем. Водителям грузовиков приходится ждать по несколько суток. А поскольку торговля интенсивная, эти недостатки ощущаются очень остро. И ассоциации автогрузоперевозчиков, и мы сами неоднократно предлагали внедрить на автомобильных **пунктах пропуска** систему электронной очереди. В Приморье она была введена и действует. Однако этот порядок установлен только на период повышенной готовности во время пандемии... Электронную очередь надо вводить на федеральном уровне», – сказал Титов, чьи слова привели в его **пресс-службе**.

Он отметил, что обратился в правительство России, прошли совещания с ключевыми ведомствами, включая Росграницу. «В итоге выработано решение о том, что на базе одного из **пунктов пропуска** в Приморском крае нужно проводить эксперимент на основе успешного опыта прошлого года. Будем отслеживать выполнение обязательств Росграницей и иными ведомствами и добиваться скорейшей реализации эксперимента», – добавил Титов.

Кроме этого, на встрече с губернатором Приморского края Олегом Кожемяко он обсудил перспективы развития международных транспортных коридоров «Приморье-1» (Харбин – Гродеково – Владивосток/Находка/Восточный – порты Азиатско-Тихоокеанского региона) и «Приморье-2» (Хуньчунь – Краскино – Посъет/Зарубино – порты Азиатско-Тихоокеанского региона). К 2030 году их пропускная способность должна увеличиться еще в несколько раз.

Титов сообщил, что Кожемяко возглавил совет по межрегиональному сотрудничеству в Российско-китайском комитете дружбы, мира и развития, сопредседателем которого является сам бизнес-омбудсмен.

Весной 2020 года китайская сторона ужесточила меры по борьбе с коронавирусом и ограничила число фур из РФ, пересекающих границу. Перед российскими пограничными пунктами пропуска в Приморье образовались очереди из грузовиков, власти региона ввели электронную очередь.

На ту же тему:

<https://vladivostok.sm.news/v-primore-vnedryat-elektronnuyu-ochered-na-granice-na-postoyanno-osnove-79351-u3t5/>

ПРАЙМ; 2021.03.30; ПРОПУСК ТРАНСПОРТА ЧЕРЕЗ ГРАНИЦУ С КНР В ПУНКТЕ «ПОЛТАВКА» В ПРИМОРЬЕ УВЕЛИЧЕН ВДВОЕ

Пропуск транспорта через госграницу в **пункте пропуска** с КНР в Приморье «Полтавка» увеличен до 40 машин в день в каждую сторону, сообщает Росгранстрой.

«Принято решение об увеличении пропуска транспортных средств в сопредельных погранпереходах Полтавка (Приморский край, РФ) и Дуннин (провинция Хэйлунцзян, КНР) до 40 автомобилей в день в каждую сторону. Ранее в связи с введенными ограничениями из-за COVID-19 осуществлялся пропуск 15-20 транспортных средств ежедневно», – говорится в сообщении.

По данным ежедневной сводки Дальневосточного транспортного управления, на 30 марта у «Полтавки» в очереди ждут 195 фур.

Росгранстрой отмечает, что, несмотря на увеличение количества оформляемых грузовиков, «Полтавка» и «Дуннин» все еще работают не на полную мощность.

«Снятие всех ограничений позволит вернуться к ежедневному пропуску 55 автомобилей в каждую сторону», – отмечается в сообщении.

Весной 2020 года китайская сторона ужесточила меры по борьбе с коронавирусом и ограничила число фур из РФ, пересекающих границу. Перед российскими пограничными пунктами пропуска в Приморье образовались очереди из грузовиков, власти региона ввели электронную очередь.

ТАСС; 2021.03.30; КАЗАХСТАН НЕ НАМЕРЕН ПРОДЛЕВАТЬ ЗАПРЕТ НА ВВОЗ ДИЗТОПЛИВА, ДЕЙСТВУЮЩИЙ ДО 1 АПРЕЛЯ

Министерство энергетики Казахстана не планирует продлевать ранее введенный запрет на ввоз железнодорожным, автомобильным и трубопроводным транспортом дизельного топлива, который действует до 1 апреля. Об этом сообщила **пресс-служба** ведомства в своем канале в Telegram во вторник.

«В соответствии с приказом министерства энергетики от 8 декабря 2020 года «О некоторых вопросах поставок нефтепродуктов в Республику Казахстан», введен запрет

сроком до 1 апреля 2021 года на ввоз в Республику Казахстан железнодорожным, автомобильным и трубопроводным транспортом дизельного топлива <...>, за исключением зимнего дизельного топлива и арктического дизельного топлива <...>. При этом отмечаем, что дальнейшее продление запрета на импорт не планируется», – говорится в сообщении.

Ранее в министерстве пояснили, что запрет на импорт дизтоплива позволил обеспечить комфортный баланс между объемами производимых в республике и ввозимых в нее нефтепродуктов.

«В отношении импорта бензина отмечаем, что в соответствии с индикативным балансом, утверждаемым министерствами энергетики Казахстана и РФ на 2021 год, предусмотрена поставка бензина марки Аи-98», – уточнили в **пресс-службе**.

13 октября прошлого года Министерство энергетики Казахстана запретило до 1 ноября 2020 года ввоз в республику железнодорожным, автомобильным и трубопроводным транспортом бензина, авиационного и дизельного топлива, затем запрет был продлен до апреля 2021 года.

<https://tass.ru/ekonomika/11024751>

РИА НОВОСТИ; 2021.03.31; ФАС СООБЩИЛА О ЖАЛОБАХ НА ПОДОРОЖАНИЕ БИЛЕТОВ НА МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВИАРЕЙСЫ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) получает жалобы от граждан на рост цен на авиабилеты в страны, с которыми Россия открыла сообщение, сообщили РИА Новости в **пресс-службе** ведомства.

«В ФАС России поступают жалобы относительно цен на авиабилеты. ... Рост цен на международных направлениях вызван ограничениями перевозок, связанными с COVID-19», – рассказали в ФАС.

Тем не менее, в регуляторе подчеркнули, что вопросы регулирования перевозок на международных воздушных линиях относятся к компетенции авиационных властей.

«Под особым вниманием ФАС России находятся внутренние маршруты, где доля авиакомпании и ее группы лиц составляет более 50%, и маршруты, на которых полеты осуществляет единственный перевозчик. При выявлении нарушения антимонопольного законодательства ФАС России принимает соответствующие меры», – отметили в службе.

Как рассказали РИА Новости в Aviasales, подорожание билетов в страны, с которыми у России сейчас открыто сообщение, в первом квартале 2021 года составило от 6% до почти 130% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Так, меньше всего изменился средний чек на билеты на Кубу (+5,91%), в Турцию (+6,04%) и США (23,51%). Сильнее всего подорожали ОАЭ (+128,57%), Грузия (+65,85%) и Мальдивы (46,53%).

<https://ria.ru/20210331/biletty-1603554889.html>

ИНТЕРФАКС; 2021.03.30; МИНСТРОЙ РФ ПРЕДЛАГАЕТ СНЯТЬ ЧАСТЬ ЗАПРЕТОВ НА СТРОИТЕЛЬСТВО РЯДОМ С АЭРОПОРТАМИ

Минстрой РФ предлагает сократить количество запретов на строительство объектов на приаэродромных территориях, в частности сетей газопровода и теплоснабжения, сообщил во вторник **начальник отдела планировки территорий ведомства Максим Галь**.

«Ограничениями предусмотрен запрет на осуществление большинства видов хозяйственной деятельности – это и размещение, и ввод жилых домов, и проблема размещения производственных объектов. Этот вопрос сегодня является наиболее острым с точки зрения развития территорий. Предлагаем минимизировать эти запреты», – сказал Галь на заседании комитета Торгово-промышленной палаты (ТПП) РФ по предпринимательству в сфере экономики недвижимости.

Он пояснил, что действующим законодательством предусмотрен запрет на строительство производственных объектов всех классов опасности, при этом к ним относятся и сети газораспределения и теплоснабжения даже с минимальным давлением.

«Мы предлагаем конкретизировать запрет на размещение на границах пятой зоны приаэродромной территории исключительно производственных объектов первого и второго класса опасности, а не как сегодня устанавливается ограничения на опасные производственные объекты всех классов», – подчеркнул Галь.

По его словам, в России также необходимо пересмотреть количество подзон приаэродромных территорий.

«Считаем необходимым Росавиации с Минтрансом утвердить методику оценки влияния таких объектов, чтобы в дальнейшем не сдерживать развитие этих территорий, и в целом пересмотреть институт зон с особыми условиями использования территорий – пересмотреть не только те ограничения, которые могут быть установлены, но и количество видов этих зон», – добавил представитель Минстроя.

В феврале 2021 года Росреестр также подготовил законопроект, которым предполагается решить проблему регистрации недвижимости на приаэродромных территориях.

ТАСС; 2021.03.30; РОСАВИАЦИЯ ОГРАНИЧИЛА КОЛИЧЕСТВО ГОРОДОВ, ИЗ КОТОРЫХ ВОЗМОЖНЫ АВИАПЕРЕЛЕТЫ В ТУРЦИЮ

Росавиация ограничила число городов, из которых могут начаться авиаперелеты в Турцию с 1 апреля. Это следует из телеграммы **Федерального агентства воздушного транспорта**, разосланной авиакомпаниям (копия есть у ТАСС).

Ранее федеральный оперативный штаб по борьбе с коронавирусом разрешил авиакомпаниям выполнять международные рейсы еще из 13 российских городов: Барнаула, Белгорода, Волгограда, Воронежа, Калуги, Краснодара, Липецка, Нальчика, Оренбурга, Саратова, Сочи, Тюмени и Южно-Сахалинска.

«Международные рейсы (из вышеуказанных городов – прим. ТАСС) могут быть возобновлены в иностранные государства <...>, за исключением Великобритании и Турции», – говорится в телеграмме ведомства. При этом на данный момент авиасообщение с Великобританией приостановлено на фоне пандемии до 16 апреля.

С 1 апреля Россия возобновит регулярные авиарейсы в Германию, Венесуэлу, Таджикистан, Узбекистан и на Шри-Ланку.

Ранее Россия возобновила авиасообщение из 12 городов, не считая Москвы и Санкт-Петербурга: Астрахани, Екатеринбурга, Иркутска, Махачкалы, Минеральных Вод, Нижнего Новгорода, Перми, Кемерово, Петропавловска-Камчатского и Хабаровска. На рейсах из этих городов не действует ограничение на полеты в Турцию.

На данный момент международные рейсы из РФ возобновлены в Армению, Азербайджан, Белоруссию, Индию, Казахстан, Вьетнам, Грецию, Сингапур, Эфиопию, Катар, Киргизию, Южную Корею, Египет, ОАЭ, Турцию, Швейцарию, Танзанию, Сербию, Финляндию, Японию, на Мальдивы, Кубу и Сейшелы.

<https://tass.ru/ekonomika/11030769>

ТАСС; 2021.03.30; FINNAIR ВОЗОБНОВИТ ПОЛЕТЫ ИЗ ХЕЛЬСИНКИ В МОСКВУ СО 2 АПРЕЛЯ

Финская авиакомпания Finnair со 2 апреля возобновит полеты между Хельсинки и Москвой после годовичного перерыва. Об этом ТАСС сообщили в **пресс-службе** компании во вторник.

«Finnair со 2 апреля возобновляет полеты в Москву по пятницам и воскресеньям. У компании не было регулярных рейсов в Москву после марта прошлого года», – сказала представитель перевозчика.

Она отметила, что сейчас пассажиры приобретают билеты в основном для встреч с семьей, поездок на учебу или для командировок. В компании напомнили также, что в настоящее время Finnair требует от всех направляющихся в Финляндию пассажиров предоставить сертификат с отрицательным результатом теста на коронавирус.

Финляндия в марте продлила действующие ограничения на границе для многих стран, в том числе для России, до 17 апреля на фоне ситуации с пандемией коронавируса. С 19 марта по 13 мая 2020 года Финляндия закрывала границы, чтобы помешать распространению коронавируса. С 19 сентября страна разрешила въезд без необходимости самоизоляции из государств, число случаев заражения в которых не превышает 25 на 100 тыс. жителей в последние две недели.

Возможности для въезда в Финляндию

В настоящее время въезд в Финляндию из России разрешен для членов семьи гражданина страны (мужа, жены, родителей несовершеннолетних детей), дипломатов, держателей служебного паспорта или командировочного удостоверения, путешествующих по служебным вопросам, тех, кто имеет вид на жительство, студентов финских учебных заведений, а также при возникновении неотложных семейных обстоятельств: рождении ребенка, серьезной болезни близкого родственника, собственной свадьбы. Кроме того, с 1 октября прошлого года въезд разрешен владельцам недвижимости на финской территории, если объект требует неотложного ремонта.

Железнодорожное сообщение между Финляндией и Россией временно приостановлено, однако между странами возобновлено авиасообщение. Кроме того, сохраняется возможность пересечь сухопутную границу на автомобиле. С 19 февраля Финляндия закрыла на ночное время для пассажирского движения, кроме абсолютно необходимых поездок, три **пункта пропуска** на границе с РФ – Ваалимаа, Нуйямаа и Ниирала.

При этом в декабре рейсы между Москвой и Хельсинки возобновила российская авиакомпания «Аэрофлот», в конце января Finnair начала выполнять рейсы между Хельсинки и Санкт-Петербургом.

<https://tass.ru/ekonomika/11029039>

ТАСС; 2021.03.30; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» БУДУТ ВЫПОЛНЯТЬ ЛЕТОМ РЕЙСЫ БОЛЕЕ ЧЕМ ПО 60 ЗАРУБЕЖНЫМ НАПРАВЛЕНИЯМ

Авиакомпания «Уральские авиалинии» анонсировала полеты в семь стран из России в летнем расписании. Всего перевозчик будет выполнять рейсы более чем по 60 зарубежным маршрутам, сообщили в **пресс-службе** компании во вторник.

«Началась прививочная кампания, и многим скоро будет открыт доступ за рубеж. А пока маршруты авиакомпании предлагают варианты перелетов в страны ближнего и дальнего зарубежья для тех, у кого есть основание на въезд в страну», – говорится в сообщении.

В летнем сезоне перевозчик будет выполнять рейсы в Объединенные Арабские Эмираты (ОАЭ) из Екатеринбурга, Ростова-на-Дону, Уфы, Казани, Самары, Новосибирска, Москвы, Жуковского, Минеральных Вод и Перми. В Стамбул и Анталию самолеты «Уральских авиалиний» будут летать из Жуковского. Также в летнем расписании авиакомпании запланирован рейс в Барселону по средам из московского аэропорта Домодедово.

«Кипр: на этот солнечный средиземноморский остров самолеты авиакомпании будут отправляться раз в неделю из нескольких городов России: Москвы (Домодедово), подмосковного аэропорта Жуковский, Екатеринбурга, Санкт-Петербурга, Самары, Перми, Минеральных Вод, Краснодара, Казани, Ростова-на-Дону и Уфы», – рассказали в компании.

Кроме того, перевозчик будет летать в Тамчы (Киргизия) из Минеральных Вод, Уфы, Ростова-на-Дону и Самары, а также в Бишкек и Ош из Москвы (Домодедово),

Жуковского, Санкт-Петербурга, Екатеринбурга, Нижневартовска, Казани, Красноярска, Самары, Минеральных Вод, Уфы, Ростова-на-Дону, Краснодар и Перми.

Из Екатеринбурга в Ереван (Армения) в летний период рейс будет выполняться один раз в неделю по субботам. По воскресениям можно будет улететь из Екатеринбурга в Гюмри и обратно. Также выполняются рейсы в Ереван и Гюмри и обратно из Москвы, Жуковского, Санкт-Петербурга, Ростова, Самары, Сочи, Краснодар, Уфы, Казани, Минеральных Вод. Кроме того, в рамках чартерной программы из Екатеринбурга запланированы авиаперевозки в Баку (Азербайджан).

<https://tass.ru/ekonomika/11025137>

ТАСС; 2021.03.30; СРЕДНЯЯ СТОИМОСТЬ ПЕРЕЛЕТОВ ВНУТРИ РОССИИ В МАРТЕ УВЕЛИЧИЛАСЬ НА 11%

Средний чек на авиабилеты внутри России в марте вырос до 7 тысяч рублей, что на 11% больше, чем в прошлом году, и на 4,5% больше, чем в 2019 году. Такие данные ТАСС предоставили в сервисе поездок и путешествий Tutu.ru, который анализировал стоимость авиабилетов, оформленных с 1 января по 29 марта, с вылетами в период с 1 по 31 марта.

«Средний чек за перелет из Москвы по России в марте составил 5 931 рубль в одну сторону, в марте 2021 года он был равен 5 214 рублям. Таким образом, по сравнению с прошлым годом средний чек подрос на 14%», – говорится в исследовании.

В топ-10 популярных авиамаршрутов из Москвы вошли Сочи, Симферополь, Санкт-Петербург, Минеральные Воды, Краснодар, Махачкала, Калининград, Екатеринбург, Ростов-на-Дону и Уфа. Больше всего средний чек вырос за авиабилеты из Москвы в Симферополь (на 53% до 7,5 тысяч рублей), Краснодар (на 42% до 5,4 тысяч рублей) и в Калининград (на 40% до почти 5 тысяч рублей).

«Средний чек за перелет из Санкт-Петербурга по России в марте составил 5 209 рублей в одну сторону, в 2020 году он был равен 5 138 рублям. Таким образом, аналитики фиксируют динамику среднего чека по сравнению с прошлым годом в пределах 1%», – отмечается в исследовании.

В исследовании также приводится средняя стоимость авиабилетов из других регионов России. Например, средний чек за перелет из Воронежа сократился на 25%, из Волгограда – на 7%. Сильнее всего подорожали авиабилеты с вылетов из Челябинска (плюс 37%), Ростова-на-Дону (+34%) и Красноярска (плюс 21%).

<https://tass.ru/ekonomika/11034283>

ТАСС; 2021.03.30; АЭРОПОРТ ПЕТЕРБУРГА ВОЗОБНОВИТ ПРЯМОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ С ШЕСТЬЮ ГОРОДАМИ РОССИИ

Петербургский аэропорт Пулково в летнем расписании 2021 года возобновит прямое авиасообщение с шестью городами России, сообщили в **пресс-службе** управляющей аэропортом компании «Воздушные ворота Северной столицы».

«В летнем расписании 2021 года из аэропорта Пулково откроется шесть новых внутрироссийских направлений: Владивосток, Томск, Хабаровск, а также Барнаул, Горно-Алтайск и Кемерово», – говорится в пресс-релизе компании.

Как уточнили ТАСС в **пресс-службе** компании, во все города из списка, кроме Кемерова, прямые рейсы не выполнялись в зимнем сезоне 2020-2021 годов, а во Владивосток из Пулково прямые рейсы в последний раз летали в 2015 году. Прямых рейсов в Кемерово не было в летнем расписании Пулково 2020 года. Все рейсы будет обслуживать авиакомпания Nordwind.

Кроме того, как отметили в компании, в летнем расписании этого года, которое действует с конца марта до конца октября, увеличится частота рейсов между Петербургом и Москвой, Архангельском, Екатеринбург, Иркутском, Казанью, Калининградом, Краснодаром, Минеральными Водами, Мурманском, Самарой, Симферополем, Сочи и

Уфой. Всего в летнее расписание Пулково на данный момент входит более 70 направлений внутренних перелетов.

Также в расписание вошли 20 международных направлений, в том числе Стамбул, Берлин, Франкфурт-на-Майне, Варшава, Женева, Париж и другие города Европы, а также ряд прямых рейсов в города стран СНГ. При этом в **пресс-службе** компании-оператора аэропорта напомнили, что перед международным вылетом пассажирам необходимо ознакомиться с действующими ограничениями из-за коронавируса в стране прибытия.

<https://tass.ru/ekonomika/11021815>

ИНТЕРФАКС; 2021.03.30; УПРАВЛЯЮЩАЯ АЭРОПОРТОМ БАРНАУЛА КОМПАНИЯ В 2020Г ВПЕРВЫЕ ЗА 20 ЛЕТ ПОЛУЧИЛА УБЫТОК

АО «Авиапредприятие «Алтай» (управляет аэропортом Барнаула), в получении контроля над которым заинтересован «Новаяпорт», в 2020 году впервые более чем за 20 лет получило чистый убыток.

Так, согласно отчетности компании, чистый убыток АО по итогам прошло года составил 77,3 млн рублей против 68 млн рублей прибыли годом ранее. Также получено 147,7 млн рублей убытка от продаж, в 2019 году – 79,7 млн рублей прибыли.

Выручка предприятия сократилась в 1,5 раза, составив 729,7 млн рублей. Себестоимость продаж при этом превысила выручку, хотя и снизилась в 1,4 раза – до 796 млн рублей.

Причины изменения финансовых результатов не раскрываются.

Вместе с тем в 2020 году аэропорт Барнаула, как и большинство остальных аэропортов России, столкнулся с падением пассажиропотока на фоне введенных ограничений по коронавирусу. Так, число обслуженных пассажиров сократилось до 291,4 тыс. человек, что в 1,8 раза ниже уровня 2019 года.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», начиная с 1999 года (более поздних данных нет) «Авиапредприятие «Алтай» ежегодно работало с чистой прибылью. Максимальной она была в 2017 году, когда достигла 82,8 млн рублей.

Как сообщалось, холдинг «Новаяпорт» планирует построить в аэропорту Барнаула новый терминал за 3 млрд рублей. Для этого между Алтайским краем и холдингом планируется перераспределить доли владения аэропортом.

Еще в 2019 году регион и «Новаяпорт» договорились, что АО «Авиапредприятие «Алтай» разместит допэмиссию акций, в результате которой доля края в АО снизится с 52% до 25%+1 акция, а доля «Новаяпорта» возрастет с 48% до 75% «минус» 1 акция. Для этого проводится оценка рыночной стоимости 100% пакета акций АО. Итоги планируется подвести 18 мая.

Для «обеспечения надлежащего исполнения обязательств» инвестора после увеличения пакета «Новаяпорта» акции дополнительного выпуска «будут переданы правительству Алтайского края в залог до момента введения нового аэровокзального комплекса в эксплуатацию», сообщал ранее Минтранс региона.

<https://www.interfax-russia.ru/siberia/news/upravlyayushchaya-aeroportom-barnaula-kompaniya-v-2020g-vpervye-za-20-let-poluchila-ubytok>

ЕР.RU; 2021.03.30; ВЛАДИМИР АФОНСКИЙ: ПРАВИЛА ПРОХОЖДЕНИЯ ТО ИЗМЕНИЛИСЬ НЕ ТОЛЬКО ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ, НО И ДЛЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ ЦЕНТРОВ

Заместитель Председателя комитета Госдумы по транспорту и строительству, депутат фракции «ЕДИНАЯ РОССИЯ», федеральный координатор партийного проекта «ЕДИНОЙ РОССИИ» «Безопасные дороги» Владимир Афонский, комментируя масштабные проверки получивших аккредитацию пунктов проведения

техосмотра, напомнил, что с апреля правила прохождения ТО изменились не только для водителей, но и для специализированных центров обслуживания.

Российский союз автостраховщиков начал выездные проверки пунктов техосмотра на их соответствие заявленным при аккредитации требованиям. В ходе рейдов выясняют, насколько определенный центр соответствует требованиям, установленным **Минтрансом**.

«В минувшем году выездные проверки пунктов техосмотра в России не проводились, поэтому центрам достаточно было предоставить пакет документов, чтобы подтвердить возможность выдачи автомобилистам диагностических карт. Новые правила работы пунктов ТО и требования к проведению техосмотра ТС начали действовать в России с первого марта», – напомнил Афонский.

Парламентарий констатировал, что на сегодняшний день в нашей стране насчитывается 5144 операторов ТО и 5674 пунктов техосмотра. 4300 операторов уже подключены к специальной базе ТО, куда и будет поступать информация о проведенных проверках автомобилей.

«В ходе мероприятий оценивается соответствие закону инженерных систем, оснащенность их специализированным оборудованием. Кроме того, эксперты пунктов ТО проходят подтверждение своей квалификации. Делается это для того, чтобы пункты ТО существовали не только на бумаге, но и в действительности, и были способны оказывать услуги по проведению техосмотра в полном объеме», – подчеркнул депутат.

Афонский также рассказал, что союз автостраховщиков начал проводить семинары для техоператоров. Кроме того, действует горячая линия, где сотрудники РСА оперативно готовят ответы на запросы операторов.

«Создана система, благодаря которой удастся в разы уменьшить количество сервисов, просто выдававших диагностические карты, не проводя диагностику и существовавших лишь на бумаге», – заключил Афонский.

<http://er-gosduma.ru/news/vladimir-afonskiy-pravila-prokhozheniya-to-izmenilis-ne-tolko-dlya-voditeley-no-i-dlya-spetsializir/>

ТАСС; 2021.03.30; СОВЕТ ГОСДУМЫ 5 АПРЕЛЯ ОБСУДИТ ВВЕДЕНИЕ ШТРАФОВ ЗА ВЫСАДКУ ДЕТЕЙ-БЕЗБИЛЕТНИКОВ

Совет Госдумы на заседании 5 апреля рассмотрит законопроект о введении административных штрафов до 30 тыс. за высадку из общественного транспорта детей-безбилетников. Об этом во вторник сообщил **спикер Госдумы Вячеслав Володин**, слова которого приводятся на сайте палаты.

«Совет Госдумы в понедельник рассмотрит законопроект о введении штрафов за высадку детей из транспорта», – сказал Володин. Председатель уточнил, что соответствующие поправки в Кодекс об административных правонарушениях могут быть рассмотрены на пленарном заседании Госдумы 6 апреля.

Володин напомнил, что «с 7 марта вступил в силу запрет высаживать из общественного транспорта детей младше 16 лет, которые не оплатили проезд и едут без сопровождения взрослых». «Сейчас перевозчиков можно привлечь к уголовной ответственности, если ребенок в результате таких действий пострадал. Мы со своей стороны считаем, что наказание должно следовать уже за саму высадку ребенка. Депутаты Госдумы подготовили соответствующие поправки в Кодекс об административных правонарушениях», – пояснил спикер.

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

Александр Хинштейн («Единая Россия»), вице-спикер Госдумы Игорь Лебедев (ЛДПР) и замруководителя фракции либерал-демократов Ярослав Нилов.

<https://tass.ru/obschestvo/11029435>

ТАСС; 2021.03.30; В ЛДПР ПРИЗВАЛИ ПРАВИТЕЛЬСТВО РЕШИТЬ ВОПРОС С РЕГЛАМЕНТОМ УСТАНОВКИ ДОРОЖНЫХ КАМЕР

Вице-спикер Госдумы Игорь Лебедев и глава думского комитета по труду, социальной политике и делам ветеранов Ярослав Нилов (оба от фракции ЛДПР) направили обращение на имя **премьер-министра Михаила Мишустина** по поводу введения в России строгой регламентации установки и использования камер фиксации нарушений ПДД. Текст обращения во вторник распространила **пресс-служба** Нилова.

Депутаты указывают на то, что в Москве запланирована дополнительная установка 400 камер, что вызвало недовольство автовладельцев. «Недавно в правительстве РФ предметно рассматривался вопрос о регламентации установки камер фиксации нарушений для минимизации злоупотреблений в этой сфере», – говорится в тексте.

«Однако вопрос регламентации по-прежнему не решен, и автомобилисты на сегодняшний день не защищены от произвола владельцев камер – на одном километре улично-дорожной сети может быть установлено неограниченное количество устройств, фиксирующих одно и то же нарушение ПДД и позволяющих многократно привлекать к ответственности владельцев транспортных средств за данное нарушение», – подчеркивают в ЛДПР. При этом, как добавляют парламентарии, до сих пор не наведен порядок с инфраструктурой регулирования дорожного движения. К примеру, иногда знаки противоречат разметке.

«Просим вас дать поручение провести межведомственное совещание по вопросу строгой регламентации установки камер фото– и видеофиксации нарушений, чтобы окончательно решить проблему, связанную с произвольным форматом использования данных устройств, и ликвидировать любые возможности для злоупотребления в сфере фиксации нарушений правил дорожного движения», – резюмируют депутаты.

<https://tass.ru/obschestvo/11026163>

ТАСС; 2021.03.30; НОВЫЙ ОБХОД ЯЛТЫ ДЛЯ СОКРАЩЕНИЯ ПУТИ К САМЫМ ЮЖНЫМ КУРОРТАМ ПОСТРОЯТ В КРЫМУ

Новый участок дороги, ведущей к самым южным курортам Крыма, проложат в обход Ялты, чтобы в высокий сезон избежать пробок и сократить время в пути, сообщили ТАСС в **пресс-службе** министерства транспорта республики.

По итогам Госсовета в конце сентября 2020 года **президент РФ Владимир Путин** поручил правительству проработать проекты развития автотрасс, которые ведут к Черноморскому побережью России. Вдоль Южного берега Крыма между горами и морем пролегает относительно узкое шоссе, на котором летом в курортный сезон нередко образуются пробки.

«Трасса очень сложная (проект нового обхода). Скорее всего, будет очень много путепроводов. Ее построят для того, чтобы избежать заторной ситуации в Ялте в курортный сезон. Чтобы люди, которые едут в ту же Алупку, Форос, ехали сразу в пункт назначения, не заезжая в Ялту», – сообщили в министерстве.

Собеседник агентства уточнил, что предварительно рассматривается возможность строительства новой дороги на участке от поселка Массандра до села Виноградное и поселка Ливадия. «Есть несколько вариантов строительства трассы. Сейчас проект проходит технико-экономическое обоснование», – добавил представитель Митранса Крыма.

По его словам, объект будут строить в рамках федеральной целевой программы (ФЦП) социально-экономического развития Крыма и Севастополя.

Четырехполосная дорога

Ранее зампреда Совета министров Республики Крым Евгений Кабанов на совещании о ходе реализации инфраструктурных объектов на территории региона сообщил о том, что власти полуострова прорабатывают два варианта маршрута новой четырехполосной дороги. «Первый вариант идет по заповеднику, это маловероятный вариант, второй требует строительства глобальных инженерных сооружений в виде мостов, путепроводов», – сказал Кабанов. Он добавил, что до конца текущего года будет подготовлен блок изысканий, а также сформирована предельная стоимость объекта.

На минувшей неделе **вице-премьер РФ Марат Хуснуллин** сообщил, что в ближайшие годы в рамках ФЦП социально-экономического развития Республики Крым и города Севастополя будут построены четырехполосные съезды от трассы «Таврида» к основным городам Республики Крым. Кроме того, запланирована реконструкция горной дороги от Ялты до Бахчисарая. **Хуснуллин** отметил, что также будут выделены средства на приведение в нормативное состояние существующей дорожной сети региона.

ФЦП социально-экономического развития Крыма и Севастополя принята в 2014 году. С учетом последних корректировок она продлена до 2025 года, объем финансирования увеличен до 1,37 трлн рублей. По ФЦП уже создано более 200 объектов, ключевые из которых – новый аэропорт в Симферополе, две теплоэлектростанции, инженерные сооружения для обеспечения водой восточного Крыма и трасса «Таврида».

<https://tass.ru/v-strane/11023963>

ТАСС; 2021.03.30; РАСШИРЕНИЕ УЧАСТКА САМОЙ ЗАГРУЖЕННОЙ ТРАССЫ В ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАВЕРШАТ НА ГОД РАНЬШЕ

Дорожные службы завершат на год раньше срока реконструкцию и расширение до четырех полос участка федеральной трассы А-114 Вологда – Новая Ладога – наиболее загруженной и аварийной в Вологодской области. Участок от развязки на станцию Дикая до поворота на Стризнево в Вологодском районе дорожники обещают сдать в 2023 году, ранее его планировали завершить в 2024 году, говорится в распространенном во вторник сообщении **пресс-службы** губернатора области.

Сейчас рабочие строят разворотный путепровод в районе поселка Сосновка Вологодского района. «Это будет первая в Вологодской области полностью монолитная транспортная развязка. Такое двухуровневое сооружение необходимо для безопасного и удобного проезда водителей. Оно позволит не пересекать встречные направления, а поворачивать налево в Сосновку или Киндеево, съезжая с трассы, не будет возникать лобовых столкновений. Сооружение на восемь разворотных петель. Работы ведутся опережающими темпами, мы планируем завершить расширение участка трассы А-114 в Вологодском районе на год раньше», – привела **пресс-служба** слова главного инженера ФКУ Упрдор «Холмогоры» Павла Кудряшова.

По словам главы Вологодского района Сергея Жестянникова, этот участок автодороги является самым загруженным в районе. В Сосновке много жителей, летом их количество увеличивается. На сегодня левый поворот на Сосновку опасен. По информации правительства региона, на сегодня трасса А-114 – самая загруженная и одна из наиболее аварийных в области. В прошлом году здесь погиб 21 человек, почти половина от числа погибших на федеральных автодорогах в регионе. С начала 2021 года погибли 10 человек, что в пять раз больше показателя аналогичного периода прошлого года. До 2023 года планируется расширить участок в 21 км. На эти цели из федерального бюджета выделено более 10 млрд рублей.

Как отметил губернатор Олег Кувшинников, по А-114 проезжает до 40 тыс. автомобилей в сутки. Благодаря поддержке **президента России Владимира Путина** принято решение о расширении трассы до четырех полос на всем ее протяжении от Вологды до Череповца. Уже построено 24 км, ведутся работы по реконструкции участка в 21 км в Вологодском

районе. «Следующий этап – расширение участка от Шексны до аэропорта Череповца. Мы планируем сделать в четырехполосном исполнении 30 км. Сейчас завершается разработка проектно-сметной документации, затем будем обращаться в министерство транспорта по финансированию. Наша задача – чтобы вся трасса от Вологды до Череповца стала четырехполосной», – сказал Кувшинников.

В сентябре 2020 года сообщалось, что весь участок от Вологды до Череповца планируется расширить к 2026 году. Вологодская область занимает первое место по протяженности дорог в Северо-Западном федеральном округе и 17-е – в России. Из 28 тыс. км вологодских дорог порядка 11 тыс. – регионального значения и еще 16,6 тыс. – муниципального.

<https://tass.ru/ekonomika/11032389>

ИНТЕРФАКС; 2021.03.30; «РУСРЕМСТРОЙ» ИЗ ТАТАРСТАНА ПОДАЛ ЕДИНСТВЕННУЮ ЗАЯВКУ В КОНКУРСЕ НА ЭТАП М-12 В 25 КМ ЗА 11 МЛРД РУБ

Единственным участником конкурса на проектирование и строительство 25-километрового участка скоростной платной автомагистрали М-12 Москва – Казань стоимостью чуть менее 11 млрд руб., проходящего по территории Татарстана, стало местное ООО «РусРемСтрой» бизнесмена Руслана Зарипова.

Как сообщалось, госкомпания «Автодор» через свою 100-процентную дочку ООО «Строительная компания «Автодор» ранее объявила два конкурса на проектирование и строительство участков скоростной автомагистрали М-12 Москва-Казань, проходящих по территории Чувашии и Татарстана. Общая протяженность двух разыгранных участков – 66 км, общая стоимость – 35,7 млрд руб.

Оба они входят в состав 77-километрового седьмого этапа М-12 (586-663 км), конкурс на проектирование и строительство которого с начальной ценой в 42,7 млрд руб. объявлялся «Автодором» в июле 2020 года, но осенью был отменен. Председатель правления госкомпании Вячеслав Петушенко говорил журналистам, что «Автодор» намерен разбить крупный седьмой этап М-12 на более мелкие участки, чтобы задействовать «пул небольших предприятий».

Как следует из данных системы анализа закупок «Интерфакс-Маркер», для этого «дочка» госкомпании и провела два крупных конкурса.

Один из них – на проектирование и строительство участка от северной границы села Большие Кайбицы в Чувашии до пересечения с федеральной автодорогой Р-241 на территории Татарстана. Согласно техническому заданию, предполагается создание участка четырехполосной дороги протяженностью 40,9 км, включая строительство 14 мостов и путепроводов. Начальная (максимальная) цена контракта с учетом НДС составила 24,851 млрд руб.

Право заключить соответствующий договор в конце февраля получило татарстанское ООО «Волгадорстрой», единолично принадлежащее местному предпринимателю Игорю Гранфельду. В портфеле компании более трех сотен заключенных контрактов на дорожно-строительные и ремонтные работы в общей сложности на 16,5 млрд руб., заказчиком в большинстве случаев выступает министерство транспорта Татарстана.

Второй из крупных конкурсов в рамках «отмененного» седьмого этапа М-12 – на проектирование и строительство участка от пересечения с федеральной автодорогой А-151 до окончания восточной границы Малоподберезьенского леса на территории Татарстана. По техзаданию предполагается строительство четырехполосной дороги протяженностью 25,1 км, включая 9 мостов и путепроводов и одну транспортную развязку. Начальная (максимальная) цена контракта с учетом НДС – 10,895 млрд руб.

Право заключить договор на этот участок и получило ООО «РусРемСтрой», которое, по данным системы «СПАРК-Интерфакс», на 100% принадлежит Рустаму Зарипову, также

владеющему рядом других компаний в Татарстане. У компании около двух сотен дорожно-строительных контрактов, в том числе на строительство и ремонт дорог в Татарстане и Крыму.

РИА НОВОСТИ; 2021.03.30; ГЛАВА ГИБДД РАССКАЗАЛ, КАК БУДЕТ ПРОХОДИТЬ ЭКЗАМЕН ПО НОВОМУ РЕГЛАМЕНТУ

Две внешние и две видеокамеры в салоне автомобиля будут снимать процесс сдачи экзамена на получение водительских прав, сообщил **руководитель ГИБДД России Михаил Черников**.

«В первую очередь должна быть камера спереди автомобиля и сзади него. Также находящиеся в салоне камеры, которые снимают непосредственно кандидата в водители. И камера, которая направлена на панель приборов. Также проводится звукозапись всего процесса приема экзаменов», – сказал Черников в эфире телеканала «Россия 1».

Министерство внутренних дел РФ утвердило новый регламент экзаменов на водительские права и выдачи водительских удостоверений, он вступит в силу 1 апреля, приказ опубликован на портале правовой информации.

В новом регламенте убрали «площадку» – теперь проверку первоначальных навыков управления автомобилем будут проводить в условиях реального дорожного движения. Данное правило коснется кандидатов в водители легковых и грузовых автомобилей, а также автобусов и составов транспортных средств. Практический экзамен для мотоциклов будет проводиться на прежних условиях.

Кроме того, изменился перечень ошибок на экзамене: теперь они поделены на подгруппы по одному, двум или трем штрафным баллам. Грубые ошибки, сразу прекращающие экзамен, вынесены в отдельный блок. Основанием для прекращения экзамена станет, например, непристегнутый ремень или использование мобильного телефона.

Помимо этого, в новом регламенте добавлена возможность присутствия наблюдателей в автомобиле при проведении экзамена. Таковыми могут выступать другие кандидаты в водители, ожидающие очереди на экзамен, представители общественных организаций, автошкол.

Также глава ГИБДД Михаил Черников не исключил, что в будущем теоретическая часть экзамена для получения водительских прав может расширяться за счет новых навыков, которые обязан будет знать кандидат.

«Сегодня в зависимости от изменения правил дорожного движения, вносятся (изменения – ред.) и в экзаменационные билеты, в вопросы по теоретической части. Есть, конечно, предположения, что необходимо расширить, углубить знания кандидата в водители в части его дальнейшего практического применения. Научный центр безопасности дорожного движения занимается, чтобы сделать это и комфортно для кандидата в водители, и в то же время сделать так, чтобы он умел считывать всю дорожно-знаковую информацию и правильно применять знания ПДД непосредственно уже двигаясь по дорогам общего пользования», – сказал Черников в эфире телеканала «Россия 1».

<https://ria.ru/20210330/ekzamen-1603539473.html>

ИНТЕРФАКС; 2021.03.30; РЖД В 2021Г НАПРАВЯТ 6,8 МЛРД РУБ В РАЗВИТИЕ РОСТОВСКОГО РЕГИОНА СКЖД

Объем инвестиций ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), направленных на развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры Ростовской области в 2021 году, составит 6,8 млрд рублей, сообщил замначальника СКЖД по Ростовскому территориальному управлению Андрей Тарасенко журналистам во вторник.

«В 2021 году планируется направить 6,8 млрд рублей. Одно из основных направлений – реконструкция вокзала в Сальске площадью 2,5 тыс. кв. метров. Также параллельно будет

развиваться сама станция Сальск. Мы дополнительно там строим парк для увеличения пропускной способности», – сказал Тарасенко.

Кроме того в рамках развития движения «север-юг» средства будут направлены на реконструкцию перегонов Звереве – Сулин, Сулин – Лесостепь, Новочеркасск – Александровка и ряда других. Благодаря этому повысится скорость движения поездов.

Предполагается модернизация технических средств транспортной безопасности на станции Волгодонская. Также будет капитально отремонтирован пассажирская платформа на станции Хапры.

По словам заместителя начальника СКЖД, в рамках развития проекта «Городская электричка» в Ростове-на-Дону появятся современные остановочные комплексы.

«У нас ведется реконструкция остановочных площадок Микояна и Проспект Октября в Ростове-на-Дону. Сейчас внутригородские поезда ежедневно перевозят более 1 тыс. человек в сутки», – сказал Тарасенко.

В общей сложности за пять лет реализации проекта городские электрички перевезли в Ростове-на-Дону порядка 620 тыс. пассажиров.

В зоне обслуживания СКЖД находится 11 субъектов юга России.

<https://www.interfax-russia.ru/south-and-north-caucasus/news/rzhd-v-2021g-napravyat-6-8-mlrd-rub-v-razvitie-rostovskogo-regiona-skzhd>

ИНТЕРФАКС; 2021.03.30; ЖЕЛДОРОГУ ЗА 7 МЛРД РУБ. ПЛАНИРУЕТСЯ ПОСТРОИТЬ К АЭРОПОРТУ В КРЫМУ, РОСЖЕЛДОР ИЩЕТ ПРОЕКТИРОВЩИКА

ФГУП «Крымская железная дорога» (Симферополь, структура **Росжелдора**) объявило тендер на создание проекта строительства однопутного электрифицированного ж/д участка от аэропорта «Симферополь» до существующей инфраструктуры желдороги для организации пригородного сообщения с аэропортом.

Согласно материалам сайта госзакупок, начальная (максимальная) цена контракта составляет порядка 286,5 млн рублей.

Заявки на участие в открытом конкурсе, который пройдет в электронной форме, принимаются до 20 апреля текущего года. Комиссия рассмотрит первую часть заявок 21 апреля, вторую – еще через неделю.

«Предполагаемая (предельная) стоимость строительства объекта составит 7 млрд рублей с НДС в ценах соответствующих лет», – говорится в документах к тендеру.

Однопутка будет создана за счет федеральных средств. Участок желдороги включен в обновленную федеральную целевую программу социально-экономического развития Крымского полуострова. Объект должен быть построен не позднее конца 2025 года.

Заказчик хочет, чтобы на этом участке электропоезда смогли разогнаться до 140 км/ч.

ТАСС; 2021.03.30; МИШУСТИН УТВЕРДИЛ СОГЛАШЕНИЕ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ГРУЗОВОГО КОМПЛЕКСА НА САХАЛИНЕ

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин утвердил концессионное соглашение о создании на Сахалине грузового комплекса с угольным, нефтяным и газовым терминалами, сообщает во вторник **пресс-служба** кабмина.

«Объект, который сможет обслуживать суда с полной грузоподъемностью до 80 тыс. тонн, разместят на границе Макаровского и Поронайского районов. Общий объем инвестиций превысит 35,9 млрд рублей. При этом из бюджета на обустройство инфраструктуры будет выделено 3,96 млрд рублей», – говорится в сообщении **пресс-службы**.

Отмечается, что мощность угольного терминала, предусмотренного проектом, составит до 5 млн тонн в год, нефтеналивного – до 5,5 млн тонн, терминала газового конденсата – до

2,8 млн тонн. Кроме того, на территории будет построена база снабжения и заправочный комплекс.

«Концессия позволит инвестору пользоваться объектом в течение 49 лет. Ввод комплекса в эксплуатацию должен состояться не позднее чем через шесть с половиной лет после подписания соглашения», – отмечается в сообщении.

Ожидается, что строительство комплекса поможет диверсифицировать экономику Сахалина, создать сотни новых рабочих мест и раскрыть логистический потенциал области.

<https://tass.ru/ekonomika/11024629>

ТАСС; 2021.03.30; МИД РФ: РОССИЯ ОТМЕЧАЕТ ВОЗРАСТАЮЩИЙ ИНТЕРЕС МЕЖДУНАРОДНОГО БИЗНЕСА К СЕВМОРПУТИ

Иностранные инвесторы и предприниматели все больше интересуются развитием Северного морского пути (СМП) и практическими проектами, которые связаны с его использованием. Об этом заявил во вторник ТАСС посол по особым поручениям МИД РФ, старшее должностное лицо Арктического совета от России Николай Корчунов.

«Отмечаем возрастающий интерес международного бизнеса к развитию СМП. Иностранные инвесторы проявляют большой практический интерес к арктическим проектам, долгосрочная стратегия которых предусматривает круглогодичное использование СМП в качестве основной транспортной артерии для доставки на внешний рынок производимой или добываемой в арктической зоне продукции. Видим возросший интерес к СМП со стороны круизных операторов», – отметил он.

По словам Корчунова, в настоящее время осуществляются контакты с некоторыми компаниями как по реализации крупных инвестиционных проектов, так и в контексте выполнения утвержденного правительством РФ Плана развития инфраструктуры Северного морского пути до 2035 года. «Планом предусмотрена как реализация мероприятий федерального проекта «Северный морской путь» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, так и реализация дополнительных мероприятий, направленных на развитие сырьевой базы и СМП на период до 2035 года», – пояснил дипломат.

Корчунов напомнил, что для открытого экспертного обсуждения и выработки лучших решений по развитию СМП с учетом международного опыта в 2019 году по инициативе госкорпорации «Росатом» был образован Общественный совет Северного морского пути.

Обеспечения устойчивого судоходства

Корчунов также заявил, что Москва намерена активно продвигать тему Северного морского пути на международных площадках в целях обеспечения устойчивого судоходства.

«Россия последовательно принимает меры по развитию безопасной навигации в высоких широтах, используя для этого как многосторонние площадки, включая Международную морскую организацию и Арктический совет, так и двусторонние механизмы. План развития СМП предполагает продвижение по ряду взаимосвязанных треков, формирующих необходимые элементы для устойчивого судоходства, включая реконструкцию морских портов и терминалов, развитие аварийно-спасательного и вспомогательного флота, навигационно-гидрографическое обеспечение, развитие ледокольного флота, содействие развитию грузовой базы, обеспечение экологической безопасности, развитие энергетических мощностей, судостроения, а также формирование соответствующей наземной и авиационной инфраструктуры», – сказал Корчунов, отвечая на соответствующий вопрос.

По его словам, Россия будет уделять особое внимание этим темам во время председательства в Арктическом совете и в Арктическом экономическом совете (АЭС) в 2021-2023 годах, в том числе по линии рабочих групп АЭС по морскому транспорту и

развитию инфраструктуры. «Продвижению арктического судоходства также способствует работа Информационного форума лучших практик в области арктического судоходства при Рабочей группе Арктического совета по Программе защиты Арктической морской среды, в котором к России на два года переходит председательство», – добавил дипломат. Кроме этого, проблематика СМП будет обсуждаться и в рамках международных арктических конференций, включая Международный арктический форум, который традиционно проводится в Санкт-Петербурге.

«Слаженная работа всех структур, обеспечивающих развитие СМП, позволяет раздвигать временные рамки осенне-зимней навигации. В феврале этого года «Новатэк» и «Росатом» впервые для этого времени осуществили сверххранную проводку танкеров со сжиженным газом по восточному сектору Севморпути в сопровождении ледокола. Это высоко оценивается и международными компаниями, среди которых есть как потребители этой продукции, так и инвесторы, в том числе и в проектах «Новатэк», – заключил Корчунов.

<https://tass.ru/ekonomika/11027725>

ИНТЕРФАКС; 2021.03.30; КОНТЕЙНЕРОВОЗ-ГИГАНТ ПЕРЕГРУЗИЛ МИРОВУЮ ЛОГИСТИКУ. ОБЗОР

Глобальный рынок морских перевозок после долгожданного открытия судоходства по Суэцкому каналу не ждет быстрого восстановления: перевозчики предупреждают, что ситуация уже повлияла на сроки доставки грузов, инцидент оказывает серьезное влияние на логистику мировых маршрутов торговли. На ликвидацию последствий происшествия могут уйти недели или месяцы, прогнозируют они.

Мега-контейнеровоз Ever Given, блокировавший в течение шести дней Суэцкий канал, в понедельник утром невероятными усилиями удалось снять с мели, судно своим ходом проследовало через узкую часть канала и вышло к Большому Горькому озеру.

В ожидании прохода на подходах к каналу скопилась гигантская пробка, в очереди стоит более 400 судов. На разгрузку «пробки» на канале уйдет не менее шести дней, прогнозирует крупнейший мировой оператор контейнерных перевозок – датская Maersk. По расчетам администрации канала, на восстановление нормального пропускного режима потребуется три с половиной дня.

Пересмотр маршрутов

Контейнерные линии затрудняются определить время задержки в доставке товаров. Блокировка Суэцкого канала уже привела к серьезному сбою в мировой логистике, который увеличит сроки доставки грузов, отмечают они.

Инцидент заставил мировых перевозчиков пересматривать расписания, менять маршруты судов и перенаправлять контейнеровозы обратно в порты загрузки. В понедельник контейнерные операторы сообщили, что продолжают перенаправлять суда другими маршрутами, так как ожидание в пробке равноценно времени, потраченному на обходной маршрут.

Восстановление глобального рынка морских перевозок может занять недели и даже месяцы, блокировка канала уже вызвала серию сбоев и задержек в мировом судоходстве, сообщил Maersk. Так, по данным компании, за выходные 15 контейнеровозов были перенаправлены длинным маршрутом. Решение о перенаправлении судов в обход через мыс Доброй Надежды было принято накануне «точки невозврата», отмечает компания. Суда не будут менять маршрут, чтобы не увеличивать размер пробки около Суэцкого канала.

Швейцарская MSC, второй в мире контейнерный перевозчик, сообщила клиентам, что рыночная ситуация остается тяжелой, инцидент повлиял на загрузку портов, что приведет к перегрузке всей цепочки поставок товаров. В этих сложных условиях компания будет обновлять маршрутную сетку, объединять и отменять контейнерные сервисы на некоторых направлениях между Азией и Европой.

Еще один мировой гигант, CMA CGM, заявил, что отправил несколько стоявших в очереди судов в обход, перевозчик рассматривает все альтернативные маршруты, включая доставку грузов ж/д и авиатранспортом.

MSC предполагает, что второй квартал 2021 года окажется в итоге еще более беспорядочным, чем первые три месяца года. Компании должны ожидать, что инцидент с блокировкой канала приведет к ограничению судоходных мощностей и оборудования, нарастанию проблем в глобальных цепочках доставки в ближайшие месяцы. Открытие канала приведет к резкому росту количества судов, прибывающих в порты, рынок вновь столкнется с проблемой заторов – теперь уже в пунктах назначения, считают в MSC.

Маршрут вокруг африканского континента примерно на 15 дней длиннее, чем путь через Суэцкий канал, и сопряжен с рисками пиратства, отмечают участники рынка. Стоимость прохода мега-контейнеровозов по Суэцкому каналу и цена топлива для их прохода по обходному маршруту примерно равны, посчитали они. По их подсчетам, плата за проход мега-контейнеровоза по Суэцкому каналу составляет порядка \$1 млн.

Большие корабли – большие проблемы

На пресс-конференции в субботу глава администрации Суэцкого канала Усама Рабаи заявил, что операция по снятию с мели гигантского контейнеровоза является крайне сложной задачей. Для участия в операции были привлечены лучшие мировые команды по спасению судов на море, задействованы все имеющиеся в регионе буксиры, техника и дноуглубительные суда.

Власти канала рассматривали все возможные варианты и сценарии снятия судна с мели, включающим разгрузку судна при помощи вертолетов. Однако решающим фактором, буквально сдвинувшим судно с места, стал прилив во время полнолуния. Если бы попытки снять судно с мели утром в понедельник не увенчались успехом, высокой воды пришлось бы ждать еще месяц.

Участники контейнерного рынка в отраслевых форумах отмечают, что судно невозможно было бы разгрузить с воды, а на снятие контейнеров вертолетом ушло бы много времени. Наиболее тяжелые контейнеры на судах закрепляются на нижних ярусах, в то время как для правильной балансировки сверху ставятся легкие контейнеры.

Разгрузка мега-контейнеровоза подобного размера на контейнерном терминале, оборудованном всей необходимой техникой, занимает несколько суток, отмечают они. Кроме того, вдоль Суэцкого канала нет хороших дорог и доставка специализированного тяжелого оборудования на место аварии технически была ограничена, отмечают они.

Силы стихии?

Первоначально одной из причин произошедшего в Суэцком канале была названа внезапная песчаная буря, которая ограничила видимость на маршруте. По другой версии, в ходе движения на судне произошло отключение электричества.

Неблагоприятные погодные условия не являются основной причиной ситуации, сложившейся с контейнеровозом Ever Given в Суэцком канале, заявил в субботу глава администрации. «Сильный ветер и погодные факторы – не основные причины, из-за которых судно село на мель, могут быть также технические или человеческие ошибки», – сказал он.

При этом Рабаи исключил как версию возможные преднамеренные действия. Окончательные причины, по его словам, будут выяснены в ходе расследования, документации для которого достаточно.

В компании Bernhard Schulte Shipmanagement, которая занимается техническим менеджментом судна, утверждают, что их «первоначальное расследование исключает любую механическую неисправность или отказ двигателя» контейнеровоза.

Участники российского рынка морских перевозок указывают на то, что все суда, проходящие по Суэцкому каналу, идут в сопровождении лоцмана. По их словам, ранее уже были случаи, когда лоцманы «обращались» к капитанам судов за «дополнительными

бонусами», чтобы провести судно по фарватеру без происшествий. По их мнению, нельзя исключать и ошибку капитана судна.

Это не первый инцидент для контейнеровоза Ever Given. По данным Euronews, в начале 2019 года судно попало в аварию на севере Германии, столкнувшись с небольшим паромом в порту Гамбурга. Во время этого инцидента никто не пострадал, но контейнеровоз получил серьёзные повреждения. Прокуратура Гамбурга проводила расследование в отношении капитана и штурмана судна по подозрению в создании угрозы для судоходства, но закрыла его в марте 2020 года из-за отсутствия доказательств.

Альтернативные маршруты

Пока мировая судоходная отрасль пытается подсчитать возможные убытки, участники российского рынка могут рассчитывать на рост транзитных объемов перевозок. Кроме того, инцидент может придать импульс к развитию альтернативных маршрутов.

Одним из ключевых бенефициаров может стать рынок транзитных ж/д перевозок. Блокировка Суэцкого канала может способствовать увеличению объемов перевозок грузов по альтернативным маршрутам из Азии в Европу транзитом через РФ, полагают в FESCO.

Значение Северного морского пути повышается на фоне инцидента в Суэцком канале, полагают в «Росатоме». Страны Азиатско-Тихоокеанского региона учтут прецедент с блокировкой канала в своих долгосрочных стратегиях, считают в госкорпорации, которая занимается развитием СМП и является его инфраструктурным оператором. Севморпуть пока ограничен сезонностью, традиционно навигация по нему закрывается в ноябре и открывается в июле.

Не исключено также, что происшествие также заставит задуматься об ускорении планов по развитию международного транспортного коридора «Север – Юг», связывающего Европу с Индией и Ираном. Маршрут коридора «Север-Юг» проходит через Каспийское море по Волге, далее через Волго-Балтийский канал ведет в Балтийское море – и дальше в Европу. **Минтранс РФ** прорабатывает вопрос организации круглогодичной речной навигации в южных регионах РФ. Уйти от сезонности и расширить окно навигации планируется к 2030 году.

<https://www.interfax.ru/business/758518>

ИНТЕРФАКС; 2021.03.30; КЛАЙПЕДСКИЙ ПОРТ: ПОТЕРЯ БЕЛОРУССКИХ УДОБРЕНИЙ СТАНЕТ ВЫЗОВОМ, УБЫТКИ БУДУТ БОЛЬШИМИ

Клайпедский порт, через который в настоящее время идут основные экспортные поставки белорусских удобрений, пока не может оценить финансовые потери, в случае переориентации этого грузопотока на российский порт Усть-Луга, но ожидает, что убытки будут большими.

«Несомненно, если построенный в Усть-Луге новый терминал удобрений будет предназначен для груза, который сегодня переваливается через Клайпедский порт, то убыток будет большим. Одних только белорусских грузов в Клайпедке переваливают около трети, а основная их часть является насыпными грузами, которые вероятно, могут переваливаться в порту Усть-Луга», – сказал агентству BNS глава дирекции Клайпедского порта Альгис Латакас.

В настоящее время крупнейший порт Литвы ежегодно переваливает около 10 млн тонн белорусских удобрений. Потеря этих грузов станет вызовом.

«Пока трудно сказать, как это могло бы повлиять на белорусские грузы в будущем, все же этот терминал (Усть-Луга – ИФ) очень далеко, экономически это будет точно невыгодно, железная дорога должна получать дотации, прочие вещи. Но речь об этом, я бы сказал, идет уже некоторое время», – добавил он.

Белорусский производитель удобрений «Беларуськалий» владеет 30% акций одного из крупнейших терминалов Клайпедского порта Biriu kroviniu terminalas. Остальные акции принадлежат местному предпринимателю Игорю Удовицкому.

Удовицкий в начале марта сообщал BNS, что Biriu kroviniu terminalas в 2020 году увеличил объемы перевалки на 800 тыс. тонн, и в этом году намерен по-прежнему увеличивать перевалку, у него есть планы расширения бизнеса. Ранее руководство Biriu kroviniu terminalas сообщало, что мощности терминала планируется увеличить до 16 млн тонн в год.

Латакас напомнил, что Россия в последние годы стремится переориентировать собственные грузы и грузы других стран на свои терминалы. Объемы российских грузов в Клайпедке сокращаются, поэтому идет поиск альтернатив. В районе 2000 года российские грузы, особенно металлы, были основными в Клайпедском порту, однако с годами объемы их перевалки сократились, но их место заняли другие, отметил глава дирекции.

Как сообщалось ранее, **Федеральное агентство морского и речного транспорта** обсуждает вопрос создания в Усть-Луге терминала для перевалки белорусских удобрений, но площадка под него пока не выбрана. **Росморречфлот** ожидает, что место расположения будущего терминала и его мощность будут определены к лету.

ИНТЕРФАКС; 2021.03.30; «ЗВЕЗДА» НАЧАЛА СТРОИТЕЛЬСТВО ПЕРВОГО ТАНКЕРА-ПРОДУКТОВОЗА ДЛЯ «ДОЧКИ» СОВКОМФЛОТА

Судостроительный комплекс «Звезда» (создается консорциумом во главе с НК «Роснефть») осуществил закладку первого танкера-продуктовоза типа MR для транспортировки нефтепродуктов и газового конденсата, говорится в сообщении «Роснефти» (МОЕХ: ROSN).

Это головное судно в серии из трех танкеров, которые уже строятся на верфи «Звезда» в рамках контракта с ООО «СКФ Атлантик», дочерней компании государственного ПАО «Совкомфлот» (МОЕХ: FLOT).

Первый танкер назван «Иван Айвазовский».

Силовые установки танкеров типа MR будут работать на газомоторном топливе, что позволяет существенно снизить объем выбросов в атмосферу. Дедвейт составит около 50 тыс. тонн, длина – более 180 метров, ширина – более 32 метров, осадка – 13,4 метра. Ледовый класс 1В позволит судну безопасно осуществлять круглогодичную навигацию, в том числе в ледовых условиях Балтийского моря.

ИНТЕРФАКС; 2021.03.30; СУД ОТКЛОНИЛ ЖАЛОБУ ФАС НА РЕШЕНИЕ ОБ ОТМЕНЕ 300 ТЫС. РУБ. ШТРАФА ВАРАНДЕЙСКОМУ ТЕРМИНАЛУ

Девятый арбитражный апелляционный суд во вторник отклонил жалобу Федеральной антимонопольной службы (ФАС) на решение об отмене штрафа ведомства «Варандейскому терминалу» (принадлежит «ЛУКОЙЛу» (МОЕХ: LKOH)), следует из судебной картотеки.

Как сообщалось, Арбитражный суд Москвы 20 января посчитал, что постановление ФАС о штрафе ООО «Варандейский терминал» в 300 тыс. рублей вынесено после истечения срока давности привлечения общества к административной ответственности.

Согласно материалам дела, ФАС решением от 27 марта 2019 года признала «Варандейский терминал» нарушившим закон о защите конкуренции, что выразилось в установлении и поддержании монопольно высокой цены перевалки нефти в морском порту Варандей. На терминал была возложена обязанность прекратить нарушение и установить экономически обоснованную цену перевалки нефти, не превышающую сумму необходимых для производства и реализации данной услуги расходов и прибыли, определенной с учетом среднеотраслевой рентабельности. «Варандейский терминал» безуспешно пытался оспорить это решение в судах.

Предписание ФАС надлежало исполнить в течение 20 календарных дней с момента получения. В связи с неисполнением предписания от 27 марта 2019 года в установленный срок ведомство постановлением от 9 октября 2020 года признало компанию виновной в совершении административного правонарушения.

Суд, удовлетворяя иск терминала, исходил из того, что, согласно статье 4.5 КоАП РФ, постановление по делу об административном правонарушении не может быть вынесено по истечении двух месяцев со дня его совершения. «Таким образом, принимая во внимание, что обжалуемое постановление вынесено административным органом 09.10.2020, суд приходит к выводу об истечении на момент вынесения постановления срока давности привлечения заявителя к административной ответственности, предусмотренного статьей 4.5 КоАП РФ», – говорится в решении суда.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/11027427>

ИНТЕРФАКС; 2021.03.30; «РУСАТОМ КАРГО» МОЖЕТ ВЛОЖИТЬ 30 МЛРД РУБ. В СОЗДАНИЕ ХАБА В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ

ООО «Русатом Карго» (входит в госкорпорацию «Росатом») планирует инвестировать более 30 млрд рублей в создание контейнерного порт-хаба в Заполярье для работы в акватории Северного морского пути, сообщил губернатор Мурманской области Андрей Чибис на встрече с генеральным директором «Русатом Карго» Александром Неклюдовым во вторник.

«Объем проекта, исходя из тех материалов, которые предварительно подготовлены, высок – более 30 млрд рублей», – сказал Чибис на встрече.

Неклюдов отметил, что реализация проекта создаст порядка 700 рабочих мест.

«Мы готовы по плану создать около 700 рабочих мест и обеспечить порядка 800 млн рублей налоговых отчислений в регион», – сказал Неклюдов, отмечая, что у компании «не очень много времени» на развитие проекта.

В свою очередь, власти Мурманской области готовы предоставить «Русатом Карго» налоговые и земельные преференции, а также обеспечить сопровождение проекта во избежание бюрократических проблем, сказал Чибис.

Правительство РФ поставило перед компанией «Русатом Карго» задачу увеличить грузовые потоки по Северному морскому пути, планирует в Корсаковском порту строительство контейнерного терминала мощностью 1,1 млн TEU (контейнер в 20-футовом эквиваленте) в год.