



Ежедневный мониторинг СМИ

1 АПРЕЛЯ 2021

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2021.03.31; САМАРСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИЛА 7 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ТРАССЫ М-5 ПОСЛЕ КРУПНОГО ДТП.....	4
РИА НОВОСТИ; 2021.03.31; МИНТРАНС ИЗУЧАЕТ ВОПРОС ПЕРЕСТРОЙКИ БОЛЬШОГО ПОРТА «САНКТ-ПЕТЕРБУРГ».....	4
РИА НОВОСТИ; 2021.03.31; ЭКСПЕРТ: БОЛЬШОЙ ПОРТ «САНКТ-ПЕТЕРБУРГ» НУЖНО ПЕРЕСТРОИТЬ, НО НЕ ВЕСЬ	5
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕКАТЕРИНА ДЕМЕНТЬЕВА; 2021.04.01; ВЗЛЕТНАЯ ПОЛОСА УХОДИТ ЗА ГОРОД; ИРКУТСКИЙ АЭРОПОРТ МОГУТ ПЕРЕНЕСТИ ЗА ГОРОДСКУЮ ЧЕРТУ ПОСЛЕ 2025 ГОДА	5
ИНТЕРФАКС; 2021.03.31; ГУБЕРНАТОР ПЕРЕДУМАЛ ВОЗВРАЩАТЬ ФЕДЕРАЛЬНОМУ ЦЕНТРУ ВПП ИРКУТСКОГО АЭРОПОРТА	6
ТАСС; 2021.03.31; ВЛАСТИ ПРИАНГАРЬЯ РЕШИЛИ ВЫКУПИТЬ АЭРОПОРТ УСТЬ-КУТА У UTAIR.....	7
РОССИЯ 24; 2021.04.01; РОССИЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ АВИАПЕРЕЛЕТЫ ЕЩЕ ПО ШЕСТИ НАПРАВЛЕНИЯМ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	8
РОССИЯ 24; НИКА ЯНКОВАЯ; 2021.03.31; СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ: ОЦЕНКА И ПЕРСПЕКТИВЫ	8
РОССИЯ 24; 2021.03.31; «ЖДАЛИ 29 ЛЕТ»: В УФЕ ПРОБИЛИ ТОННЕЛЬ ВОСТОЧНОГО ВЫЕЗДА. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	9
РОССИЯ 1; АЛЕКСЕЙ КНОР; 2021.03.31; НИ «ШАШЕЧЕК» НА МАШИНЕ, НИ ЛИЦЕНЗИИ: КАК БОРЮТСЯ С БОМБИЛАМИ В ПОДМОСКОВЬЕ. ВЕСТИ-МОСКВА.....	9
РОССИЯ 1; ЯРОСЛАВ КРАСИЕНКО; 2021.03.31; РЕКОНСТРУКЦИЯ УЧАСТКА КАЛАНЧЕВСКАЯ-КУРСКАЯ МЖД МОЖЕТ БЫТЬ ПОЛНОСТЬЮ ЗАВЕРШЕНА К 2023 ГОДУ. ВЕСТИ В 20:00	10
РОССИЯ 1; АНДРЕЙ ЯЩЕНКО; 2021.03.31; ЦЕНЫ ЗАВЫШЕНЫ НА ТРЕТЬ: У ТАКСИСТОВ СВОЯ ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА. ВЕСТИ В 20:00.....	10
РИА НОВОСТИ; 2021.03.31; РЕКОНСТРУКЦИЮ АВАРИЙНОГО УЧАСТКА ТРАССЫ ОКОЛО ВОЛОГДЫ ЗАВЕРШАТ ДОСРОЧНО.....	10
ТАСС; 2021.03.31; КИРОВСКАЯ ОБЛАСТЬ НАПРАВИТ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПОЧТИ 700 МЛН РУБЛЕЙ.....	11
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; МИХАИЛ ЗАГАЙНОВ; 2021.04.01; НЕ СУЭЦЕМ ЕДИНЫМ; РОССИЯ СДЕЛАЕТ СЕВМОРПУТЬ СТАНДАРТНЫМ МАРШРУТОМ ДЛЯ ПЕРЕВОЗОК ТОВАРОВ	11
ИНТЕРФАКС; 2021.03.31; ТРУТНЕВ ПРЕДЛОЖИЛ ПРОРАБОТАТЬ ВОПРОС О РАСПРОСТРАНЕНИИ РЫБНЫХ ИНВЕСТКВОТ И НА ПРОИЗВОДСТВО РЕФКОНТЕЙНЕРОВ	12
ТАСС; 2021.03.31; В МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ СЧИТАЮТ, ЧТО ИНЦИДЕНТ В СУЭЦКОМ КАНАЛЕ ПОКАЗАЛ РАСТУЩУЮ ВАЖНОСТЬ СМП	13
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, МИХАИЛ ЗАГАЙНОВ, ИГОРЬ ЗУБКОВ, ТАТЬЯНА КАРАБУТ, ВЛАДИМИР КУЗЬМИН, СЕРГЕЙ ТИХОНОВ; 2021.04.01; ШТАТНОЕ СПИСАНИЕ; РЕФОРМА ГОСАППАРАТА: СОКРАЩЕНО БОЛЕЕ 31 ТЫСЯЧИ ДОЛЖНОСТЕЙ.....	13

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЛЮБОВЬ ПРОЦЕНКО; 2021.04.01; СОБЯНИН: ДВИЖЕНИЕ ПО МЦД-4 ОТКРОЕТСЯ В 2023 ГОДУ; ДВИЖЕНИЕ ПО МЦД-4 ОТКРОЕТСЯ В 2023 ГОДУ	16
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2021.04.01; ГУБЕРНАТОРАМ ОБЕЩАНА РЕСТРУКТУРИЗАЦИЯ; ВЫДАННЫЕ В ПАНДЕМИЮ КРЕДИТЫ ЦЕНТРА МОЖНО БУДЕТ ВЕРНУТЬ ПОЗЖЕ	16
ТАСС; СЕРГЕЙ ЛЕВАНЕНКОВ; 2021.04.01; ЗАМГЛАВЫ МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ: КУОРТЫ СЕВЕРНОГО КАВКАЗА СТАНУТ МЕЖДУНАРОДНЫМИ.....	18
РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО, АННА ПУСТЯКОВА, НАДЕЖДА ФЕДОРОВА, ПЕТР КАНАЕВ; 2021.04.01; ВЛАСТИ ИЗУЧАТ ПРОЕКТ ПО ПЕРЕНОСУ ПОРТА ИЗ ПЕТЕРБУРГА ЗА 440 МЛРД НА ОСВОБОДИВШИХСЯ 600 ГА ПРЕДЛАГАЕТСЯ ПОСТРОИТЬ ЖИЛОЙ РАЙОН	24
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2021.04.01; ДЕПОРТАЦИЯ ОЛИМПИЙСКИХ МАСШТАБОВ; АНДРЕЙ БОКАРЕВ ПРЕДЛОЖИЛ РЕДЕВЕЛОПМЕНТ БОЛЬШОГО ПОРТА САНКТ-ПЕТЕРБУРГ	27
ЭКСПЕРТ; ИГОРЬ СЕРЕБРЯНЫЙ; 2021.04.01; В ВОЗДУШНЫЙ КОДЕКС ХОТЯТ ВВЕСТИ ЗАПРЕТ НА ОВЕРБУКИНГ	29
ИЗВЕСТИЯ; ОЛЕСЯ ТЕРНОПОЛЬСКАЯ; 2021.03.31; ДОРОГА НА ЛЕНИНГРАД: КАК СТРОИТЕЛЬСТВО ВСМ ПОВЛИЯЕТ НА ОТНОШЕНИЯ РОССИИ И ЕС; ЗАПУСК НОВОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ВЕТКИ ИМЕЕТ ВСЕ ШАНСЫ СТАТЬ ПРОЕКТОМ МЕЖГОСУДАРСТВЕННОГО ЗНАЧЕНИЯ.....	32
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ, ВАЛЕРИЙ ВОРОНОВ; 2021.04.01; БЕЛОРУССКИЙ МАНЕВР: МИНСК НАРАСТИЛ ЭКСПОРТ ТОПЛИВА В РФ В 10 РАЗ; ПОСТАВКИ ИЗ СОСЕДНЕГО ГОСУДАРСТВА МОГЛИ БЫ СГЛАДИТЬ РОСТ ЦЕН НА ЗАПРАВКАХ	34
ВЕДОМОСТИ; МАТВЕЙ КАТКОВ; 2021.04.01; ГАЗОХИМИЧЕСКИЙ ЗАВОД В УСТЬ-ЛУГЕ ПОСТРОЯТ НЕМЦЫ; РОССИЙСКИЙ ПОДРЯДЧИК ЗАВЫШАЛ СТОИМОСТЬ РАБОТ	36
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; СЕРГЕЙ ТОЛМАЧЕВ, ВОРОНЕЖ; АННА ПЕРОВА, КРАСНОДАР; АЛЕКСАНДР ДРЕМЛЮГИН, СИМФЕРОПОЛЬ; ЮЛИЯ РЫБИНА; 2021.04.01; ВОДИТЕЛИ ВЫХОДЯТ НА УЛИЦУ; С 1 АПРЕЛЯ ВСТУПАЮТ В СИЛУ НОВЫЕ ПРАВИЛА ЭКЗАМЕНОВ В ГИБДД.....	37
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.04.01; ЛОГИСТИКА ОПРАВЛЯЕТСЯ ОТ КРИЗИСА; РЫНОК МОЖЕТ ВЫРАСТИ ДО 1,3 ТРЛН РУБЛЕЙ К 2025 ГОДУ	39
КОММЕРСАНТЬ ЧЕЛЯБИНСК; АРТУР ЯКУШКО, ЮЛИЯ ГАРИПОВА; 2021.03.31; ЧЕТЫРЕ ПОЛОСЫ РАЗВИТИЯ; АЛЕКСЕЙ ТЕКСЛЕР ПОПРОСИЛ СОВЕТ ФЕДЕРАЦИИ ПОДДЕРЖАТЬ УСКОРЕНИЕ РЕКОНСТРУКЦИИ ТРАССЫ М-5 «УРАЛ».....	40
ТАСС; 2021.04.01; В РОССИИ СТАРТОВАЛ ПИЛОТНЫЙ ПРОЕКТ ПО ПРОФИЛАКТИКЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ ЗАБОЛЕВАНИЙ	42
ПРАЙМ; 2021.03.31; КОРИДОР «СЕВЕР-ЮГ» МОЖЕТ ПОКРЫВАТЬ РИСКИ, СВЯЗАННЫЕ С СУЭЦКИМ КАНАЛОМ – ИРАНСКИЙ ПОЛИТИК	43
РИА НОВОСТИ; 2021.03.31; «СИБМОСТ» ВЫПЛАТИЛ ВСЕ ДОЛГИ ПО ЗАРПЛАТЕ ПЕРЕД РАБОТНИКАМИ НА 113 МЛН РУБ	44
ТАСС; 2021.04.01; ДЛЯ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАКОМПАНИИ ПОДПИСАЛИ ДОРОЖНУЮ КАРТУ ЗАКУПКИ САМОЛЕТОВ	44
ТАСС; 2021.04.01; РОССИЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ АВИАСООБЩЕНИЕ С ГЕРМАНИЕЙ, ШРИ-ЛАНКОЙ И ЕЩЕ НЕСКОЛЬКИМИ СТРАНАМИ	45

ТАСС; 2021.04.01; МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВИАРЕЙСЫ ИЗ КУЗБАССА ВОЗОБНОВЯТСЯ 27 АПРЕЛЯ.....	46
ТАСС; 2021.03.31; UTAIR ЗАПУСТИТ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ НИЖНЕВАРТОВСКА В АНАПУ, КРАСНОДАР И СОЧИ	46
ТАСС; 2021.04.01; В РОССИИ ВСТУПАЮТ В СИЛУ НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ СДАЧИ ЭКЗАМЕНА НА ПРАВА	47
ТАСС; 2021.04.01; КАБМИН ОБСУДИТ УЖЕСТОЧЕНИЕ САНКЦИЙ К НЕТРЕЗВЫМ ВОДИТЕЛЯМ	48
ТАСС; 2021.04.01; В ЛДПР ПРЕДЛОЖИЛИ ДАТЬ ИНВАЛИДАМ ПРАВО БЕСПЛАТНОЙ ПАРКОВКИ, ЕСЛИ СПЕЦМЕСТА ЗАНЯТЫ	49
НИЖЕГОРОДСКАЯ ПРАВДА; ЮЛИЯ ПОЛЯКОВА; 2021.03.31; ПАВЕЛ САВАТЕЕВ: «СТРОИТЕЛЬСТВО М-12 ДАСТ ВНУШИТЕЛЬНЫЙ ТОЛЧОК ЭКОНОМИЧЕСКОМУ РАЗВИТИЮ РЕГИОНА»	50
РИА НЕДВИЖИМОСТЬ; 2021.03.31; ИНВЕСТИТОР НА САХАЛИНЕ ПОЛУЧИЛ ОТ РЖД ТЕХУСЛОВИЯ СОЗДАНИЯ Ж/Д ВЕТКИ	51
ТАСС; 2021.03.31; ОБЪЕМ Ж/Д ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В КРЫМ ЧЕРЕЗ МОСТ ПЛАНИРУЕТСЯ УВЕЛИЧИТЬ В 2,5 РАЗА	52
ТАСС; 2021.03.31; РЕКОНСТРУКЦИЮ УЧАСТКА КАЛАНЧЕВСКАЯ – КУРСКАЯ МЖД ЗАВЕРШАТ В 2023 ГОДУ	52

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2021.03.31; САМАРСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИЛА 7 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ТРАССЫ М-5 ПОСЛЕ КРУПНОГО ДТП

Власти Самарской области направят 7 млрд рублей на реконструкцию и расширение автотрассы М-5 «Урал», где 29 января произошло крупное ДТП под Сызранью, сообщил губернатор Дмитрий Азаров в прямом эфире ВГТРК «Самара» во вторник.

«Помимо тех средств, что направляются на региональные и муниципальные дороги <...> еще 7 млрд рублей будет направлено на дороги федеральные, в том числе трассу М-5. Вы помните это страшное ДТП в Сызранском районе. И вы помните, я, как и обещал, встретился с министром транспорта РФ, и министр транспорта дал поручение, в том числе исследовать самые опасные участки, подготовить предложения по реконструкции, расширению трассы М-5», – рассказал Азаров.

Глава региона отметил, что власти уже провели совещание с управляющей компанией трассы М-5 «Большая Волга». «Оказываем полное содействие, по этому направлению (реконструкции автотрассы) мы будем также работать», – сказал Азаров.

Как сообщал ТАСС, в Самарской области специалисты министерства транспорта и управляющей компании трассы М-5 «Большая Волга» подготовили предложение, включающее реконструкцию участка с разделительными полосами и отбойниками, которые исключают выезд на встречную полосу.

ДТП произошло 29 января на 873-м км дороги М-5 у населенного пункта Заборовка. Столкнулись грузовик, легковой автомобиль и автобус. Погибли 12 человек, пострадали 24, 11 госпитализированы. Возбуждено уголовное дело по ч. 5 ст. 264 УК РФ («Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц»).

<https://tass.ru/ekonomika/11031631>

РИА НОВОСТИ; 2021.03.31; МИНТРАНС ИЗУЧАЕТ ВОПРОС ПЕРЕСТРОЙКИ БОЛЬШОГО ПОРТА «САНКТ-ПЕТЕРБУРГ»

Министерство транспорта РФ изучает вопрос редевелопмента территорий Большого порта «Санкт-Петербург» в 600 гектаров, сообщили РИА Новости в Минтрансе.

«Минтранс изучает данный вопрос. Позиция ведомства будет представлена в правительство РФ в установленном порядке», – заявили там.

Ранее в сети появились документы, в которых говорится, что президент АО «Трансмашхолдинг» Андрей Бокарев планирует перестроить территорию Большого порта «Санкт-Петербург». По предварительным расчётам, ключевые показатели проекта составят 4,8 миллиона квадратных метров жилой и коммерческой застройки, 11,5 тысячи новых рабочих мест, 84 миллиарда рублей налоговых платежей в бюджет ежегодно.

Потенциальный срок инвестиционного проекта составит 15 лет, а объём инвестиций в развитие территории – 440 миллиардов рублей.

Большой порт «Санкт-Петербург» является одним из крупнейших портов на Северо-Западе РФ, площадь акватории составляет 165 километров. Организацию торгового мореплавания в морском порту и за его пределами в установленных зонах ответственности РФ обеспечивает ФГУ «Администрация морского порта Большой порт Санкт-Петербург». На территории порта расположены терминалы стивидорных компаний, среди которых «Петербургский нефтяной терминал», «Балтийский балкерный терминал», «Петролеспорт» и другие.

<https://realty.ria.ru/20210331/port-1603653458.html>

РИА НОВОСТИ; 2021.03.31; ЭКСПЕРТ: БОЛЬШОЙ ПОРТ «САНКТ-ПЕТЕРБУРГ» НУЖНО ПЕРЕСТРОИТЬ, НО НЕ ВСЬ

Реорганизация промышленных территорий Большого порта «Санкт Петербург» необходима, но не на всей территории, поскольку появятся трудности с логистикой и транспортной доступностью, заявил РИА Новости транспортный эксперт, управляющий партнер ООО «Инфра Проекты» Алексей Безбородов.

Как рассказали ранее в среду РИА Новости в Минтрансе РФ, министерство изучает вопрос редевелопмента территорий Большого порта «Санкт-Петербург».

«В какой-то части порта необходимо провести редевелопмент, причём достаточно серьёзный, но это не касается всей его территории, не все 600 гектаров, потому что «под нож» попадают вполне приличные предприятия. Начиная от «Петербургского нефтяного терминала» до «Балтийского балкерного терминала» и четырёх контейнерных», – считает Безбородов.

Ранее в сети были распространены документы, в которых говорится, что президент АО «Трансмашхолдинг» (ТМХ) Андрей Бокарев планирует редевелопмент территории Большого порта «Санкт-Петербург» в 600 гектаров. По предварительным расчётам, на территории порта появятся 4,8 миллиона квадратных метров жилой и коммерческой недвижимости, 11,5 тысяч новых рабочих мест, а также ожидается 84 миллиарда рублей налоговых платежей в бюджет ежегодно. Потенциальный срок инвестиционного проекта составит 15 лет, а объём инвестиций в развитие территории – 440 миллиардов рублей.

Безбородов предлагает начинать с первого и второго районов порта, расположенных ближе всего к Неве: части терминала «Петролеспорт», а также с Канонерского острова. «Там (следует – ред.) обкатать схему редевелопмента и ввести городскую логистику, но при этом, ни в коем случае не строить жильё, потому что рядом расположены очистные сооружения», – считает эксперт, отмечая, что на этом месте следует возвести офисные деловые центры. Причинами отказа от возведения жилых домов Безбородов называет некомфортные условия для проживания в зимний сезон и недостаточно развитую инфраструктуру, которая не справится с высоким потоком жителей.

По словам эксперта, предлагаемый ТМХ проект «убьёт» создаваемую на протяжении 20 лет логистику этого района, которая является на сегодняшний день одной из ключевых во внешней торговле России. К тому же, масштабный редевелопмент порта приведёт к перекрытию транспортной доступности и коллапсу на юге Санкт-Петербурга, где проживает около 1,5 миллиона человек.

<https://realty.ria.ru/20210331/port-1603653828.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕКАТЕРИНА ДЕМЕНТЬЕВА; 2021.04.01; ВЗЛЕТНАЯ ПОЛОСА УХОДИТ ЗА ГОРОД; ИРКУТСКИЙ АЭРОПОРТ МОГУТ ПЕРЕНЕСТИ ЗА ГОРОДСКУЮ ЧЕРТУ ПОСЛЕ 2025 ГОДА

Губернатор Иркутской области Игорь Кобзев и глава Росавиации Александр Нерадько во вторник и среду облетели несколько аэропортов региона – как крупные, так и небольшие, регионального значения – и обсудили наиболее острые вопросы развития авиации Приангарья.

– Для отдаленных территорий региона авиатранспорт является социально значимым, а в некоторых случаях – безальтернативным. Необходимы модернизация авиационной инфраструктуры, расширение маршрутной сети. Кроме того, Иркутску нужно строительство аэропорта на другой территории, не в черте города. Прошлые площадки не были согласованы, поэтому мы приняли решение пригласить консультанта, который

поможет двигаться по вопросу строительства нового аэропорта. Это очень важный инфраструктурный проект, который даст стимул для развития экономики Иркутской области, – отметил Игорь Кобзев.

В федеральных планах до 2024 года строительство нового аэропорта под Иркутском не значится. Но объект имеет шансы на включение в перечень проектов, предлагаемых к реализации в 2025-2030 годах в рамках актуализации Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Материалы по строительству прошли ранжирование аналитического центра, предложения со стороны **Минтранса РФ** и **Росавиации** подготовлены. Ведомства ожидают параметров нового бюджетного цикла.

По оценкам **Росавиации**, в ценах 2025 года стоимость аэродромного комплекса – ВПП, рулежных дорожек, стоянок для самолетов, необходимых коммуникаций – обойдется в 53 миллиарда рублей. К строительству аэровокзала необходимо привлекать инвесторов, подъездные пути к новому аэропорту тоже надо будет строить на основе частно-государственного партнерства. Заняться привлечением инвесторов предстоит региону – поскольку иркутский аэропорт передан в областную собственность еще в 2014 году. Приангарью необходимо выполнить условия, на которых состоялась передача, – привлечь в строительство новой воздушной гавани не менее 20 миллиардов рублей из внебюджетных источников.

Необходимая документация к переносу иркутского аэропорта за городскую черту уже подготовлена.

Другим важным вопросом стала реконструкция аэродромного хозяйства в Братске. Она была начата в 2020 году. Завершить работы необходимо в конце 2021 года, но из-за пандемии и нехватки рабочей силы подрядчик серьезно отстает. Губернатор Иркутской области отметил, что региональное правительство создало специальный штаб по контролю за реконструкцией братского аэродрома, и заверил, что сроки будут соблюдены: «Срыв сроков реконструкции аэропорта Братска недопустим. Именно поэтому во время встречи в Москве я пригласил **Александра Нерадько** приехать в Братск и на месте обсудить наши действия. В кратчайшие сроки мы должны мобилизовать все ресурсы. Я поручил привлечь на этот объект сто рабочих дорожной службы Иркутской области, а также составить график работ и ежедневно контролировать его исполнение. Будут определены ответственные лица со стороны правительства области и муниципалитета».

<https://rg.ru/2021/03/31/reg-sibfo/irkutskij-aeroport-mogut-perenesti-za-gorodskuiu-chertu-posle-2025-goda.html>

ИНТЕРФАКС; 2021.03.31; ГУБЕРНАТОР ПЕРЕДУМАЛ ВОЗВРАЩАТЬ ФЕДЕРАЛЬНОМУ ЦЕНТРУ ВПП ИРКУТСКОГО АЭРОПОРТА

Правительство Иркутской области отказалось от идеи возвращать федеральному центру взлетно-посадочную полосу (ВПП) АО «Международный аэропорт Иркутск», чтобы привлечь средства на ее реконструкцию, сообщил губернатор Игорь Кобзев.

«Если мы говорим о передаче аэропорта на федеральный уровень, то это не звучит. Прежнее руководство области, наоборот, запросило передать ВПП региону. Закон (указ президента о передаче аэропорта Иркутской области – ИФ) обратной силы не имеет, я не буду опротестовывать это решение. Мы дальше будем эксплуатировать полосу. Да, это тяжело, затратно», – отметил он, но высказал мнение, что власти региона должны были «выполнить указ президента».

«А мы его не выполнили (не привлекли частного инвестора для развития авиаузла – ИФ)», – добавил Кобзев.

По его словам, аэропорт планирует в 2021-2023 годах провести реконструкцию рулежных дорожек стоимостью 1,5 млрд рублей (в ценах 2019 года).

Губернатор добавил, что **заручился поддержкой главы Росавиации Александра Нерадько в вопросе продвижения проекта нового аэропорта за пределами Иркутска.**

Он объяснил, что нужно определиться, нужен ли аэропорт в черте города, **Нерадько** выразил готовность продвигать идею, что Иркутску нужен новый аэропорт за городскими пределами. Губернатор пообещал найти «консультанта международного уровня», который оценит перспективы существующего аэропорта и даст рекомендации по новому авиаузлу. Ранее Кобзев выступал за передачу ВПП федеральному центру, так как ни у аэропорта, ни у региона нет 10 млрд рублей на капремонт полосы. **Нерадько** же говорил, что строительство только нового аэродрома для аэропорта за пределами Иркутска будет стоить 53 млрд рублей. Еще 20 млрд рублей потребуется на строительство аэропортового комплекса на условиях государственно-частного партнерства.

Аэропорт Иркутска был передан из федеральной собственности в областную в 2015 году. Задачей было привлечь частные инвестиции для реконструкции действующего терминала, а в будущем – для строительства нового аэропорта за пределами города.

Первоначально в качестве потенциальных инвесторов назывался консорциум из корейской Incheon (оператор аэропорта в Сеуле), «Ростеха» и «Роснефти», но проект так и не состоялся. Затем главными интересантами выступали «Новпорт» Троценко, «Аэропорты регионов» Виктора Вексельберга и «Базовый элемент» Олега Дерипаски, которые ждали объявления конкурса.

Однако конкурс так и не состоялся. Весной 2018 года губернатор Иркутской области Сергей Левченко сообщил, что инвестором строительства нового терминала станет АО «Рампорт аэро» – оператор подмосковного аэропорта «Жуковский», 25% которого принадлежат госкорпорации «Ростех». Он также отмечал, что в эксплуатации терминала будет участвовать «Новпорт».

В октябре 2018 год ФАС возбудила дело о признаках сговора между администрацией Иркутской области и участниками проекта развития аэропорта. Левченко оспорил это решение в суде. В декабре 2018 года он ушел в отставку, а в мае 2019 года Игорь Кобзев отозвал иск к ФАС.

Сейчас собственником АО «Международный аэропорт Иркутск» является правительство Иркутской области. Аэропорт расположен в черте города, имеет два терминала и взлетно-посадочную полосу протяженностью 3500 метров.

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.

В 2020 году на фоне пандемии АО «Международный аэропорт Иркутск» снизило чистую прибыль по РСБУ в 3,1 раза, до 253,95 млн рублей. Годовая выручка компании упала на 38,9% – до 1,775 млрд рублей, валовая прибыль – в 4,7 раза, до 244,1 млн рублей, прибыль от продаж – почти в 44 раза, до 19,9 млн рублей, а прибыль до налогообложения – в 3,1 раза, до 317,9 млн рублей. Пассажиропоток аэропорта в 2020 году сократился на 44,4%, до 1,369 млн человек.

Игорь Кобзев, комментируя эти результаты, спрогнозировал, что финансовые показатели аэропорта и пассажиропоток в 2021 году также будут снижаться.

<https://www.interfax.ru/russia/758760>

ТАСС; 2021.03.31; ВЛАСТИ ПРИАНГАРЬЯ РЕШИЛИ ВЫКУПИТЬ АЭРОПОРТ УСТЬ-КУТА У UTAIR

Правительство Иркутской области предложило авиакомпании Utair выкупить принадлежащий ей аэропорт Усть-Кута. Об этом в среду сообщил журналистам губернатор региона Игорь Кобзев.

В аэропорту Усть-Кута на 2025-2030 годы запланирована реконструкция взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, локальных очистных сооружений. Эта часть инфраструктуры является федеральной собственностью, из бюджета РФ планируется выделить 2,7 млрд рублей. Авиакомпания Utair как собственнику аэровокзального комплекса власти области ранее предлагали обеспечить строительство нового терминала.

«Есть компания Utair. Вчера еще раз основательно вместе с **Александром Васильевичем (Нерадько – главой Росавиации – прим. ТАСС)** подошли к тому, чтобы компания отнеслась ответственно к этому вопросу. Она не может развиваться, аэровокзальный комплекс в Усть-Куте оставляет желать лучшего. Поэтому мы готовы оценить это имущество, приобрести его, а дальше будем искать инвестора, который построит новый аэровокзальный комплекс», – сказал Кобзев.

Он отметил, что нельзя допустить потери аэропорта, так как в Усть-Кутском районе «Иркутская нефтяная компания» создает крупный газохимический комплекс и необходимо развивать авиасообщение.

<https://tass.ru/sibir-news/11034591>

РОССИЯ 24; 2021.04.01; РОССИЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ АВИАПЕРЕЛЕТЫ ЕЩЕ ПО ШЕСТИ НАПРАВЛЕНИЯМ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Кипр начинает принимать все категории пассажиров из России, в том числе туристов. Чтобы избежать карантина на острове, приезжающим необходимо сдать два теста на коронавирус. Кроме того, Россия возобновляет авиасообщение с шестью странами, а еще с шестью увеличивает количество авиарейсов.

<https://www.vesti.ru/video/2283591>

РОССИЯ 24; НИКА ЯНКОВАЯ; 2021.03.31; СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ: ОЦЕНКА И ПЕРСПЕКТИВЫ

Сделать Северный морской путь (СМП) экономически выгодной альтернативой Суэцкому каналу. Такая инициатива прозвучала на совещании по вопросам организации инфраструктуры СМП с участием вице-премьера Юрия Трутнева.

Границы Севморпути начинаются от Карских ворот на западе и тянутся до мыса Дежнёва на Чукотке. Они определены в Кодексе торгового мореплавания и связаны с ледовой обстановкой в этих районах. На акваторию распространяются особые правила судоходства.

«Развитие Северного морского пути в последние шесть лет идет беспрецедентными темпами, объем перевозок вырос в восемь раз за шесть лет. И двигаясь таким вектором, мы должны выполнить поручение президента довести объем перевозок до 80 млн тонн в 2024 году. Однако стратегической задачей является превращение Северного морского пути в международный универсальный транспортный коридор, который позволит реализовать преимущества в расстояниях и сроках», – заявил Алексей Чекунков, министр РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики.

Тема создания альтернативы Суэцкому каналу стала особенно актуальной после инцидента с контейнеровозом Ever Given, который сел на мель и парализовал движение по важнейшей транспортной артерии. В результате возникла пробка из нескольких сотен судов. В сутки мировая экономика теряла по 9,6 млрд долларов.

Северный морской путь сразу назвали резервным маршрутом. По словам **вице-премьера Юрия Трутнева**, он развивается по количеству провозимых грузов и становится все более привлекательным с точки зрения навигационного периода. Но вот по стоимости перевозок пока дороже на 30%.

«Попросил министерство по развитию Дальнего Востока, Минтранс и Росатом вместе провести экономический анализ. И мы обязаны сделать так, чтобы перевозка

грузов по Севморпути была не дороже, а дешевле, чем по Суэцу. Если для этого потребуется отдельная госпрограмма, господдержка, значит это надо сделать. Запуская огромный проект, мы не сможем сразу генерировать прибыль. Какое-то время придется вкладывать, это общая ситуация по любому инвестпроекту», – говорит Юрий Трутнев, заместитель председателя правительства РФ, полномочный представитель **президента РФ** в Дальневосточном федеральном округе.

Однако в современной логистике важнейшим фактором является предсказуемость перевозок. Поэтому перспективам Северного морского пути, как альтернативе Суэцкому каналу, могут помешать погодные условия, считают эксперты.

«Надо понимать, что в первую очередь это внутрироссийская история, и если мы будем подходить с точки зрения развития внутрироссийских нужд (добыча и доставка полезных ископаемых на экспорт и освоение нашей территории за пределами круга), в этом контексте Северный морской путь играет определяющее значение. Что касается транзита, надо понимать, что это дополнительная функция для тех небольших поставок груза, который может быть», – считает Игорь Павловский, директор информационно-аналитического центра Проектного офиса развития Арктики.

Осенью прошлого года **президент РФ Владимир Путин** утвердил стратегию развития Арктической зоны России до 2035 года. В документе дается прогноз, согласно которому значение Северного морского пути, как мирового транспортного коридора, будет возрастать.

За последние пять лет объем перевозок по нему увеличился в пять с половиной раз и в 2020-м составил 33 млн тонн в год. Дальнейшее развитие Севморпути положительно скажется и на региональной экономике.

«Мы заинтересованы, чтобы через Мурманск шло больше грузов. Это новые рабочие места, это высокотехнологичная инфраструктура и дополнительные инвестиции в порты и в бюджет, это налоги, которые мы планируем получить», – заявил губернатор Мурманской области Андрей Чибис.

Ранее в феврале главы пяти регионов – Санкт-Петербурга, Мурманской и Архангельской областей, Сахалина и Камчатки – направили правительству письмо с предложением ввести понятие «Большой Северный морской путь» и расширить его границы от Петербурга до Владивостока. Это должно подстегнуть развитие морских перевозок, которые для регионов зачастую более перспективные в сравнении с наземной транспортной сетью.

<https://www.vesti.ru/video/2283578>

<https://www.vesti.ru/article/2544636>

РОССИЯ 24; 2021.03.31; «ЖДАЛИ 29 ЛЕТ»: В УФЕ ПРОБИЛИ ТОННель ВОСТОЧНОГО ВЫЕЗДА. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

В Башкирии соединили западный и восточный порталы «Восточного выезда», длина тоннеля составила 1 276 метров. Общая протяженность «Восточного выезда» из Уфы составит почти 14 километров. Он соединит трассы М 7 и М 5. Завершение объекта запланировано на 2023 год. Предварительно, общая стоимость всех работ составит 40 млрд рублей.

<https://www.vesti.ru/video/2283202>

РОССИЯ 1; АЛЕКСЕЙ КНОР; 2021.03.31; НИ «ШАШЕЧЕК» НА МАШИНЕ, НИ ЛИЦЕНЗИИ: КАК БОРЮТСЯ С БОМБИЛАМИ В ПОДМОСКОВЬЕ. ВЕСТИ-МОСКВА

С начала 2021 года **Минтранс России** отозвал более 2,5 тысячи лицензий таксомоторных компаний. В числе основных причин – систематическое несоблюдение правил

безопасности и отсутствие опознавательных знаков на автомобиле. При этом многие водители были зарегистрированы в фирмах-однодневках.

<https://www.vesti.ru/video/2283377>

РОССИЯ 1; ЯРОСЛАВ КРАСИЕНКО; 2021.03.31; РЕКОНСТРУКЦИЯ УЧАСТКА КАЛАНЧЕВСКАЯ-КУРСКАЯ МЖД МОЖЕТ БЫТЬ ПОЛНОСТЬЮ ЗАВЕРШЕНА К 2023 ГОДУ. ВЕСТИ В 20:00

Реконструкция участка Московской железной дороги Каланчевская-Курская выполнена почти наполовину и может быть полностью завершена к 2023 году. Когда все будет готово, интенсивность движения увеличится вдвое, интервалы между поездами уменьшатся, а станция Каланчевская превратится в крупнейший транспортный хаб.

<https://www.vesti.ru/video/2283550>

РОССИЯ 1; АНДРЕЙ ЯЩЕНКО; 2021.03.31; ЦЕНЫ ЗАВЫШЕНЫ НА ТРЕТЬ: У ТАКСИСТОВ СВОЯ ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА. ВЕСТИ В 20:00

Более 60 жалоб поступило с начала года в Федеральную антимонопольную службу на подорожание услуг такси. Рекордный взлет произошел этой зимой, но и сейчас стоимость поездок в Москве завышена примерно на треть. Ну, а у таксистов в столичных аэропортах, похоже, действует своя тарифная политика. Какую роль в этом играют так называемые зазывалы, и почему не удается избавиться от бомбил?

<https://www.vesti.ru/video/2283551>

РИА НОВОСТИ; 2021.03.31; РЕКОНСТРУКЦИЮ АВАРИЙНОГО УЧАСТКА ТРАССЫ ОКОЛО ВОЛОГДЫ ЗАВЕРШАТ ДОСРОЧНО

Реконструкция с расширением до четырех полос наиболее загруженного и аварийного участка федеральной трассы А-114 Вологда – Новая Ладога в районе поселка Сосновка завершится на год раньше, сообщает **пресс-службы** правительства Вологодской области.

По ее информации, два года назад было принято решение о расширении 120-километрового участка трассы, соединяющего Вологду и Череповец, до четырех полос. Сейчас строители возводят разворотный путепровод в районе поселка Сосновка в Вологодском районе и расширяют 21-километровый участок возле него. Реконструкция позволит водителям поворачивать в Сосновку, не пересекая трассу, что исключит лобовые столкновения. По данным **пресс-службы**, участок трассы возле Сосновки – наиболее аварийный в области. В прошлом году там погиб 21 человек – это почти половина от общего числа погибших на федеральных трассах. В текущем году уже погибли 10 человек, что в пять раз больше, чем за аналогичный период прошлого года.

«Работы ведутся опережающими темпами, мы планируем завершить расширение участка трассы А-114 в Вологодском районе на год раньше», – приводит **пресс-служба** слова главного инженера ФКУ Упрдор «Холмогоры» Павла Кудряшова.

Следующий этап реконструкции трассы – на участке от Шексны до аэропорта Череповца. «Мы планируем сделать в четырехполосном исполнении еще 30 километров. 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 губернатор Вологодской области Олег Кувшинников, осматривая строящийся участок у Сосновки.

<https://ria.ru/20210331/rekonstruktsiya-1603620167.html>

ТАСС; 2021.03.31; КИРОВСКАЯ ОБЛАСТЬ НАПРАВЛIT НА БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПОЧТИ 700 МЛН РУБЛЕЙ

Власти Кировской области направят почти 700 млн рублей на мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, в том числе на установку камер автоматической фото- и видеофиксации. Об этом сообщили в среду в **пресс-службе** правительства области.

«В 2021 году из дорожного фонда на обеспечение безопасности дорожного движения предусмотрено 697 млн рублей, [в том числе] 110 млн рублей предусмотрены на установку камер автоматической фото- и видеофиксации», – говорится в сообщении.

Для разгрузки улиц в городе Кирове предусмотрены работы по строительству новых участков. Уже начались работы по строительству улицы Сурикова. Новый участок улицы разгрузит район авто- и ж/д вокзалов. Также в планах продлить улицу Солнечную. Кроме того, в этом году запланировано проектирование участков улиц в районе микрорайона Зональный, где проходит огромный поток машин. Кроме того, в этом году планируется отремонтировать 290 км, построить – 26 км.

В 2020 году на мероприятия по повышению безопасности дорожного движения было направлено свыше 612 млн рублей. За счет этих средств было установлено 28 светофоров, 27 км сетей наружного освещения, 18 автопавильонов, нанесено 631 тыс. кв. м дорожной разметки, обустроено 26 искусственных неровностей, установлено и заменено свыше 2 200 дорожных знаков, 12 тыс. погонных метров барьерного и пешеходного ограждений, а также оборудовано 47 остановочных площадок. Кроме того, в нормативное состояние в Кировской городской агломерации приведено 195 км дорог.

По данным управления ГИБДД УМВД России по Кировской области, в 2020 году количество дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли или ранены люди, сократилось. В среднем в течение суток обрабатывается 50 сообщений о ДТП, из которых порядка трех – с пострадавшими.

<https://tass.ru/v-strane/11043687>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; МИХАИЛ ЗАГАЙНОВ; 2021.04.01; НЕ СУЭЦЕМ ЕДИНЫМ; РОССИЯ СДЕЛАЕТ СЕВМОРПУТЬ СТАНДАРТНЫМ МАРШРУТОМ ДЛЯ ПЕРЕВОЗОК ТОВАРОВ

Россия намерена снизить стоимость перевозки грузов по Северному морскому пути (СМП), чтобы этот маршрут мог конкурировать с Суэцким каналом. Об этом заявил **вице-премьер** Юрий Трутнев после совещания, посвященного развитию СМП.

По его словам, сейчас перевозка грузов по Северному морскому обходится на 30 процентов дороже, чем по Суэцкому каналу. При этом по протяженности Севморпуть короче.

«Мы обязаны сделать так, чтобы перевозка грузов по Северному морскому пути была не дороже, а лучше дешевле, чем по Суэцкому каналу. Если для этого понадобится какая-то отдельная государственная программа, значит, она должна быть», – заявил журналистам Трутнев, добавив, что **Минвостоккраития, Минтранс и Ростатом должны провести экономический анализ и представить свои предложения.**

«Запуская огромный проект, мы не сможем сразу генерировать прибыль, какое-то количество времени нам придется вкладывать, это общая ситуация по любому инвестиционному проекту. Поэтому на начальном периоде надо просто этот проект раскрутить», – добавил вице-премьер.

Трутнев отметил, что на совещании обсуждались вопросы административных препятствий, которые существуют на Севморпути. Они связаны с районами плавания и количеством персонала на судах.

«Здесь никаких резких решений принимать нельзя, потому что надо изучать все эти предложения прежде всего с точки зрения безопасности мореплавания, но такой анализ тоже будет проведен», – сказал он.

Трутнев также заявил о необходимости составить расписание для ледоколов по Севморпути, чтобы перевозчики могли планировать отправки и собираться в караваны.

В качестве примера нестыковок Трутнев привел ситуацию, когда один из грузоотправителей опоздал в заявленное время на проводку и остался без ледокольного сопровождения. Проблему удалось решить только после вмешательства главы «Росатома» Алексея Лихачева. «Он решил эту проблему буквально за пару часов. Но такого быть не должно», – подчеркнул Трутнев.

В свою очередь, глава Минвостокразвития Алексей Чекунков заявил, что задача правительства – создать регулярный контейнерный маршрут на Северном морском пути. По его словам, это позволит изменить отношение участников рынка – «сделать СМП стандартным мейнстримовым маршрутом».

«В связи с развитием российского ледокольного флота, в связи с удлинением периода навигации, а также с мерами, которые принимает правительство, уже на горизонте просматриваемся возможность организации конкурентоспособной перевозки контейнерных грузов, каботажных перевозок по Севморпути», – сказал он.

Министр отметил, что инцидент в Суэцком канале, движение которого было парализовано на несколько дней из-за ЧП с контейнеровозом Ever Given, показал актуальность Севморпути как глобального транспортного коридора.

Россия строит серию ледоколов повышенной мощности, что позволит не просто использовать маршрут, а перейти на более высокие широты, приблизившись к Северному полюсу и серьезно сократив путь, ранее говорил «РГ» заведующий московским отделением Института проблем транспорта РАН Владимир Цыганов.

«Если добавим еще хотя бы пару процентов, то можем получать от транзита товаров около 70 млрд долларов в год. А это уже вполне сопоставимо с доходом от военного экспорта», – заключает эксперт.

Сейчас все российские транспортные коридоры обеспечивают всего 3-4% мирового транзита. При этом через Суэцкий канал проходит около 13% мирового объема грузов.

Северный морской путь проходит вдоль северных берегов России по морям Северного Ледовитого океана (Баренцево море, Карское море, море Лаптевых, Восточно-Сибирское море, Чукотское и Берингово моря). СМП соединяет европейские и дальневосточные порты России, а также устья судоходных сибирских рек в единую транспортную систему. Длина пути составляет 5600 километров от пролива Карские Ворота до Бухты Провидения.

<https://rg.ru/2021/03/31/trutnev-soobshchil-o-planah-sdelat-sevmorput-alternativoj-sueckomu-kanalu.html>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20210331/sevmorput-1603631819.html>

ИНТЕРФАКС; 2021.03.31; ТРУТНЕВ ПРЕДЛОЖИЛ ПРОРАБОТАТЬ ВОПРОС О РАСПРОСТРАНЕНИИ РЫБНЫХ ИНВЕСТКВОТ И НА ПРОИЗВОДСТВО РЕФКОНТЕЙНЕРОВ

Вице-премьер – полномочный представитель президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев поручил проработать вопрос о распространении инвестиционных квоты на вылов рыбы и на строительство рефрижераторных контейнеров для ее перевозки.

«Очень много говорится о перевозке рыбы с Дальнего Востока и, соответственно, отсутствии достаточного количества рефконтейнеров. Я сколько работаю в органах управления, столько слышу этот вопрос – про рефконтейнеры относительно

железнодорожных перевозок, относительно перевозок морских. Мне кажется, что уже хватит на эту тему рассуждать, когда-то надо решить», – заявил Трутнев журналистам в среду.

По его словам, для решения есть механизм квоты в обмен на инвестиции. «Если бы мы его применили не только для строительства судов и рыбоперерабатывающих заводов, а еще и для перевозки рыбы, для изготовления необходимого количества рефконтейнеров, я думаю, этот вопрос можно было бы решить очень быстро и без всяких проблем», – заявил Трутнев.

В настоящее время на долю инвестквот приходится 20% от общего допустимого улова рыбы. Из них 15% предоставляются под строительство рыбопромыслового флота, 5% – под строительство береговых рыбоперерабатывающих заводов.

Как сообщалось, Всероссийская ассоциация рыбопромышленников внесла в правительство предложение о перераспределении доли квоты: в размере 10% – на строительство заводов, 10% – на флот.

ТАСС; 2021.03.31; В МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ СЧИТАЮТ, ЧТО ИНЦИДЕНТ В СУЭЦКОМ КАНАЛЕ ПОКАЗАЛ РАСТУЩУЮ ВАЖНОСТЬ СМП

Инцидент с севшим на мель контейнеровозом в Суэцком канале показал возрастающую актуальность развития Северного морского пути, сообщил в среду глава Минвостокразвития Алексей Чекунов на совещании по вопросам регулярных судоходных контейнерных линий и каботажных перевозок по маршруту Санкт-Петербург – Владивосток.

«Всю последнюю неделю мы наблюдали, и возможные ситуации, я имею ввиду инцидент в Суэцком канале, [подтверждают], что актуальность Северного морского пути возрастает и показывает, что такой транспортный коридор необходим», – сказал Чекунов.

Он также отметил, что объем перевозок по СМП вырос в восемь раз за шесть лет.

«Двигаясь таким вектором, мы должны выполнить поручение **президента РФ**, довести объем перевозок до 80 млн тонн к 2024 году», – добавил министр.

<https://tass.ru/ekonomika/11036321>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, МИХАИЛ ЗАГАЙНОВ, ИГОРЬ ЗУБКОВ, ТАТЬЯНА КАРАБУТ, ВЛАДИМИР КУЗЬМИН, СЕРГЕЙ ТИХОНОВ; 2021.04.01; ШТАТНОЕ СПИСАНИЕ; РЕФОРМА ГОСАППАРАТА: СОКРАЩЕНО БОЛЕЕ 31 ТЫСЯЧИ ДОЛЖНОСТЕЙ

Результатом административной реформы, проводившейся в последние три месяца, стало уменьшение почти на 10 процентов численности госаппарата, подвел итог работе **вице-премьер**, глава аппарата правительства Дмитрий Григоренко. В министерствах и ведомствах, включая их территориальные органы, сокращено больше 31 тысячи должностей, расформировано более 60 структурных подразделений внутри федеральных органов исполнительной власти.

Кабинет министров хотел провести административные преобразования еще в прошлом году, но, как и во многие планы, вмешалась пандемия коронавируса. О новой попытке сокращения количества чиновников в России **премьер-министр Михаил Мишустин** объявил в середине ноября прошлого года. «Откладывать реформу больше нельзя. Важно быстро и качественно настроить систему государственного управления», – заявил он, анонсируя тогда будущие изменения.

В разной степени реформой предполагалось затронуть 45 министерств и ведомств. Штаты центральных аппаратов федеральных органов исполнительной власти с 1 января сокращались на 5%, территориальных органов – на 10%. В ведомствах введен единый стандарт организационной структуры.

«Основной задачей у нас прежде всего являлось соответствие численности госаппарата тем функциям и задачам, которые перед ним стоят», – пояснил Дмитрий Григоренко первую цель реформы. Решался вопрос ликвидации большого количества вакансий, которые использовались в том числе, чтобы экономию выплачивать в качестве мер материального стимулирования. Наконец, наблюдался дисбаланс между количеством руководящих должностей и простых сотрудников.

Необходимость реформирования особенно подчеркнул тяжелый 2020 год, когда страна столкнулась с пандемией коронавируса. «Госаппарат должен был с совершенно другой скоростью, с совершенно другим качеством на это все реагировать», – сказал зампред правительства.

В первую очередь правительство стремится к тому, чтобы госаппарат при реализации возложенных на него функций отталкивался от потребностей человека. «Чтобы не было такого, что госаппарат живет в своей реальности, выполняет какую-то функцию, а людям нужно другое либо в другом виде», – подчеркнул Григоренко. Это касается и формы предоставления услуг, если, например, людям удобнее получать что-то онлайн.

Параллельно правительство занимается решением вопросов оплаты труда чиновников. Ранее существовал дисбаланс в заработных платах внутри госаппарата – когда в ведомствах одного уровня за одну и ту же работу госслужащие могли получать зарплаты с диапазоном в 1,5-2 раза. «В течение этого года мы должны выйти на то, что у нас будет определенный баланс заработных плат», – заявил Дмитрий Григоренко. «Одна из подзадач в рамках реформы – это повышение гарантированной части денежного содержания и уменьшение стимулирующей, – уточнил **вице-премьер**. – Примерно пытаемся выйти на пропорцию 70 на 30. Люди должны понимать, что гарантированный размер оплаты труда, который государство выплачивает, достаточный и не все зависит от стимулирующей части». Стимулирующая часть, признает он, тоже важна, поскольку мотивирует действовать быстрее и качественнее. «Мы сейчас очень серьезно на эту тему работаем, чтобы стимулирующая часть выплачивалась не просто как часть заработной платы, а действительно зависела от работы конкретного ведомства, конкретного чиновника», – сказал зампред правительства.

Дмитрий Григоренко: Когда мы будем незаметными, тогда мы будем считать, что реформа госаппарата у нас прошла на ура. Незаметный госаппарат – наверно, лучший госаппарат

Давать оценку проведенной реформе сейчас Дмитрий Григоренко не спешит. Решающим фактором здесь он считает качество услуг, которые будет оказывать новая система. Бессмысленно делать идеальный госаппарат, а услугу оказывать плохо или некачественно, уверен зампред правительства: «Задача на этом этапе – сделать госаппарат в таком виде, чтобы он соответствовал запросам нашего времени и наших граждан». И оценивать результаты нужно с позиции граждан. Для себя Григоренко определил лучшую характеристику госаппарата: «Когда мы будем незаметными, тогда мы будем считать, что реформа госаппарата у нас прошла на ура. Незаметный госаппарат – наверно, лучший госаппарат».

«Российская газета» попросила федеральные органы исполнительной власти рассказать, как прошли эти три месяца реорганизации и как реформа повлияла на их работу.

Как и предполагалось, из-за большого числа вакансий сокращения почти не затронули «живых» сотрудников, и даже после сокращений осталось много незанятых должностей. Так, в Росстате, где на 1 января в центральном аппарате работали 759 человек, а в территориальных органах – почти 17 тыс. человек, сокращения составили 2,5% и 10,2% соответственно (под них попали и действующие сотрудники, и вакансии). Но на 1 марта в территориальных органах все равно было вакантно 345 штатных единиц, в центральном аппарате – 79. Представитель минэкономразвития также сообщил, что в результате сокращений и реорганизации общее количество вакансий сократилось, но в министерстве

сохраняется пул вакансий, «достаточный как для приема на работу молодых перспективных специалистов, так и для дальнейшего карьерного роста профессионалов в различных областях».

Вместе с тем в ходе изменения структуры в некоторых ведомствах, где сокращались только вакантные должности, часть сотрудников ушла, воспользовавшись возможностью получить выходное пособие. В министерстве энергетики на конец прошлого года было 68 вакансий, сокращение коснулось 22 штатных единиц (стандартные 5% штатной численности), но в результате организационно-штатных мероприятий сменить работу и получить выходное пособие решили больше сотрудников, чем было сокращено. Не все согласились с предложенными им должностями в новой структуре, а предложили всем, как это и предписано законом. В данный момент в министерстве вакантно 30% штатных единиц, идет активный подбор кандидатов, готовятся конкурсы на вакантные позиции.

В Федеральной антимонопольной службе предельная численность центрального аппарата была сокращена в большем объеме, чем предусматривалось постановлением правительства, за счет максимально возможного сохранения предельной численности территориальных органов, вакантными там остаются около 3% должностей технических специалистов.

В Россельхознадзоре сокращения преимущественно затронули типовые отделы: отделы кадров, делопроизводства, юридический. Сейчас штатная численность центрального аппарата – 147 человек. Проводя сокращения предельной численности территориальных управлений (на 996 штатных единиц, до 8455), Россельхознадзор инициировал их реорганизацию: вместо существовавшего ранее 51 территориального управления в структуре службы останется 38. В результате этой работы будут образованы 10 объединенных ТУ, покрывающих несколько регионов (Северо-Кавказское, Кавказское, Северо-Западное, Североморское межрегиональные управления и другие).

Одной из ключевых задач для ведомств было ограничить 30% долю сотрудников в так называемых обеспечивающих подразделениях (кадры, бухгалтерия и т.д.). Так, в **минтрансе эта доля составила после реорганизации 24%**. Ведомства, которые переехали в башню «Москва-Сити», еще до реформы оптимизировали свои обеспечивающие подразделения. Среди них минпромторг – по оценке его представителя, министерство подошло к реформе государственного управления достаточно подготовленным, существенных изменений в структуре ведомства не произошло.

В ходе реорганизации уменьшилось количество руководящих должностей. В том же **минтрансе, в частности, число помощников министра сокращено с семи до пяти, численность каждого департамента министерства теперь составляет не менее 40 единиц. На две единицы уменьшено число заместителей руководителей департаментов, при этом каждый из них теперь курирует деятельность не менее двух отделов, входящих в департамент.**

Высвободившиеся в результате сокращений предельной численности бюджетные ассигнования на оплату труда сохранены за министерствами и ведомствами для материального стимулирования их сотрудников.

Внутрирабочие процессы в целом не поменялись, хотя в новой структуре определенная донастройка потребовалась. «Революций, как и было обещано, не произошло, – отметил представитель минэнерго. – Работаем». «Сокращение предельной численности вносит свои изменения во внутриведомственные процессы, ставя перед министерством прежде всего задачу по дальнейшей цифровизации его деятельности и повышению эффективности реализации поставленных руководством страны задач за счет внутренних резервов, – сообщил представитель минэкономразвития. – Отмечаем, что оптимизация прошла во всех обеспечивающих департаментах».

<https://rg.ru/2021/03/31/administrativnaia-reforma-privela-k-umensheniiu-gosapparata-pochti-na-10.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЛЮБОВЬ ПРОЦЕНКО; 2021.04.01; СОБЯНИН: ДВИЖЕНИЕ ПО МЦД-4 ОТКРОЕТСЯ В 2023 ГОДУ; ДВИЖЕНИЕ ПО МЦД-4 ОТКРОЕТСЯ В 2023 ГОДУ

Наземное метро в столице, как называют москвичи Московские центральные диаметры, продолжает ставить рекорды по популярности у жителей столичного региона. Как сообщил 31 марта мэр Москвы Сергей Собянин, осматривая ход реконструкции участка Москва-Каланчёвская – Москва-Пассажирская – Курская – Нижегородская (Карачарово) Московской железной дороги, два дня назад диаметрами МЦД-1 и МЦД-2 воспользовались более 575 тысяч пассажиров. Это на семь тысяч больше рекорда, установленного год назад. Выгодная тарифная система, удобные маршруты, комфортные поезда, высокая интенсивность движения, добротный сервис – все это обеспечивает успех наземного метро.

Но впереди еще много работы, отметил Собянин. В частности, стоит задача запустить МЦД-4, еще одно очень популярное направление наземного метро, которое свяжет подмосковные города Апрелевку и Железнодорожный. Но для этого нужно, прежде всего, реконструировать участок железной дороги Курская-Каланчёвская, давно исчерпавший свою пропускную способность. Чтобы увеличить ее вдвое, предстоит проложить 16,5 км новых путей. По оценке мэра, работы там пока выполнены на 45%. «По нашим планам, уже в 2023 году мы сможем завершить реконструкцию и открыть МЦД-4, который свяжет Апрелевку с Железнодорожным», – сказал Сергей Собянин. Это на полтора года раньше, чем планировалось вначале.

Такое ускорение принципиально важно и для МЦД-2: по этому направлению, связывающему Нахабино с Подольском, оно даст возможность пустить больше поездов и тем самым сократить интервалы между ними. Для МЦД-2 и МЦД-4 на обновленной станции «Каланчевская» будут построены две новые платформы с навесами на всю длину для защиты пассажиров от солнца и осадков. В подземном пассажирском терминале разместятся кассы и туалеты. Благодаря эскалаторам и лифтам станцией будет удобно пользоваться пожилым людям, родителям с колясками и пассажирам с ограниченными физическими возможностями. Более удобной станет для пассажиров и пересадка на станцию метро «Комсомольская» и три железнодорожных вокзала – Ленинградский, Ярославский и Казанский.

Летом начнется второй, более сложный этап реконструкции: в течение года на участке будет организовано реверсивное движение поездов по одному новому пути, что позволит провести реконструкцию существующих путей. По сравнению с первоначальным графиком железнодорожникам удалось сократить период реверсивного движения на полгода.

По словам мэра, нынешний год будет одним из самых важных в реализации программы развития всего Центрального транспортного узла. В ее рамках уже в мае откроется важный для города вокзал «Восточный» для поездов дальнего следования. В течение года будет завершена реконструкция или новое строительство 11 станций на действующих и перспективных диаметрах МЦД.

<https://rg.ru/2021/03/31/reg-cfo/sobianin-dvizhenie-po-mcd-4-otkroetsia-v-2023-godu.html>

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2021.04.01; ГУБЕРНАТОРАМ ОБЕЩАНА РЕСТРУКТУРИЗАЦИЯ; ВЫДАННЫЕ В ПАНДЕМИЮ КРЕДИТЫ ЦЕНТРА МОЖНО БУДЕТ ВЕРНУТЬ ПОЗЖЕ

Правительство готово рассмотреть возможность реструктуризации бюджетных кредитов, выданных в 2020 году регионам на борьбу с последствиями пандемии на общую сумму в 223 млрд руб. Тем, кто вкладывает средства в инфраструктурные проекты, Минфин даже обещает частичное списание этих займов. Для помощи территориям правительство готовит и новый продукт – долгосрочные инфраструктурные кредиты под 3% годовых.

Кроме того, для обновления изношенной коммунальной инфраструктуры возможно выделение накоплений Фонда национального благосостояния. Во всяком случае, в среду, 31 марта, такая идея звучала на совещании президента с правительством.

Владимир Путин в среду поручил правительству в течение двух недель проработать параметры дополнительной финансовой поддержки регионов в 2021 году, чтобы учесть эти расчеты в готовящемся послании Федеральному собранию. «Тенденции к восстановлению российской экономики еще только закрепляются – не во всех субъектах мы видим уверенный рост деловой активности, поэтому и доходная база регионов пока во многом нестабильная», – отметил президент на совещании с членами правительства.

В «ковидном» 2020 году регионам было выделено 280 млрд руб. прямых дотаций и предоставлены бюджетные кредиты на 223 млрд руб.

При этом в итоге, напомнил глава Минфина Антон Силуанов, ситуация с финансами у регионов оказалась лучше, чем ожидалось в начале пандемии: снижение доходов их бюджетов составило 260 млрд руб. вместо прогнозируемых 800 млрд руб.

В 2021 году, добавил министр, идет рост налоговых и неналоговых доходов регионов.

В Центре макроэкономического анализа и краткосрочного прогнозирования (ЦМАКП) согласны с тезисом о краткосрочной стабильности региональных финансов, но отмечают, что по поводу среднесрочной и долгосрочной перспектив «возникает ряд вопросов». Избежать масштабного кризиса в 2020 году, говорят эксперты, региональные бюджеты смогли за счет увеличенной поддержки из федерального бюджета и долгового финансирования, но в ближайшие годы «возможности использования таких источников, вероятно, будут сокращаться». Прежде всего сократится объем трансфертов центра: если в 2020 году их объем составил 3,8 трлн руб., то в этом – 3,1 трлн руб., а в 2022–2023 годах он снизится до 2,8–2,9 трлн руб.

Сами регионы на совещании свои перспективы оценивали осторожно.

Губернатор Челябинской области Алексей Текслер напомнил о необходимости возвращать в этом году полученные бюджетные кредиты. Впрочем, вопрос об их реструктуризации до 2029 года Минфин уже готов рассмотреть. В том числе с возможностью частичного списания в случае, если деньги будут вложены в новые инфраструктурные проекты (на сумму налогов, которые должны поступить в федеральный бюджет от реализации таких инициатив). Но, как следовало из выступления Алексея Текслера, это снимет лишь часть проблем, возникших из-за роста долговой нагрузки на местах. Он напомнил, что прежняя реструктуризация, проведенная в конце 2017 года (ее параметры уточнялись в 2020-м), касалась только бюджетных займов – регионы с большим коммерческим долгом «до сих пор остаются в долговой ловушке». В связи с этим губернатор предложил реструктуризировать за счет кредитов федерального бюджета и задолженность перед банками – с возможным ограничением дальнейших заимствований, «чтобы, решая проблему, не создавать ее вновь».

В ответ Антон Силуанов напомнил, что Минфин уже замещал коммерческие кредиты бюджетными – тогда с регионами заключались соглашения об ограничении уровня долга, которые часть субъектов РФ не выполнили. «Руководство регионов должно отвечать за свои обязательства, в том числе по объемам ненаращивания долговой нагрузки. В таком контексте мы готовы рассматривать предложения о следующем этапе снижения коммерческой задолженности», – подчеркнул министр. Этот процесс, видимо, может быть ускорен: **Владимир Путин** в среду поручил финализировать параметры новой реструктуризации и провести ее «не откладывая в долгий ящик».

Также президент в среду говорил о необходимости дать регионам дополнительные возможности для развития инфраструктуры.

Правительство нужны для этого инструменты уже ищет: как сообщил **вице-премьер Марат Хуснуллин**, разрабатывается механизм инфраструктурных бюджетных кредитов. Предполагается, что такие возвратные займы будут выдаваться под 3% на срок до 15 лет и

даже более – потратить деньги можно будет только на строительство инженерной, транспортной, социальной и городской инфраструктуры.

Еще правительство предлагает расширить участие государства в обновлении коммунальной инфраструктуры – сейчас в пилотном режиме действует программа модернизации сетей с износом выше 60%, однако на нее уже не хватает средств. Как ранее сообщали в Минстрое, на программу были потрачены средства из остатков Фонда ЖКХ – и теперь необходимо найти другие источники финансирования. **Марат Хуснуллин** предложил инвестировать в такие проекты средства Фонда национального благосостояния, заверив, что их возвратность будет обеспечена за счет снижения аварийности и затрат на содержание сетей, а также общего повышения энергоэффективности.

<https://www.kommersant.ru/doc/4752661>

ТАСС; СЕРГЕЙ ЛЕВАНЕНКОВ; 2021.04.01; ЗАМГЛАВЫ МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ: КУОРТЫ СЕВЕРНОГО КАВКАЗА СТАНУТ МЕЖДУНАРОДНЫМИ

Крупнейшие всесезонные курорты Северного Кавказа, в частности «Архыз» и «Эльбрус», сделали качественный рывок в развитии и имеют все шансы стать международными. За последние годы государство создало здесь ключевую инфраструктуру, что позволит в дальнейшем развивать известные курорты усилиями бизнеса, уверены в Министерстве экономического развития РФ, которое курирует развитие округа с 2020 года.

Заместитель министра экономического развития РФ Сергей Назаров рассказал в интервью ТАСС, какая новая инфраструктура будет построена на северокавказских курортах, почему государство намерено привлекать частный бизнес к их управлению и какие изменения ожидают ключевые институты развития Северного Кавказа.

– Сергей Макарович, вы курируете реализацию федеральной целевой программы развития Крыма и Севастополя. Благодаря ей на полуострове за последние годы появились крупные инфраструктурные объекты, которые буквально на глазах меняют качество жизни. С этого года вам поручили курировать другой стратегический макрорегион – Северо-Кавказский федеральный округ, для которого тоже есть специальная госпрограмма.

– К сожалению, проблем на Северном Кавказе не меньше. И с точки зрения инфраструктуры, с точки зрения перспектив, может быть, ситуация похожа на крымскую. И тот, и другой регионы очень перспективны для развития туризма, и на фоне пандемии даже показывают прирост по турпотоку. Есть надежда, что Кавказ будет новой туристической Меккой.

Но, конечно, многое еще нужно довести до ума.

– Недавно вы побывали на двух крупнейших курортах Северного Кавказа – «Архызе» и «Эльбрусе». Как вы оцениваете их состояние и каким видите их дальнейшее развитие?

– Эти курорты очень разные. На «Архызе» много трасс: на северный склон поднимаешься

– там огромная широченная трасса, где можно кататься неподготовленным туристам. «Эльбрус», конечно, более суровый, для подготовленных райдеров.

«Архыз» уже оформился как курорт, вышел на самоокупаемость. У него современная и развитая инфраструктура, стабильный турпоток. Его инфраструктура уже достаточно привлекательна, интересна и имеет хорошие шансы на дальнейшее развитие

Согласно разработанному ранее мастер-плану предполагается создание там еще трех туристических деревень: Дукка, Дукка-2000 и Пхия. Сейчас на курорте порядка 900 номеров для размещения туристов, этого недостаточно. Есть подготовленные площадки, где можно строить уже сейчас. Планируем продолжать работу по созданию горнолыжной инфраструктуры, привлекать новых резидентов и инвесторов.

Едиственное – все должно развиваться в таком едином концепте. Необходимо сформировать единый подход к застройке со всеми архитектурными требованиями. Как в Сочи: там горнолыжный кластер создавался исходя из одного мастер-плана.

Это касается и «Эльбруса». Это бренд мирового уровня, у него есть все предпосылки, чтобы стать эталонным горнолыжным курортом. И требуется системная, планомерная работа по построению хорошего курорта. Мы обсуждали с руководством региона, что субъекту необходимо присоединиться и вместе с нами приводить в порядок прилегающие территории.

В федеральном бюджете до 2023 года на развитие Эльбруса предусмотрено 9,3 млрд рублей, не считая уже ранее выделенные «Курортам Северного Кавказа» (АО «КСК», управляет курортами «Архыз», «Эльбрус» и «Ведучи» – прим. ТАСС) средства. Эти деньги пойдут на развитие горнолыжной части: трасс, канатных дорог. Например, есть планы по строительству четвертого подъемника общей линии, это позволит сделать катание все сезонным.

Немаловажно, что курорты становятся действительно все сезонными и функционируют не только как горнолыжные. На «Архызе» мы обсуждали создание велосипедных трасс для экстремальных спусков, пешеходных маршрутов.

– **Вице-премьер** России Юрий Трутнев во время поездки на Северный Кавказ заявлял, что «Архыз» необходимо постепенно передавать в управление частному инвестору. Прорабатывается ли сейчас этот вопрос?

– Да, для дальнейшего развития надо привлекать частный бизнес, потому что стартовые позиции были заданы государством: сформирована основная инфраструктура, чтобы бизнесу было интересно далее развивать курорт, масштабировать его.

По поручению Юрия Петровича Трутнева сейчас мы ведем переговоры с потенциальным стратегическим партнером по ключевым параметрам сотрудничества. Вопрос находится на контроле правительства РФ и министра Максима Геннадьевича Решетникова. Думаю, что до середины апреля будет определен более конкретный вектор развития курорта с участием стратегического партнера и с учетом соблюдения интересов государства.

– Речь идет о крупном бизнесе? И на каких условиях может быть передан курорт?

– Могут быть разные варианты, пока нет готового решения. На «Архызе» действует режим особой экономической зоны, работают резиденты, у них есть обязательства по строительству.

Если говорить о концессии, то это должен быть крупный инвестор, который возьмет на себя обязательства, условно говоря, развивать далее горнолыжную составляющую. Ситуация очень похожа на ту, что сложилась в Сочи перед Олимпиадой, но у нас этот процесс идет поэтапно.

Мы сейчас отработаем на «Архызе» модель государственно-частного партнерства, которую можно будет далее применять и для других курортов, например для «Эльбруса» и «Мамисона». Но сначала там нужно создать условия, потому что это очень затратные проекты. Мы должны, что называется, придать им товарный вид: создать оптимальную инфраструктуру, которая будет работать и привлекать туристов.

Например, на «Эльбрусе» есть инфраструктура, но ее еще надо дорабатывать: необходимы реконструкция очистных сооружений, дополнительные энерго мощности, развитие и строительство канатных дорог, трасс, есть вопросы по благоустройству территории курорта, организации парковки, созданию мест для торговли и сервисов. То же касается и других курортов

Сейчас мы на пути создания «коробочного» решения для курортов, то есть единой модели, по которой можно будет передать курорты для дальнейшего развития инвесторам. Утопично считать, что государственное обеспечение останется здесь навсегда, наша задача состоит только в том, чтобы создать условия для эффективного функционирования.

– А бизнес готов участвовать в таких проектах?

– Мы в стадии обсуждения, есть интересные.

Но для нас важно получить гарантии развития курорта, его масштабирования. Речь не идет о том, чтобы просто отдать хоть кому-то эксплуатировать.

– Достаточно перспективный и интересный курорт «Ведучи» в Чеченской Республике, там даже всепогодная трасса для катания существует. Как этот курорт будет развиваться?

– Министерством совместно с правительством Чеченской Республики подготовлен план по развитию курорта «Ведучи», где зафиксированы взаимные обязательства сторон для завершения создания курорта. КСК будет строить горнолыжную инфраструктуру: канатные дороги и трассы, внутренние инженерные сети. В федеральном бюджете на этот и следующий год на это предусмотрено 4,19 млрд рублей. Регион отвечает за создание внешней инженерной и транспортной инфраструктуры, привлечение инвесторов для строительства гостиничной инфраструктуры.

По нашим планам, проект создания ВТРК «Ведучи» как регионального курорта с достаточной инфраструктурой будет реализован до конца 2023 года.

– Еще один известный горнолыжный курорт Кавказа – «Домбай» в КЧР. Как вы оцениваете его перспективы? Нет ли планов передать инфраструктуру в единое управление?

– Мы там также побывали. На нем примерно та же ситуация, что и на «Архызе» и «Эльбрусе» – инфраструктура горнолыжная есть, но она требует развития.

«Домбай» – более старый курорт, он начал развиваться еще в советский период. Там достаточно незавершенных строений. Ему также необходим единый концепт застройки, надо предусмотреть средства размещения и площадки развлекательные – тогда турист активнее поедет туда

Мы договорились с руководством Карачаево-Черкесии, что оно оценит в короткие сроки перспективы дальнейшего развития курорта. Субъект инвентаризирует все объекты, определит их правовой статус, и мы посмотрим тогда, насколько возможно поддержать. После завершения такой работы совместно с республикой можно будет приступить к проработке мастер-плана развития «Домбая». Окончательных решений о передаче курорта не принято.

– В этом году стартует активная фаза строительства нового курорта «Мамисон» в Северной Осетии. Через сколько лет там смогут кататься туристы?

– Это новый проект, который реализуется по поручению **президента РФ**, и только набирает обороты. В этом году нам совместно с республикой предстоит проделать большой объем подготовительной работы, связанной с решением земельно-имущественных вопросов, подготовкой территории и определением границ особой экономической зоны.

Планируется начать строительные работы по горнолыжной инфраструктуре: канатным дорогам и горнолыжным трассам. Запроектируем внутреннюю инженерную инфраструктуру, горнолыжные трассы, систему искусственного снегообразования. В федеральном бюджете на развитие «Мамисона» в 2021–2023 годах предусмотрено 6,359 млрд рублей.

Республика при нашей поддержке будет строить и реконструировать дорогу и тоннель до курорта, а также другую обеспечивающую инфраструктуру.

– В соседней Ингушетии есть курорт «Армхи», как будет развиваться он?

– Это региональный курорт, которым больше пользуются жители самой республики. Там уже создана горнолыжная трасса и канатная дорога, есть гостиница, объекты оздоровительного и развлекательных комплексов. Но требуется существенная модернизация горнолыжной инфраструктуры.

Совместно с КСК есть планы по развитию курорта и доведению его до уровня современного регионального. По предварительным планам, на курорте можно построить четырехместную канатную дорогу протяженностью 900 м и две горнолыжные трассы

протяженностью 1,4 км. Предварительная потребность в средствах федерального бюджета составляет не более 1,3 млрд рублей. Министерство продолжает работу по определению источников финансирования таких работ.

– Оценивалась ли целесообразность создания такого количества горнолыжных курортов на небольшом по территории Северном Кавказе?

– Мы не рассматриваем эти курорты как региональные. Мы нацелены сделать их международными.

Конечно, хотелось бы быстрее. Но и темпы развития по сравнению с европейскими курортами в Альпах несоизмеримы. Например, «Архыз» очень быстро прошел этот путь. Думаю, что если мы сейчас реализуем наши намерения с точки зрения привлечения бизнеса, то примерно лет через пять этот курорт будет одним из лучших

У наших курортов хорошая транспортная доступность – там есть аэропорты, время доставки до курорта везде небольшое. Появилась система «единого билета». В КЧР нет своего аэропорта, но строится дорога к «Архызу», благодаря чему добраться от ближайшего аэропорта можно будет за 1,5–2 часа. И возьмите европейские курорты в Австрии, Швейцарии – те же 1,5–2 часа после прилета. Мне кажется, что это достаточно приемлемое время по логистике.

Конечно, с точки зрения развития сервиса и удобств туриста есть над чем работать, но это появляется со временем и опытом.

– Сейчас идет объединение ключевых институтов развития Северного Кавказа – КСК и Корпорации развития Северного Кавказа (КРСК). Как будет выглядеть новая объединенная структура и каковы будут ее задачи?

– В настоящее время идет процесс реорганизации АО «КСК» в форме присоединения к нему АО «КРСК» и АО «Курорт Эльбрус». Это позволит ликвидировать избыточные структуры компаний. В итоге будет создан единый институт развития СКФО. Права акционера единого института развития будет осуществлять Минэкономразвития России.

Изначально КСК создавалась для того, чтобы развивать курорты. Корпорация строила, формировала ядро горнолыжных кластеров – и с этой задачей справилась. Сейчас туда нужно вовлекать бизнес, и нужна не КСК, а структура, которая позволит «добавить» инструментов, чтобы коммерческие структуры туда пошли.

Согласно плану правительства РФ, название КСК будет изменено на АО «Корпорация развития Северного Кавказа». Оно займется и строительством курортов, и реализацией инвестиционных проектов, в том числе крупномасштабных, при участии кредитных организаций, с использованием финансовых и нефинансовых инструментов поддержки.

Можно рассматривать разные варианты: и субсидирование ставки, а не только кредитование напрямую, как сейчас КРСК это делает; и строительство инфраструктуры под крупные проекты. Пока обсуждаем, как изменить свою инвестиционную политику, чтобы совместно с банками увеличить возможности кредитования тех или иных направлений. Одна из проблем – активность банков по работе с субъектами СКФО оставляет желать лучшего.

– А как показали себя институты развития за время своего существования в целом? На этот счет существуют разные мнения.

– После перехода институтов развития в ведение Минэкономразвития мы провели комплексный аудит структур, работали по этому направлению в том числе со Счетной палатой и региональными органами власти. В целом анализ показал, что не все механизмы работают эффективно. Такая ситуация связана сразу с несколькими факторами. Первая проблема – отсутствие качественного планирования и взаимоувязки федеральных и региональных мер поддержки для достижения максимального мультипликативного эффекта. Еще одна проблема – нормативное регулирование и система внутренней оценки эффективности. Конечно, только на уровне органов управления институтов развития невозможно было решить все эти сложности. Здесь должна быть связка «государство –

институты развития – регионы», и мы четко понимаем роль Минэкономразвития как координатора этой деятельности.

В данный момент проходит реорганизация институтов, разрабатываются нормативные документы, взаимосвязанные со стратегией развития округа и региональными стратегиями, проводятся оптимизационные мероприятия в части операционной и хозяйственной деятельности обществ.

Оценить результат можно будет по завершении всей этой работы, рассчитываем, что принятые меры окажут положительный эффект на социально-экономическое положение округа и благоприятно повлияют на инвестиционный климат.

– Колоссальный инфраструктурный проект, который может дать серьезный импульс для развития курортов Северного Кавказа, – строительство автодороги Кисловодск – Сочи. На какой стадии этот проект?

– Да, трасса, которая соединит Северный Кавказ с черноморским побережьем, может стать катализатором не только для курортов, но и для роста экономики всего юга России.

По созданию прямой дороги дискуссии шли давно: и в начале 2000-х, и перед Олимпиадой. Пока в рамках рассуждений, но снова вернулись к вопросу – как соединить курорты Северного Кавказа с Красной Поляной. Если сделать это, получится огромный туристический кластер

Сейчас правительство РФ обсуждает новую стратегию социально-экономического развития, среди приоритетов – «агрессивное развитие инфраструктуры». Объект, о котором мы говорим, как раз может быть сюда включен. Проектом предусматривается разработка нового маршрута, позволяющего обеспечить транспортную безопасность и значительно сократить время в пути от курортов Северного Кавказа до горно-туристического и прибрежного кластеров сочинского агломерата. Если проект будет реализован, то время в пути сократится с 11 до 5 часов минимум.

Для реализации проекта по одному из возможных маршрутов необходимо построить новый участок автодороги, которая соединит поселки Дамхурц (КЧР) и Роза Хутор двумя туннелями 5,1 и 7,6 км, но есть и другие варианты маршрута. Все они будут детально рассмотрены.

В настоящее время проект находится на стадии проработки возможности его реализации, определения маршрута, предполагаемых темпов и рисков строительства, источников и механизмов финансирования, включая механизмы государственно-частного партнерства.

Окончательного решения о том, что эта дорога будет строиться, нет. Но есть понимание, что этот вопрос надо более детально проработать.

– Какие еще крупные инфраструктурные проекты для СКФО в настоящее время находятся в проработке?

– Наиболее актуальная тема на сегодняшний день – это вода и стоки, она касается фактически каждой республики СКФО. Вопросы актуальны и для жителей, и для развития туризма, и вообще для развития этих регионов. Без этой инфраструктуры невозможно говорить о дальнейшем развитии, о строительстве там новых гостиниц.

Здесь требуется комплексное решение. В настоящее время на стадии согласования находится комплекс мероприятий по водоснабжению и водоотведению, в который войдут не менее 150 объектов. И я думаю, что мы поэтапно эту проблему начнем снимать. Рассчитываем, что к 2024 году проблема будет решена для 12% населения северокавказских регионов, то есть для 1,2 млн человек, для 50% населения, или 5 млн человек, – к 2030 году.

Также готовятся большие проекты по благоустройству и развитию курортов Кавказских Минеральных Вод.

– Ранее обсуждались планы по передаче частному инвестору крупнейшего выставочного центра в СКФО – «Минводыэкспо». Найден ли такой инвестор? Как вам видится дальнейшее развитие этого центра, повышение его загрузки?

– Многофункциональный выставочный центр (МВЦ) «Минводэксโป» был введен в конце 2019 года и сейчас является крупнейшим и самым современным выставочным центром на юге России. И как показала практика, он оказался востребованным для выставочных компаний и бизнеса. В 2020 году, несмотря на сложную ситуацию в отрасли в связи с пандемией, в нем было организовано 11 мероприятий разного формата и масштаба.

И думаю, что именно бизнес должен заниматься привлечением сюда клиентов, проведением мероприятий, это позволит повысить окупаемость, инвестор будет заинтересован в развитии экспоцентра. Сейчас ведется работа по поиску инвестора для сдачи имущественного комплекса МВЦ в долгосрочную аренду без изменения профиля, причем выбор будет сделан исключительно на конкурентной основе.

Когда мы говорим об аренде, мы говорим не о том, что там надо сделать из него рынок. Арендатор будет как раз организовывать и администрировать различные форумы и другие мероприятия. Чтобы быть правильно понятым: мы не хотим от него избавиться, аренда у нас с другой целью

– Перспективы по загрузке мероприятиями уже в этом году есть?

– Да. По состоянию на март этого года в МВЦ уже запланировано проведение 14 мероприятий, в том числе и международных. Есть еще ограничения по пандемии, но руководство центра рассчитывает на ослабление их уже весной, и есть хорошая перспектива загрузки мероприятиями.

– Какие объекты в этом году будут реализованы в рамках госпрограммы развития Северного Кавказа?

– На этот год запланированы работы по 12 объектам капитального строительства, почти половина из них – образовательные учреждения, на сумму 3,6 млрд рублей. Четыре из них будут построены в Северной Осетии – школа, поликлиника и две школы допобразования. В Чеченской Республике появятся две специальные общеобразовательные школы. Еще шесть объектов, в том числе дворец спорта, две общеобразовательные школы и одна хореографическая школа, будут построены в городах Кавказских Минеральных Вод. Также предусмотрено развитие туристического кластера общим объемом средств федерального бюджета 9,1 млрд рублей.

– В ходе Дней Республики Дагестан в Совете Федерации власти республики попросили включить Дербент отдельной подпрограммой в госпрограмму развития СКФО. Как оцениваете это предложение, каковы перспективы появления отдельной подпрограммы для Дербента?

– Предложение интересное, прорабатываем вопрос. Дербент – центр притяжения, исторический город, который привлек большой объем частных инвестиций. И есть инвесторы, которые готовы еще вложить деньги и привести Дербент в порядок. И это было бы замечательное решение, мы его поддерживаем.

Сейчас в рамках госпрограммы развития СКФО реализуется отдельная подпрограмма социально-экономического развития Республики Дагестан, в этом году ее объем составляет 442 млн рублей. В 2022–2024 годах планируем существенно нарастить объем поддержки. С учетом имеющихся поручений президента и правительства мы сформировали бюджетную заявку на финансирование объектов подпрограммы более чем на 20 млрд рублей, включая объекты города Дербента на 3,6 млрд рублей.

Параллельно подготовлен план по развитию Дербента до 2025 года, предложения направлены в правительство.

– Многие эксперты называют основными векторами развития Северного Кавказа туризм и агропромышленный комплекс. Согласны ли вы с этим утверждением? Во многих регионах СКФО большой промышленный потенциал, нет ли ощущения, что сейчас он недооценен?

– На туризм в СКФО пока приходится 3,1% ВРП, или 60 млрд рублей, но это уже кратно выше средних значений по субъектам РФ – в среднем это 1%. Сейчас для кредитования в КРСК рассматриваются 16 проектов в сфере туризма общей стоимостью более 13 млрд рублей.

Сельское хозяйство является крупнейшей отраслью экономики округа: на его долю в 2018 году пришлось 15,6% ВРП, или 302,2 млрд рублей, тогда как в среднем по стране – 4,3% от ВРП. Такие показатели в том числе обусловлены поддержкой инвестиционных проектов в сфере АПК в рамках госпрограммы развития Северного Кавказа. Например, из 55 проектов, которые профинансировала КРСК, 35 проектов – из сферы сельского хозяйства.

Активно развивают фруктовые сады на Ставрополье, в Карачаево-Черкесии и Кабардино-Балкарии. Бизнес ориентируется, высаживает яблоневые сады, что тянет за собой новые проекты. Есть хорошие перспективы, в том числе для кредитования в КРСК, у проектов по переработке сельхозпродукции. Потому что выращивать стали больше, а переработка пока отстает.

И хотя доля промышленного производства в СКФО невелика – пока это только 9% ВРП, а по стране, для сравнения, 19,1%, – тем не менее наблюдается смещение вектора в сторону промышленного сектора. Из 70 рассматриваемых в настоящее время в КРСК заявок на получение финансовой поддержки 27 проектов, или 40%, – в сфере промышленности. Это в первую очередь химия, производство строительных материалов и оборудования. Раньше на Северном Кавказе были крупные предприятия, и некоторые сейчас восстанавливаются. Например, проект ГОКа в Тырныаузе в КБР. И есть еще ряд проектов.

Поэтому я думаю, что сейчас достаточно сбалансированно развиваются и туризм, и село, и промышленность.

<https://tass.ru/interviews/11035219>

РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО, АННА ПУСТЯКОВА, НАДЕЖДА ФЕДОРОВА, ПЕТР КАНАЕВ; 2021.04.01; ВЛАСТИ ИЗУЧАТ ПРОЕКТ ПО ПЕРЕНОСУ ПОРТА ИЗ ПЕТЕРБУРГА ЗА Р440 МЛРД НА ОСВОБОДИВШИХСЯ 600 ГА ПРЕДЛАГАЕТСЯ ПОСТРОИТЬ ЖИЛОЙ РАЙОН

Совладелец «Трансмашхолдинга» с партнерами предложил перевести Большой порт Петербурга в Усть-Лугу, а на его месте построить жилой район, оценив проект в Р440 млрд. Профильные ведомства готовят свои позиции по этому вопросу

Совладелец «Трансмашхолдинга» Андрей Бокарев предложил президенту **Владимиру Путину** поддержать проект реновации Большого порта Санкт-Петербург стоимостью 440 млрд руб., который предполагает перенос всех портовых мощностей в Усть-Лугу и строительство на освободившейся территории 4,8 млн кв. м жилья, коммерческих помещений и объектов социальной инфраструктуры и культуры.

Об этом говорится в письме Бокарева, которое он направил президенту 16 марта. У РБК есть копия письма, его содержание подтвердил источник, близкий к одному из профильных ведомств.

В письме – поручение **Путину** премьеру **Михаилу Мишустину**: «Проработать с заинтересованными министерствами и субъектами Федерации». **Пресс-секретарь** президента Дмитрий Песков сказал, что никогда не комментирует служебную переписку. Проект уже обсуждался на совещании у **первого вице-преьера Андрея Белоусова**, который 25 марта поручил **Минтрансу**, Минэкономразвития и Росимущество представить свои позиции в правительство для дальнейшего доклада президенту, знают источники РБК. **Представитель Белоусова подтвердил РБК поручение профильным ведомствам подготовить позицию по проекту, в пресс-службах Минтранса и Минэкономразвития сообщили, что изучают этот вопрос.** Представитель «Трансмашхолдинга» отказался от комментариев.

Большой порт Санкт-Петербург, расположенный в Невской губе Финского залива и устьевой части Невы, – один из крупнейших портов на Северо-Западе России. Его грузооборот в 2020 году составил около 60 млн т. Крупнейшие стивидоры этого порта – Петербургский нефтяной терминал Михаила Скигина (9,2 млн т нефтепродуктов), Первый контейнерный терминал (8,8 млн т грузов) и «Петролеспорт» (7,1 млн т), принадлежащие Global Ports, а также Контейнерный терминал Санкт-Петербург (8,4 млн т) и Морской порт Санкт-Петербург (7 млн т), которые входят в Первую портовую компанию Владимира Лисина.

В письме Бокарева говорится, что редевелопмент порта соответствует стратегии городской администрации по формированию комфортных условий жизни для жителей Санкт-Петербурга и улучшению городской и транспортной инфраструктуры. «На высвобожденных 600 га территории будет создан флагманский район Санкт-Петербурга, который станет катализатором городского развития, задающим новые стандарты удобной для жизни городской среды для всей России», – пишет бизнесмен.

В качестве примеров из мировой практики он приводит Гамбург, Роттердам, Лондон, Торонто и Йокогаму, где аналогичные проекты стали точками притяжения для жителей, туристов и бизнеса. «Для Санкт-Петербурга, кроме всего прочего, такой проект сформирует современный облик его морского фасада и центра города», – указано в письме.

По мнению совладельца «Трансмашхолдинга», «наиболее целесообразным» представляется перенос портовых мощностей в Усть-Лугу, которая обладает необходимым для этого потенциалом и характеристиками. Усть-Луга, которая находится в Лужской губе Финского залива в Кингисеппском районе Ленинградской области (в 120 км от Петербурга), – второй по грузообороту порт России после Новороссийска (103 млн т) и первый по пропускной способности (190 млн т). Бокареву принадлежит 48,99% нефтепродуктового наливного терминала «Усть-Луга Ойл» мощностью 30 млн т в год, другими совладельцами проекта являются трейдер Gunvor (26%) и «Транснефть» (25%). УГМК, совладельцем которой является Бокарев, управляет угольным терминалом Усть-Луги «Ростерминалуголь», перевалка которого в 2020 году составила 26,5 млн т.

Существующая инфраструктура порта в Усть-Луге используется только на 40% и может «органично интегрировать дополнительные объемы», считает Бокарев. К Усть-Луге подведена сеть железных дорог с «самым современным в России» депо «Лужская-Сортировочная» мощностью 120 млн т в год, добавляет бизнесмен.

Еще один аргумент Бокарева в пользу переноса портовых мощностей в Усть-Лугу – экономия на транспортных расходах за счет сокращения на двое суток транзитного времени при поставках в основные порты Европы, а также отсутствие потребности в ледокольной проводке судов. Навигация в Большом порту Петербурга осуществляется круглогодично, зимой для его работы иногда требуются ледоколы (например, в этом году).

Идея редевелопмента территории Большого порта Санкт-Петербург не нова, заявил РБК Михаил Скигин (его слова передал представитель). Периодически она поднимается, начиная с 1990-х годов, но реальных шагов в этом направлении пока не предпринималось по причине огромной социально-экономической значимости порта для экономики Петербурга. Сейчас это десятки тысяч квалифицированных рабочих мест, огромный и растущий грузооборот и значительные поступления в бюджет города, добавил он.

По словам Скигина, при переносе из петербургского порта терминалов, связанных с экспортом нефтепродуктов, произойдет выпадение перевалочных мощностей более чем на 11 млн т в год, что негативно скажется на экспортном потенциале и работе как российских НПЗ, так и компаний, осуществляющих перевозку нефтепродуктов.

«Вопрос редевелопмента территории порта требует тщательной проработки с учетом привлечения к обсуждению всех заинтересованных сторон – не только организаций,

занимающихся погрузочно-разгрузочной деятельностью, но и транспортно-экспедиторских, бункеровочных, логистических, сервисных и других компаний», – подчеркнул совладелец Петербургского нефтяного терминала, крупнейшего стивидора Большого порта. Он предложил для обсуждения вопроса создать рабочую группу, в которую помимо представителей транспортного бизнеса было бы логично включить представителей администрации Санкт-Петербурга, «Росморпорта» и Морской администрации порта Санкт-Петербург, а также общественников.

Владельцев активов в порту Петербурга пока никто ни о чем не спросил, отмечает представитель группы «Дело» Сергея Шишкарева (совладелец Global Ports). По его словам, к этому проекту есть очень много вопросов, например как будет происходить процесс релокации терминалов, как обеспечат непрерывность обработки грузопотока, как и на каких условиях станет выделяться земля в Усть-Луге, а также как будет происходить процесс компенсации уже понесенных затрат инвесторов и как на это отреагируют клиенты. Global Ports изучает материалы и совместно с Ассоциацией морских торговых портов готовит подробные комментарии по проекту редевелопмента, добавил представитель Global Ports.

В **пресс-службе** Первой портовой компании Лисина проект назвали «нецелесообразным». «Анализ такого проекта должен учитывать не только доходы от продажи недвижимости, но и расходы на создание дублирующей инфраструктуры и перенос перевалки более 60 млн т грузов с учетом интересов десятков стивидоров и сотен компаний, осуществляющих свою деятельность в порту, равно как и тысяч работников портов», – сказали там. По оценке компании, затраты на реализацию такого «гигантского проекта» будут отличаться в разы от озвученных оценок.

Проект редевелопмента соответствует мировой практике размещения морских портов за пределами исторических и центральных зон города, заявили в **пресс-службе** администрации губернатора Санкт-Петербурга. Но вначале необходимо предварительно разработать концепцию с детальным рассмотрением земельных, финансовых и иных вопросов. «В любом случае редевелопмент Большого порта Санкт-Петербург – процесс долговременный и поэтапный. В его основе должна лежать просчитанная экономическая финансовая модель, балансирующая интересы всех участников процесса», – отметили в **пресс-службе**.

Как предлагается финансировать проект

«Инициативная группа инвесторов», сформированная с участием акционеров «Трансмашхолдинга», готова выступить оператором проекта редевелопмента Большого порта Санкт Петербург, пишет Бокарев. Для этого они создадут компанию «Корпорация развития портов Северо-Западного региона» (пока не зарегистрирована).

Инвестиции в развитие территории на месте Большого порта бизнесмен оценил в 440 млрд руб., из них от оператора проекта – 6 млрд руб. В редевелопмент портовых территорий будут привлечены «десятки миллиардов долларов частных инвестиций», говорится в презентации проекта (у РБК есть копия).

Весь проект редевелопмента в совокупности является «рентабельным» и может быть реализован в первую очередь за счет средств инвесторов с использованием государственно-частного партнерства при участии ВЭБа, добавил он. «Нам известна данная инициатива. Проект масштабный и требует всестороннего анализа», – сказал РБК представитель ВЭБа.

Совладелец «Трансмашхолдинга» напоминает, что ВЭБ уже кредитует строительство в Усть-Луге комплекса по переработке 45 млрд куб. м газа и производству 13 млн т сжиженного природного газа (СПГ), который реализует «Газпром» с «Русгаздобычей» Артема Оболенского. Стоимость проекта – 2,4 трлн руб.

Освободившиеся более 600 га земли, расположенные в Петербурге у Финского залива, планируется отдать под создание современных жилых и деловых районов города, в

которых смогут проживать более 50 тыс. человек, говорится в презентации. На месте Большого порта в течение 15 лет планируется возвести объекты жилой и коммерческой застройки, а также социальной инфраструктуры и культуры общей площадью 4,8 млн кв. м: 3,64 млн кв. м – жилая застройка комфорт- и бизнес-класса, 778 тыс. кв. м – коммерческая застройка и 347 тыс. кв. м – социальные объекты. Прогнозируемая выручка резидентов этой территории – 130 млрд руб. в год, а после завершения строительства – 1,5 трлн руб. в год, или более 1% ВВП России, налоговые платежи в бюджет – 84 млрд руб., приводят оценки инициаторы проекта, сравнивая его по масштабам инвестиций со строительством объектов для Олимпиады в Сочи в 2014 году и освоением острова Русский.

Потенциальная стоимость земель, которые сейчас занимает Большой порт Санкт-Петербурга в городе, – 100–150 млрд руб., говорит руководитель отдела рынков капитала и инвестиций в недвижимость компании Maris в ассоциации с CBRE Алексей Федоров. По его оценке, если освободить 600 га от портовых мощностей, можно построить около 3 млн кв. м жилой и коммерческой недвижимости. Затраты на строительство такого объема недвижимости составят около 150 млрд руб., не считая расходы на инфраструктуру и рекультивацию, которые сейчас невозможно оценить, добавляет Федоров.

С точки зрения развития транспортной инфраструктуры более вероятен перенос не всех терминалов, а мощностей первого и второго районов порта, прилегающих к центру Петербурга, которые расположены на Гутуевском острове, считает эксперт института территориального планирования «Урбаника» Илья Резников. Это позволит вынести часть грузового движения с петербургского железнодорожного полукольца, что необходимо для организации на нем активного пригородно-городского сообщения. Но пока нет предпосылок для выноса южных районов порта (третьего и четвертого), считает он.

Идея переноса грузовых портовых мощностей из Петербурга обсуждается не первый год. Например, в 2010 году перенос петербургского порта с городских территорий предлагалось включить в федеральную программу развития российских портов. Последний раз в Смольном заявляли о проработке этой идеи в 2018 году, когда пост губернатора еще занимал Георгий Полтавченко. «Принцип будет такой: мы сначала создаем условия для перехода основных операторов за пределы Петербурга, а потом освобождаем эту территорию под создание новой городской среды. Это касается Большого порта Санкт-Петербург», – говорил его заместитель Игорь Албин, поясняя, что речь идет о переносе мощностей в Приморск.

Позже сам Полтавченко заявил, что самое оптимальное место для переноса порта с городских территорий – в порт Бронка, который включен в состав Большого порта Санкт-Петербурга, но находится на территории Ленобласти. Если какие-то мощности придется переводить дальше Бронки, то Смольный будет настаивать на том, что лучше их разместить в Усть-Луге, потому что Приморск расположен рядом с Выборгом на Карельском перешейке, популярном для «отдыха и петербуржцев, и жителей Ленинградской области», подчеркивал Полтавченко.

<https://www.rbc.ru/business/31/03/2021/606435e89a7947eb46dab6c4>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2021.04.01; ДЕПОРТАЦИЯ ОЛИМПИЙСКИХ МАСШТАБОВ; АНДРЕЙ БОКАРЕВ ПРЕДЛОЖИЛ РЕДЕВЕЛОПМЕНТ БОЛЬШОГО ПОРТА САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Президент «Трансмашхолдинга» Андрей Бокарев выступил с проектом редевелопмента территории Большого порта Санкт-Петербург стоимостью 400 млрд руб. По масштабам инвестиций и значимости проект сравним со строительством к Олимпиаде-2014, говорится в презентации. На 600 га предлагается построить новый флагманский район, а более 20 портовых терминалов и предприятий перенести в Усть-Лугу. Кроме того, с

территории порта предлагается убрать Балтийский завод, «Северную верфь», «Адмиралтейские верфи», а также Кировский завод. В правительстве Петербурга и Ленобласти говорят, что инициатива требует дополнительной проработки. Сами стивидоры порта к идее относятся скептически.

Президент «Трансмашхолдинга» (ТМХ) Андрей Бокарев в своем письме от 16 марта президенту **Владимиру Путину** предложил новый проект редевелопмента территории Большого порта Санкт-Петербург грузооборотом 60 млн тонн. Речь идет о переносе более 20 объектов с территории города, включая «Морской порт Санкт-Петербург» и «Контейнерный терминал Санкт-Петербург» (входят в Первую портовую компанию Владимира Лисина), Балтийский балкерный терминал («Уралкалий»), Первый контейнерный терминал и «Петролеспорт» (Global Ports), Балтийский судомеханический завод и т. д. Новым местом их расположения, по предложению господина Бокарева, должна стать Усть-Луга, где бизнесмену принадлежит 48,99% «Усть-Луга Ойл» и работает «Ростерминалуголь» УГМК, совладельцем которого он является. Кроме того, убрать с территории Петербурга предлагается входящие в Объединенную судостроительную корпорацию (ОСК) Балтийский завод, «Северную верфь», «Адмиралтейские верфи», а также Кировский завод.

На высвобожденных 600 га предлагается построить новый район – жилую и коммерческую недвижимость с объектами социальной инфраструктуры и культуры общей площадью 4,8 млн кв. м. Выручка резидентов территории составит 130 млрд руб. в год, а после реализации проекта – 1,5 трлн руб., инвестиции в развитие порта – 440 млрд руб.

Проект можно реализовать за счет средств инвесторов с использованием инструментов ГЧП при участии ВЭБ.РФ, а группа инвесторов с акционерами ТМХ готова выступить оператором проекта на основе создаваемой «Корпорации развития портов Северо-Западного региона», отмечает бизнесмен. По масштабам проект сравним со строительством объектов к Олимпиаде-2014 и освоением острова Русский, говорится в презентации проекта.

Согласно виле президента на документе, премьеру **Михаилу Мишустину** поручено проработать его с министерствами и субъектами федерации. **В Минтрансе и Минэкономике сообщили “Ъ”, что изучают вопрос.** В аппарате вице-губернатора Петербурга Максима Соколова заявили “Ъ”, что проект соответствует мировой практике размещения мощностей за городом, но в его основе должна лежать просчитанная экономическая финансовая модель, балансирующая интересы всех участников. В ВЭБ.РФ говорят, что в курсе данной инициативы, «проект масштабный и требует всестороннего анализа». «Правительству Ленинградской области эта инициатива известна, но в настоящий момент совместно с администрацией Санкт-Петербурга мы анализируем представленные предложения», – заявили в **пресс-службе** губернатора Александра Дрозденко. Порт Усть-Луга готов принять весь заявленный грузооборот на действующих и строящихся терминалах, отмечают там.

По словам собеседников “Ъ”, правительство Петербурга не готово отказаться от крупных налогоплательщиков порта, отдав их в Ленинградскую область.

Перенос Большого порта Санкт-Петербург обсуждается не в первый раз. В 2018 году тогдашний губернатор Петербурга Георгий Полтавченко обещал частичный переезд резидентов порта в Бронку к 2025 году, перебазирование Балтзавода и «Адмиралтейских верфей» также обсуждалось в 2013 году.

В ГК «Дело» (принадлежит 30,75% Global Ports) отмечают, что аналогичные проекты в других странах реализовались после тщательного и глубокого обсуждения. Владелец активов в порту пока никто ни о чем не спросил, подчеркивают там. К проекту очень много вопросов – как будет происходить процесс релокации терминалов, обеспечиваться непрерывность обработки грузопотока, на каких условиях будет выделяться земля в Усть-Луге, как будут компенсированы уже понесенные затраты инвесторов и т. п., говорят в

«Деле». В «Первой портовой компании» считают проект нецелесообразным. Его анализ должен учитывать не только доходы от продажи недвижимости, но и расходы на создание дублирующей инфраструктуры и перенос перевалки с учетом интересов **десятков** стивидоров и сотен компаний, осуществляющих свою деятельность в порту, равно как и тысяч работников портов, говорят там. Планы по строительству элитного жилья на «освобождаемой» территории источник “Ъ” называет сомнительными, так как такое жилье будет соседствовать с плотным трафиком на платной магистрали ЗСД.

Надежда Малышева из PortNews полагает, что от инициативы может выиграть не только Усть-Луга, но и район Бронки, а также новый проект строящегося Приморского УПК. При этом для стивидоров такой перенос очень сложный и затратный, соглашается эксперт, грузовладельцы также должны пойти на перевод своих потоков. А верфи, имеющие стратегическое и военное значение, перенести нереально, считает госпожа Малышева. В ОСК говорят, что к ним запросов о переносе верфей не поступало.

Директор департамента консалтинга Colliers в Санкт-Петербурге Василий Довбня называет проект застройки Большого порта по масштабу сопоставимым с развитием намывных территорий. Эксперт оценивает годовой объем спроса на жилье в городе в 3–4 млн кв. м. На реализацию проекта, по его мнению, может потребоваться 20 лет. Гендиректор Knight Frank St Petersburg Николай Пашков добавляет, что территория Большого порта заинтересует девелоперов, но ее целесообразно разделить на лоты – найти претендентов на весь участок будет сложно.

Очевидными минусами площадки Большого порта господин Довбня считает отсутствие на территории развитой дорожной сети. Заявленные 700 тыс. кв. м коммерческой недвижимости, по его словам, пока выглядят излишними. Руководитель «Петербургской недвижимости» Ольга Трошева считает, что пока в проекте застройки порта слишком много неизвестных. «Плюсы участка – близость к центральной части города и видовые характеристики, очевидные минусы – обособленность от обжитой части города», – рассуждает она. При этом госпожа Трошева уверена, что проект вызовет интерес застройщиков.

<https://www.kommersant.ru/doc/4752630>

ЭКСПЕРТ; ИГОРЬ СЕРЕБРЯНЫЙ; 2021.04.01; В ВОЗДУШНЫЙ КОДЕКС ХОТЯТ ВВЕСТИ ЗАПРЕТ НА ОВЕРБУКИНГ

Инициатива группы депутатов Госдумы, направленная, казалось бы, на защиту прав авиапассажиров, может обернуться экономической катастрофой для отрасли, и без того переживающей самые сложные времена за всю историю.

Авиакомпаниям, по задумке депутатов, будут обязаны прекратить практику продажи большего количества билетов, чем физически имеется мест в самолетах (так называемого овербукинга). Это произойдет, если будет принят законопроект «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации», внесенный депутатами от «Справедливой России» С. Мироновым, И. Ананских, М. Емельяновым, О. Ниловым, Д. Иониным и членом Совфеда О. Епифановой.

Законодатели предлагают внести в Воздушный кодекс РФ следующие изменения:

Дополнить пункт 1 статьи 103 абзацем: «При осуществлении воздушной перевозки пассажиров перевозчиком не допускается реализация количества билетов на воздушное судно, превышающее количество мест на воздушном судне»;

Дополнить статью 108 пунктом 4: «В случае вынужденного отказа пассажира от воздушной перевозки в связи с нарушением со стороны перевозчика ограничения, предусмотренного абзацем 7 статьи 103 настоящего кодекса и отказом перевозчика в предоставлении пассажиру места на воздушном судне, совершающем рейс, указанный в билете, пассажиру возмещаются причиненные в связи с таким отказом убытки, а также выплачивается десятикратная стоимость билета, уплаченная за воздушную перевозку».

Сегодня российские авиакомпании применяют овербукинг фактически полулегально (по выражению авторов документа, «используют правовой пробел»). Если законопроект будет принят, российский рынок коммерческих пассажирских авиаперевозок окажется в двойственной ситуации, предупреждают эксперты отрасли. С одной стороны, запрет овербукинга будет означать, что купленный билет служит стопроцентной гарантией исполнения перевозчиком его обязательств. С другой – нанесет серьезный урон авиакомпаниям, которые и так сегодня работают на уровне прибыльности, близкой к нулю.

Овербукинг берётся не с потолка

Сама концепция законопроекта носит четко выраженный популистский характер. Чтобы регулировать практику продажи избыточных мест на авиарейсы, требуется многостороннее экономическое и юридическое обоснование, которое в тексте законопроекта и в пояснительной записке к нему отсутствует.

Заместитель исполнительного директора Ассоциации воздушного транспорта Борис Шокуров ставит под сомнение утверждение авторов документа о том, что его принятие будет способствовать логистической оптимизации авиасообщений в целом.

«Воздушное и вообще любое транспортное законодательство применяется ко всем перевозчикам, совершающим перевозки на территории России или в ее воздушном пространстве, – говорит Шокуров о возможных последствиях принятия дополнений в Воздушный Кодекс. – Это означает, что если какие-то национальные регламенты не будут соответствовать друг другу, зарубежные перевозчики не смогут совершать рейсы в российские аэропорты или даже совершать беспосадочные перелеты через российское воздушное пространство».

Применительно к овербукингу это означает, что запрет будет распространяться на все авиакомпании, в том числе зарубежные, которые совершают полеты в Россию и из нее. Перевозчикам придется реализовывать одновременно две разные политики продажи билетов, что выглядит сомнительно с точки зрения заявленной авторами законопроекта «логистической оптимизации авиасообщений». Иностранцы смогут по-прежнему продавать «лишние» билеты на исходящие (в сторону России) направления, но на обратные рейсы число проданных билетов не сможет превышать количества кресел в самолете. Аналогично, только зеркально, станут работать и российские авиакомпании.

Один из авторов законопроекта, Олег Нилов, отвечая в среду на вопросы «Эксперта», честно признался, что такие последствия ему в голову не приходили. Депутат пообещал, что к первому чтению, назначенному предварительно на 3 апреля, постарается внести ясность в текст поправок.

Поскольку новая парадигма российского правоприменения предусматривает приоритет национальных законов над международными, формально ничто не мешает депутатам внести в Воздушный кодекс РФ статьи, которые могут не согласовываться, скажем, с правилами международной организации гражданской авиации ИКАО. Иностранным авиакомпаниям в таком случае придется решать, подчиняться ли российским требованиям (если они хотят продолжать летать в Россию) или закрыть для себя это направление. Второе, несомненно, сыграет на руку российским перевозчикам, а вот пассажиры рискуют проиграть: уход иностранцев вполне способен привести к росту цен на авиабилеты.

Шокуров подчеркивает, что овербукинг был придуман авиакомпаниями не для того, чтобы обманывать пассажиров. Для индустрии, маржинальность которой составляет, по оценке компании Sabre, 0,3–0,5%, эта мера – вынужденная. А в условиях, когда пандемия коронавируса обрушила рынок авиаперевозок – особенно наиболее прибыльных международных – сокращать маржу авиакомпаниям математически некуда. Ликвидация такой составляющей доходности перевозчиков как продажа «лишних» мест просто выведет часть авиакомпаний с рынка и подтолкнёт рост цен на билеты за счет сокращения конкуренции.

«Авиакомпании не берут цифры сверхбронирования «с потолка»: не продают 200 билетов на самолет, в котором 150 мест, – говорит Шокуров. – Пределы овербукинга определяются, исходя из средних показателей no-show (неявки на рейс) на конкретном направлении. Кроме того, перевозчики предлагают гибкие тарифы: пассажир может приобрести невозвратный билет подешевле, но без гарантии, что его не коснется овербукинг, а может купить билет, застрахованный от такой неприятности, но более дорогой. Это уже в момент заказа билета дает пассажиру свободу выбора между экономией и надежностью, и у него нет оснований предъявлять претензии к перевозчику в случае отказа в регистрации на рейс по причине отсутствия мест».

Все авиакомпании делают это

В законопроекте ничего не говорится о том, как будет определяться сумма убытков, нанесенных пассажиру неисполнением обязательств перевозчика, и каким будет механизм их компенсации.

Сегодня любой пассажир, пострадавший в результате овербукинга, может подать на авиакомпанию в суд. Но такие иски крайне редки. Во-первых, потому что шансы на выигрыш весьма невелики: авиакомпания без труда докажет, что пассажира предупреждали о существующем риске непосредственно в момент выбора тарифа, о чем и упоминает Шокуров. Во-вторых, личный опыт автора статьи, дважды сталкивавшегося с овербукингом на международных рейсах, свидетельствует: авиакомпании стремятся не обострять конфликт даже с учётом того, что юридически им ничего не грозит. Оба раза представители авиакомпаний улаживали проблему после недолгих переговоров прямо в аэропорту, предложив другие варианты перелета и обеспечив необходимые стыковки с минимальной потерей времени, без дополнительных расходов со стороны пассажира.

Это совершенно нормальный способ разрешения подобных ситуаций, поскольку любая авиакомпания ориентирована на то, чтобы минимизировать причиненные пассажиру не по его вине неудобства, говорит директор Центра экономического мониторинга, анализа и прогнозирования НИИ гражданской авиации Александр Фридлянд. На высококонкурентном и низкомаржинальном рынке авиаперевозок скандалы никому не нужны.

«Мы редко слышим о случаях овербукинга и потому, что они сами по себе редки, и потому, что у всех авиакомпаний существует внутренняя политика разрешения таких ситуаций к удовольствию пассажира, – отмечает эксперт. – Вариантов множество: вам могут предоставить бесплатную гостиницу до следующего рейса; отправить ближайшим рейсом партнерской авиалинии; предложить кому-то из не очень спешащих пассажиров поменяться с тем, кому надо лететь безотлагательно и т. д. Большой выбор вариантов компенсации обычно позволяет избежать ситуации, когда не попавший в самолет пассажир начинает ругаться в соцсетях, грозить судом или ещё каким-либо образом раскручивать скандал».

Например, Lufthansa заранее рассылает пассажирам сообщения о риске овербукинга и предлагает выбор из различных видов компенсаций тем, кому выпадет неудачный жребий.

Хотят как лучше, а получится как всегда

По мнению Александра Фридлянда, инициатива депутатов носит абсолютно антирыночный характер. Она противоречит интересам как авиакомпаний, так и пассажиров, вопреки утверждению авторов проекта, что он, цитируем, «направлен на защиту прав физических лиц, заключивших договор воздушной перевозки пассажира, в части повышения гарантий для указанных лиц на надлежащее оказание им услуги по воздушной перевозке пассажира со стороны перевозчика».

Фридлянд подтверждает слова Бориса Шокурова о том, что авиакомпании применяют овербукинг не наобум, а досконально изучая статистику пассажиропотоков – обычно с помощью компьютерной программы Revenue Management System (RMS).

«Двойные» места продаются преимущественно на те рейсы, долговременный мониторинг которых показывает высокую долю вероятности неявки части пассажиров. На такие рейсы может быть продано на несколько билетов больше, чем имеется мест, чтобы минимизировать убыток от прогнозируемого отказа нескольких пассажиров лететь в последнюю минуту. Планирование с помощью RSM делает ситуации «два претендента на одно место» единичными. Они случаются на этапе бронирования, однако к моменту посадки на рейс большая часть «дублей» рассасывается в силу естественного no-show.

«Процесс этот целиком вероятностный и мало предсказуемый. Но если запретить овербукинг в принципе, то авиакомпаниям придется компенсировать риски за счет повышения цен на билеты. Приняв предложенные поправки в Воздушный кодекс, законодатели окажут медвежью услугу тем самым пассажирам, в интересах которых они, якобы, и действуют», – критикует Фридлянд инициативу «справедливороссов». Он, кстати, не может вспомнить, чтобы в каких-либо других странах, входящих в ICAO (а это все стран мира, кроме Лихтенштейна и Доминиканской Республики) запрет на овербукинг был официально прописан в законодательстве.

Запрет на овербукинг приведет к снижению заполняемости рейсов, вынудив перевозчиков «возить по воздуху воздух», и выведет всю отрасль из-под действия механизмов тонкой самонастройки ценовой политики, уверен эксперт. «Это будет иметь чудовищные последствия. Под видом заботы о пассажирах будет нанесен ущерб и гражданской авиации, и самим же пассажирам. Было бы чудесно, если бы депутаты вместо запрета овербукинга законодательно поспособствовали бы его регулированию, чтобы пассажиры четко знали свои права, а авиакомпании – свои обязанности перед клиентами в таких ситуациях», – заключает Фридлянд.

Надо заметить, кстати, что транспортная отрасль России, со своей стороны, неоднократно лоббировала попытки легализовать овербукинг, выведя его из нынешней прецедентной в четкую правовую область. В 2015 году **Министерство транспорта** представило законопроект, регламентирующий отказ пассажиру в посадке на авиарейс вследствие овербукинга. Последний раз, уже в феврале этого года, такую попытку предпринял «Аэрофлот», объяснив свою инициативу как раз тем, что её реализация позволит снизить стоимость авиабилетов для пассажиров. Ранее за легализацию овербукинга высказывались S7 и Utair.

Эти предложения, однако, тоже подвергались критике за неясность ряда критериев. В частности, эксперты указывали на то, что российский национальный перевозчик не прописал свою обязанность материально компенсировать неудобства, причинённые пассажирам не попавшим на рейс вследствие овербукинга – в отличие от зарубежных авиакомпаний, которые, согласно правилу 261 Евросоюза, выплачивают в таких случаях до 600 евро, а по правилам **Минтранса** США – до 1300 долларов.

<https://expert.ru/2021/03/31/v-vozdushnyy-kodeks-khotyat-vvesti-zapret-na-overbuking/?ny>

ИЗВЕСТИЯ; ОЛЕСЯ ТЕРНОПОЛЬСКАЯ; 2021.03.31; ДОРОГА НА ЛЕНИНГРАД: КАК СТРОИТЕЛЬСТВО ВСМ ПОВЛИЯЕТ НА ОТНОШЕНИЯ РОССИИ И ЕС; ЗАПУСК НОВОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ВЕТКИ ИМЕЕТ ВСЕ ШАНСЫ СТАТЬ ПРОЕКТОМ МЕЖГОСУДАРСТВЕННОГО ЗНАЧЕНИЯ

Процесс подготовки к строительству высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва–Санкт-Петербург находится в активной фазе. Кураторы проекта сулят ему большое будущее: в РЖД уверены, что задумка, которую президент **Владимир Путин** поддержал еще в апреле 2019 года, благоприятно скажется не только на экономике страны, но и на взаимоотношениях с соседними государствами. В перспективах развития этого сотрудничества разбирались «Известия».

После продолжительной паузы в реализации идеи запуска высокоскоростных поездов, курсирующих между двумя российскими столицами, проект ВСМ вернулся в новостную

повестку последних месяцев. На этот год запланировано начало проектировочных работ, в следующем году стартует строительство самых сложных участков пути – заходов в Санкт-Петербург и Москву. Согласно планам, в 2023-м РЖД приступит к строительству основной трассы, а первый скоростной поезд должен отправиться из Москвы в конце 2026 года.

Железнодорожная ветка станет одним из ключевых проектов Транспортной стратегии и Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года. Запуск ВСМ, по задумке властей, с одной стороны, должна повысить туристический поток в Санкт-Петербург, с другой – снимет часть пассажирской нагрузки с существующей железнодорожной инфраструктуры. Это позволит увеличить грузовой оборот между столицей и активно развивающимися портами Санкт-Петербурга.

Сложный узел

Со стороны РЖД за проект отвечает Олег Тони – заместитель генерального директора РЖД, начальник Центра по развитию Центрального и Санкт-Петербургского транспортных узлов. Тони будет курировать в компании Центр по развитию Центрального и Санкт-Петербургского транспортных узлов. В перспективе в рамках развития последнего планируется реализовать программу развития транспортной системы региона, которая включит в себя организацию скоростного пассажирского сообщения, усиление инфраструктуры на подходах к портам Северо-Запада, а также строительство путепроводов и улучшение дорожной ситуации в городе.

По словам Олега Тони, реализация проекта ВСМ тесно связана с комплексным развитием железнодорожного транспорта в северной столице, инфраструктура которого давно требует серьезной модернизации. Как он сообщил в интервью изданию «Гудок», с учетом обеспечения перевозок перспективных объемов грузов и прогнозируемого роста пассажиропотока пригородно-городского сообщения в регионе к 2030 году РЖД разработала Концепцию комплексного развития железнодорожной инфраструктуры в Санкт-Петербургском железнодорожном узле.

«Сейчас в Санкт-Петербургской агломерации ОАО «РЖД» работает в режиме совмещенного грузопассажирского движения. Развитие региона затруднено в связи с исчерпанием пропускной способности существующих железнодорожных линий и ростом транзитного грузового трафика, следующего через центральную часть города к портам», – пояснил в интервью изданию «Гудок» Олег Тони. Согласно концепции, одной из основных задач ОАО «РЖД» станет вынос транзитного грузового движения за пределы города.

Разработка документа вместе с подготовительной работой продолжалась около года. В ней участвовали специалисты ОАО «РЖД», АО «ИЭРТ», «Ленгипротранса», ПГУПС и др. В июле прошлого года была создана рабочая группа под сопредседательством вице-губернатора Евгения Елина и Олега Тони. Первый этап концепции был одобрен петербургским правительством в минувшем сентябре.

В начале этого года концепция развития движения в Санкт-Петербургском узле еще раз обсуждалась на совещании под председательством вице-губернатора Максима Соколова с участием Олега Тони. В процессе последних обсуждений ОАО «РЖД» внесло в концепцию ряд изменений. Такой подход позволит развивать пассажирские перевозки в агломерации, будет способствовать увеличению туристического потока в популярном для россиян направлении. Роль и значение Северо-запада как важного транзитного коридора для движения грузов в направлении Балтики (с учетом бурного развития морских терминалов России в Балтийском регионе) также будет расти.

Реанимации проекта ВСМ предшествовало поручение президента **Владимира Путина**, поддержавшего еще два года назад начало проектирования высокоскоростной магистрали Москва–Санкт-Петербург и объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта в Петербургском транспортном узле. Тогда за поддержкой к главе государства обратились

гендиректор ОАО «РЖД» Олег Белозеров и врио губернатора Петербурга Александр Беглов.

Финансовая модель проекта долго оставалась под вопросом, но в марте о целесообразности вложений в него госсредств заговорили на высшем уровне. В марте Антон Силуанов сообщил, что ВСМ может войти в список претендентов на получение финансирования из Фонда национального благосостояния. По его словам, приоритет должны иметь именно инфраструктурные проекты. «Мне кажется, что в первую очередь это должны быть окупаемые инфраструктурные проекты. ВСМ один из таких», – сообщил министр.

Список приоритетных для ФНБ программ должен быть определен в ближайшие месяцы, так что Вложение средств фонда может начаться в этом году. Как ранее сообщалось, **замглавы Минтранса Владимир Токарев предварительно оценил стоимость магистрали в 1,7 трлн рублей.** Тогда же он выразил уверенность в том, что проект ВСМ будет экономически эффективен: операционная безубыточность может быть достигнута уже в 2027 году, а чистую прибыль скоростная трасса начнет приносить на пятый год эксплуатации – в 2031 году.

Проект ВСМ имеет большую значимость не только для России. В перспективе проект ВСМ Санкт-Петербург–Москва может получить трансграничное развитие, считают в РЖД. Здесь, например, видят большой потенциал в продолжении скоростной дороги до Финляндии. «Потом (после реализации ВСМ) можно рассматривать в перспективе транзит до Хельсинки. Пересадка на Ладожском вокзале, и можно достаточно быстро доехать из Москвы в Хельсинки», – говорил ранее Олег Тони.

Финское правительство также проявило интерес к запуску высокоскоростного поезда. Об этом стало известно по результатам встречи в январе этого года генерального директора РЖД Олега Белозерова и министра международного развития и внешней торговли Финляндии Вилле Скиннари, где обсуждались вопросы сотрудничества двух стран в железнодорожной сфере.

На встрече финская сторона первой подняла вопрос о возможном строительстве ВСМ Хельсинки–Москва. «У Финляндии есть интерес к такому проекту, который помог бы увеличить поток туристов в обоих направлениях, и мы готовы продолжать обсуждение с вашим правительством», – сообщил РБК Скиннари по итогам визита в Москву. В итоге на первоначальном этапе стороны решили обмениваться информацией о ходе инфраструктурных проектов в части высоких скоростей, добавили в **пресс-службе РЖД.** Запуск ВСМ имеет все шансы стать проектом межгосударственного значения и дать стимул для развития сотрудничества России со своими европейскими соседями – вопреки всей сегодняшней санкционной риторике. Вслед за Финляндией с предложениями об укреплении экономических и туристических связей могут потянуться и другие государства. В том, что проект может сыграть важную роль в теме развития международного сотрудничества, уверен и Олег Тони, понимающий всю ответственность за реализацию планов государственного значения.

<https://iz.ru/1144764/olesia-ternopolskaia/doroga-na-leningrad-kak-stroitelstvo-vsm-povliiaet-na-otnosheniia-rossii-i-es>

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ, ВАЛЕРИЙ ВОРОНОВ; 2021.04.01; БЕЛОРУССКИЙ МАНЕВР: МИНСК НАРАСТИЛ ЭКСПОРТ ТОПЛИВА В РФ В 10 РАЗ; ПОСТАВКИ ИЗ СОСЕДНЕГО ГОСУДАРСТВА МОГЛИ БЫ СГЛАДИТЬ РОСТ ЦЕН НА ЗАПРАВКАХ

Белоруссия в прошлом году резко нарастила поставки топлива в Россию. Ввоз в страну легких нефтяных дистиллятов (в эту категорию входит преимущественно бензин) увеличился в 10 раз по сравнению с 2019-м. Фактически еще до идеи правительства предупредить топливный кризис за счет импорта из братской республики (вице-премьер

Александр Новак ранее поручил проработать такую возможность) поставки из Белоруссии начали возрастать ускоренными темпами. Ввоз из соседнего государства теоретически мог бы сгладить рост цен на заправках, полагают эксперты. Но тогда придется адаптировать налоговую политику под белорусских производителей.

Рост закупок

В целом РФ в прошлом году закупила по таможенному коду 271012 «Легкие дистилляты и продукты» (включает прежде всего бензин) товары на сумму \$100 млн – в два раза больше, чем в 2019-м. Больше половины импорта приходится на Белоруссию – \$55 млн, что в 10 раз больше, чем годом ранее.

Резкий рост поставок начался с апреля. В этом месяце РФ закупила из республики топлива на \$11 млн, в следующем – на \$16 млн. Затем импорт несколько замедлился: с июня по октябрь 2020-го он составлял в среднем \$3 млн в месяц. А в ноябре резко подскочил до \$9,5 млн.

Минэнерго и МИД должны до 15 апреля проработать вопрос о поставках бензина из Белоруссии. Об этом со ссылкой на протокол совещания вице-преьера Александра Новака с руководством нефтяных компаний 30 марта сообщил «Коммерсант».

Как заявили «Известиям» в Минэнерго, в 2020 году на российском оптовом рынке сложилась ценовая ситуация, в условиях которой отечественные НПЗ при поставках на внутренний рынок уплачивали демпфер в бюджет, компенсируя ему сдерживание розничных цен в предыдущие периоды. При этом поставки топлива из Белоруссии демпфером не облагались. Это позволило НПЗ республики нарастить экспорт моторного топлива в РФ. В условиях 2021 года демпфер, наоборот, сдерживает оптовые цены на российском внутреннем рынке и делает экспорт белорусского топлива в Россию экономически непривлекательным.

Примечательно, что правительство в прошлом году ввело мораторий на закупки за границей отдельных видов топлива. Постановление вступило в силу 25 мая, запрет продлился до октября. Цель меры в Минэнерго объясняли необходимостью защиты российских переработчиков, которые столкнулись со снижением спроса на нефтепродукты из-за пандемии COVID-19, от конкуренции со стороны поставщиков импортного топлива.

По всей видимости, в период с июня по октябрь из Белоруссии в Россию ввозились не попавшие под запрет виды топлива, предположил старший аналитик «Альпари Евразия» (Минск) Вадим Иосуб. Но с начала IV квартала запрет для поставок был снят. Нефтепродукты из республики хлынули к нам большим потоком – мораторий только усилил спрос на российском рынке, добавил он.

В целом ввоз нефтепродуктов в прошлом году оказался рекордным за последние пять лет. В денежном выражении сумма импорта по таможенному коду 2710 (включает все виды бензина, дизель, авиакеросин, судовое топливо, газойли, а также некоторые виды масел и мазутов) превысила \$1 млрд. В натуральном – в РФ ввезли 1,2 млн т нефтепродуктов. Большие объемы в последний раз были зафиксированы в 2015 году. Тогда было импортировано 1,3 млн т нефтепродуктов на \$1,1 млн.

В первой половине прошлого года рухнули мировые цены на нефть, вслед за ними в западных странах пошли вниз цены на нефтепродукты, напомнил Вадим Иосуб. На российском рынке стоимость топлива оставалась достаточно стабильной, фактически он стал премиальным для белорусских НПЗ, уверен он.

В апреле, когда РФ стала более привлекательным покупателем для производителей из дружественной республики, Белорусская нефтяная компания (БНК, спецэкспортер) после длительного перерыва с конца 2018 года возобновила продажи на торгах Санкт-Петербургской международной товарно-сырьевой биржи (СПбМТСБ). По данным агентства Argus, в апреле 2020 года продажи моторного топлива в Россию приносили БНК на \$100 за т больше, чем поставки в направлении латвийского порта Вентспилс.

По данным Российского топливного союза (РТС), белорусский бензин с учетом доставки обходился покупателям на 500 рублей за тонну дешевле, чем российский. Покупателями белорусского бензина стали южные регионы, Санкт-Петербург, Ленинградская, Калининградская, а также приграничные Смоленская и Брянская области. По словам трейдеров, поставки топлива из Белоруссии позволяли балансировать спрос и предложение на бирже и сдерживать рост оптовых цен.

Поручение Александра Новака о возможном импорте бензина из Белоруссии обнажает факт, что российская нефтепереработка не в состоянии производить топливо в необходимом количестве из-за повышенной налоговой нагрузки, полагает зампредседателя наблюдательного совета ассоциации «Надежный партнер» (объединение производителей и продавцов энергоресурсов) Дмитрий Гусев. Если мы не хотим полного отсутствия НПЗ, пора менять налоговый режим, пояснил он. Что касается прошлогоднего роста поставок из Белоруссии, то это связано не с политикой, а исключительно с рыночными условиями в стране, добавил Дмитрий Гусев.

Оптовые цены в РФ показывают устойчивый рост в последние несколько месяцев, согласился руководитель Центра анализа стратегии и технологий развития ТЭК РГУ нефти и газа им. И.М. Губкина Вячеслав Мищенко. В то же время реализация белорусских нефтепродуктов на своем внутреннем рынке лимитирована его небольшой емкостью. Сравнительно привлекательная Украина не всегда способна потребить запланированные объемы из Белоруссии. А морские отгрузки на европейский рынок показывают негативный нетбэк, заявил эксперт.

Сдерживать рост цен на бензин в России с помощью увеличения импорта из Белоруссии теоретически можно – НПЗ республики производят в целом довольно серьезные объемы, которыми можно частично насытить потребности РФ, добавил директор группы корпоративных рейтингов АКРА Василий Танурков. Но тогда российские заводы могут оказаться в дискриминированном положении из-за действия нефтяного демпфера, отметил он. Придется либо включать белорусских производителей в российскую налоговую политику, либо менять ее принципы.

Поставки нефтепродуктов из Белоруссии – хорошая опция для сдерживания цен, согласился Вадим Иосуб. Через несколько лет будет запущен единый рынок энергоносителей в ЕАЭС, а продукция современных белорусских НПЗ соответствует высоким европейским стандартам качества и как нельзя кстати придется для российских потребителей.

По данным Минэнерго, объем производства автомобильного бензина в марте 2021 года ожидается на 2,6% выше уровня аналогичного периода 2019 года, а объем отгрузки на внутренний рынок – на 8% выше уровня аналогичного периода 2019 года. Кроме того, запасы автомобильного бензина в марте достигли уровня 1,66 млн т и продолжают расти.

<https://iz.ru/1145003/dmitrii-grinkevich-valerii-voronov/beloruskii-manevr-minsk-narastil-eksport-topliva-v-rf-v-10-raz>

ВЕДОМОСТИ; МАТВЕЙ КАТКОВ; 2021.04.01; ГАЗОХИМИЧЕСКИЙ ЗАВОД В УСТЬ-ЛУГЕ ПОСТРОЯТ НЕМЦЫ; РОССИЙСКИЙ ПОДРЯДЧИК ЗАВЫШАЛ СТОИМОСТЬ РАБОТ

«Русхимальянс» намерен снизить примерно вдвое стоимость контракта по созданию газоперерабатывающего завода (ГПЗ) в Усть-Луге, сообщили «Ведомостям» источники, знакомые с планами компании. 26 марта компания подписала соглашение о намерениях с холдингом Linde Engineering (входит в немецкую The Linde Group). Цена контракта составит 5 млрд евро против 10 млрд с прежним подрядчиком, утверждает один из собеседников.

«Русхимальянс» – паритетное совместное предприятие «Газпрома» и «Русгаздобычи» Артема Оболенского, оператор создаваемого в районе Усть-Лути (Ленинградская обл.)

крупного газоперерабатывающего комплекса. Он будет включать ГПЗ и завод по сжижению природного газа (СПГ). Ежегодно здесь будет перерабатываться 45 млрд куб. м газа, производиться 13 млн т СПГ и до 4 млн т этана, а также более 2,2 млн т сжиженных углеводородных газов. В качестве сырьевой базы для проекта планируется использовать природный газ с месторождений «Газпрома» в Надым-Пур-Тазовском регионе (ЯНАО).

В июне 2020 г. «Русхимальянс» подписал контракт на проектирование и строительство завода под ключ (engineering, procurement and construction, EPC-контракт) с АО «НИПИГаз», «дочкой» нефтегазохимической компании «Сибур». Однако уже 12 марта 2021 г. «НИПИГаз» сообщил, что контракт расторгнут по обоюдному согласию сторон. При этом «НИПИГаз» остался генпроектировщиком всего комплекса в Усть-Луге в рамках контракта, заключенного с «Русхимальянсом» еще в 2019 г.

В компании поясняли, что заказчик не определился с окончательной схемой финансирования ГПЗ, также стороны «разошлись в оценке размера рисков проекта». Близкий к «Русгаздобыче» источник «Ведомостей» называет другие причины: завышение подрядчиком реальной рыночной стоимости объекта и систематическое нарушение установленных сроков выполнения работ.

Ввод в эксплуатацию ГПЗ в Усть-Луге запланирован в несколько этапов в 2023–2024 гг. В «Русгаздобыче» утверждают, что целевые сроки ввода объекта в эксплуатацию остаются прежними. Управляющий директор ИК «Универ капитал» Артем Лютик согласен с тем, что это возможно: новый партнер был найден очень быстро.

Однако в «Газпроме» уточняют, пока с Linde Engineering подписано лишь соглашение о намерениях и оно предусматривает возможность заключения контракта другого объема – EPSS (engineering, procurement and site services). «Де-юре EPSS-подрядчик не строит предприятие, а только проектирует, поставяет оборудование и обслуживает его после запуска. Но на практике подрядчик весьма близок к будущему застройщику», – говорит источник «Ведомостей», близкий к одной из сторон сделки. Кто именно будет производить строительные работы – пока держится в секрете.

Партнер Bryan Cave Leighton Paisner Виталий Можаровский добавляет: если не учитывать специфику конкретного проекта, то EPSS-контракт обычно составляет около 60% от стоимости EPC-контракта.

Источник «Ведомостей» в отрасли сомневается, что после смены подрядчика стоимость ГПЗ в Усть-Луге снизится вдвое. При прочих равных условиях, включая технологические аспекты, строительство такого комплекса, как заявлен в Усть-Луге, в нынешних ценах обойдется примерно в 20,4 млрд евро, в том числе около 9,4 млрд евро – стоимость ГПЗ. И как «Русхимальянс» намерен добиться кардинального снижения стоимости, собеседник «Ведомостей» не понимает.

В «Газпроме», «Русгаздобыче», «Русхимальянсе» и «НИПИГазе» не раскрыли сумму прошлого и будущего контрактов. В Linde Engineering обещали ответить на запрос «Ведомостей» позже.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/03/31/864089-gazohimicheskii-zavod>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; СЕРГЕЙ ТОЛМАЧЕВ, ВОРОНЕЖ; АННА ПЕРОВА, КРАСНОДАР; АЛЕКСАНДР ДРЕМЛЮГИН, СИМФЕРОПОЛЬ; ЮЛИЯ РЫБИНА; 2021.04.01; ВОДИТЕЛИ ВЫХОДЯТ НА УЛИЦУ; С 1 АПРЕЛЯ ВСТУПАЮТ В СИЛУ НОВЫЕ ПРАВИЛА ЭКЗАМЕНОВ В ГИБДД

Действовавший в России более 20 лет формат экзаменов на права уходит в прошлое: вместо «площадки» и «города» кандидатам в водители предстоит сдать единый практический экзамен. Навыки управления, включая параллельную парковку, старт с места на эстакаде, разворот, экзаменующийся будет демонстрировать прямо на улицах. Впрочем, выяснил “Ъ”, ряд регионов намерены воспользоваться правом проводить тестирование, как и прежде, на закрытых площадках. Среди них Москва, Орловская

область, Дагестан и ряд других субъектов федерации. В Севастополе ГИБДД собирается принимать экзамены на парковках супермаркетов и АЗС.

Вступающие в силу нововведения описаны в постановлении правительства №1097 и регламенте МВД по проведению экзаменов. Граждан, желающих получить права категорий В, С и D (в случае с категорией А ничего не меняется), ждет так называемый единый практический экзамен: привычных «площадки» и «города» больше нет. Объединенный экзамен будет длиться примерно 30 минут для самой популярной категории В (для остальных категорий может достигать 50 минут). Упражнения, которые выполнялись кандидатами исключительно на закрытой территории – параллельная парковка, старт на подъеме, заезд в бокс, разворот в ограниченном пространстве, – теперь будут демонстрироваться экзаменатору на улицах (ГИБДД рекомендует территории вдали от жилой застройки, в тупиках и т. д.).

Впрочем, когда использовать улично-дорожную сеть невозможно, ГИБДД оставила за региональными властями право часть навыков проверять на закрытых площадках.

Ряд регионов им намерены воспользоваться, следует из ответов на запросы «Ъ» представителей управлений ГИБДД и МВД. Так, в Москве упомянутые упражнения будут выполняться «преимущественно на закрытых площадках в связи с высокой интенсивностью движения», рассказали в УГИБДД по Москве. Начальник ГИБДД по Орловской области Александр Коршунов сообщил «Ъ», что для проверки кандидатов в водители будут использоваться две закрытые площадки и участки улиц Орла, Ливн и Мценска. В пресс-службе ГИБДД Крыма «Ъ» рассказали, что ранее применявшиеся закрытые автодромы и учебные площадки «в случае необходимости» будут использоваться наравне с дорогами с малоинтенсивным движением и тупиками. В МВД по Дагестану также подтвердили, что будут использовать «ранее применявшиеся автодромы». В УМВД по Севастополю помимо учебных площадок не исключили использование стоянок, расположенных у магазинов, супермаркетов и АЗС. «Условия проведения экзамена в различных населенных пунктах будут существенно различаться в связи с географическими и рельефными особенностями, спецификой улично-дорожной сети, а также месторасположением закрытых площадок автошкол», – рассказали в ГУ МВД по Краснодарскому краю.

Формат единого экзамена по проверке навыков вождения действовал еще в советские времена. В 1987 году приказ МВД №6 ввел два практических теста – «площадка» стала обязательной, – но результаты оценивались как единый экзамен. В 2000 году вступил в силу приказ МВД №782: с этого момента проверка кандидатов в водители была четко разделена на «площадку» и «город».

Что касается других нововведений, то кандидаты в водители теперь не будут знать заранее экзаменационный маршрут: ГИБДД обнародует только примерный район тестирования.

За каждый промах на экзамене кандидату, как и прежде, начислят штрафные баллы (максимально – четыре, на пятый экзамен прекращается).

Глава Национального союза ассоциаций автошкол Елена Зайцева называет новый формат «более прогрессивным и приближенным к европейским стандартам». Однако, отмечает она, новый экзамен потребует привыкания: количество не сдавших его с первого раза возрастет (в 2020 году «город» сдавали с первой попытки только 26% граждан). Перестраиваться придется и экзаменаторам, отмечает госпожа Зайцева: по новым правилам они обязаны находиться на месте пассажира, контролируя дублирующие педали. Раньше это не было регламентировано – на этом месте мог находиться инструктор. «В случае ДТП непонятно, кто будет нести ответственность. Машина на экзамене в 90% случаев принадлежит автошколе, – поясняет Елена Зайцева. – Вмешаться в управление автомобилем собственник теперь никак не сможет». В Госавтоинспекции

проблемы не видят: ответственность за аварию несет водитель, к которому приравнен сдающий экзамен, а ущерб может быть компенсирован по ОСАГО.

Следующим этапом реформы станет, скорее всего, теоретический экзамен: планируется увеличить число вопросов и пересмотреть состав билетов. ГИБДД также подготовила законопроект, позволяющий сдать на права в 17 лет и ездить за рулем вместе с «наставником» (сейчас до 18 лет садиться за руль запрещено). Также МВД планирует оснастить подразделения ГИБДД новыми экзаменационными машинами, автоматически фиксирующими ошибки кандидата: закупка техники предусмотрена нацпроектом «Безопасные и качественные автодороги».

<https://www.kommersant.ru/doc/4752643>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.04.01; ЛОГИСТИКА ОПРАВЛЯЕТСЯ ОТ КРИЗИСА; РЫНОК МОЖЕТ ВЫРАСТИ ДО 1,3 ТРЛН РУБЛЕЙ К 2025 ГОДУ

Рынок грузовой автологистики, текущий объем которого оценивается на уровне 1 трлн руб., будет расти на 5–6% в год, ожидают в ВЭБ.РФ. Участники рынка ждут, что логистика наверстает упущенное в ковидном году, причем LTL-сегмент (сборные грузы) – расширяться опережающими темпами. Однако некоторые игроки полагают, что преодоление провала 2020 года потребует большего времени, чем ожидают в ВЭБ.РФ, а другие видят в формально оптимистических прогнозах стагнацию объема перевозок.

По подсчетам VEB Ventures (входит в ВЭБ.РФ), российский рынок грузовой автологистики по итогам 2020 года оценивается примерно в 1 трлн руб. и будет расти на 5–6% в год, достигнув объема в 1,3 трлн руб. по итогам 2025 года. При этом сегмент FTL (перевозка полностью загруженным транспортным средством) будет расти темпами, чуть превышающими 5% в год, и к 2025 году достигнет объема 900 млрд руб. На этот сегмент, по оценкам VEB Ventures, приходится 73% рынка.

LTL-сегмент (перевозка сборных грузов, 13% рынка) будет расти существенно быстрее, на 9–11% в год – за счет дальнейшего развития электронной торговли, уменьшения физического объема груза в рамках одной доставки, территориальной экспансии торговых сетей и снижения издержек за счет объединения грузов разных отправителей.

Автологистические компании продолжают укрупняться, чтобы сохранять конкурентные преимущества, расширять географию присутствия, – говорит гендиректор VEB Ventures Олег Теплов. – Мы ожидаем консолидации рынка».

Основатель и гендиректор входящей в VEB Venture Deliver Данил Рудаков пояснил “Ъ”, что FTL будет расти медленнее, поскольку этим способом пользуются, как правило, для перевозки генеральных грузов, а их объем растет или падает вместе с общими экономическими показателями. В то время как в LTL перевозятся грузы в рамках новых каналов продаж, и здесь динамика зависит от роста e-commerce.

Генеральный директор Globaltruck Илья Саттаров говорит, что компания оценивает объем рынка скромнее – в 900 млрд руб. по итогам 2020 года, и придерживается более пессимистичных ожиданий. «Если сравнить с 2019 годом, то снижение составило 5–6%, – поясняет он, – и мы полагаем, что восстановление рынка к уровню 2019 года произойдет только к 2022 году». Среди позитивных моментов господин Саттаров отмечает возможность обсуждать повышение ставки фрахта, особенно для растущих сегментов – ритейл и e-commerce. В 2020 году фактически не происходили закупки техники и сформировался отложенный спрос, а также дефицит техники, который означает, что услуга перевозок может стоить дороже.

Также, отмечает господин Саттаров, действительно основным драйвером выступает внутренний рынок сборных грузов, где со второй половины 2020 года наблюдается ажиотажный спрос. По его оценке, этот сегмент будет расти опережающими темпами.

«Если говорить о прогнозах в сегменте FTL, то необходимо его разделить по типам перевозимых грузов: насыпные, наливные и генеральные, так как ситуация по ним отличается, – говорит гендиректор ГК «Деловые линии» Фарид Мадани. – Что касается классического FTL (генеральные грузы), здесь мы ожидаем прирост на 4–5% в год. В свою очередь, LTL, по нашим прогнозам, будет расти чуть быстрее, на 5–6% в год, однако не так динамично, как указано в исследовании». Он отмечает рост спроса на доставку товаров в составе сборного груза.

Прогнозы VEB Ventures в целом выглядят адекватными, говорит основатель биржи грузоперевозок ATI.SU Святослав Вильде. Господин Вильде отмечает, что при стабильной экономике рост на уровне 5–6% вероятен, если говорить об объеме рынка в рублях: «Он будет достигнут просто за счет изменения цен».

Руководитель отдела логистики «Транссертико» Сергей Сычев, напротив, считает оценки VEB Ventures на 2021–2022 годы некорректными: «В них рост рынка в денежном выражении объясняется ростом объемов физически перемещаемых грузов, но в логистике связь между ценой на перевозку и количеством перевезенных грузов нелинейная». Прогнозируемый рост, полагает он, будет обеспечен дальнейшим ослаблением рубля, достаточно высокой прогнозируемой инфляцией и растущей ценой на топливо. Что касается роста физических объемов, полагает он, то можно осторожно лишь прогнозировать восстановление рынка после ковидного падения.

Ведущий бизнес-аналитик Stalogistic Сергей Токарь также отмечает, что прогнозы VEB Ventures фактически предполагают рост рынка на уровне инфляции.

«На мой взгляд, с учетом инфляции и реального физического роста рынка логистики в стоимостном выражении рынок FTL-перевозок вырастет на 7–8%, LTL-доставок – на 11–12%», – говорит он. Его коллега, руководящий сегментом LTL, Сергей Аринович добавляет, что если речь идет о международных перевозках, то объем импорта в РФ в целом будет снижаться, но на сегменте LTL-перевозок это несильно скажется, поскольку именно в их пользу произойдет перераспределение грузопотоков.

<https://www.kommersant.ru/doc/4752604>

КОММЕРСАНТЬ ЧЕЛЯБИНСК; АРТУР ЯКУШКО, ЮЛИЯ ГАРИПОВА; 2021.03.31; ЧЕТЫРЕ ПОЛОСЫ РАЗВИТИЯ; АЛЕКСЕЙ ТЕКСЛЕР ПОПРОСИЛ СОВЕТ ФЕДЕРАЦИИ ПОДДЕРЖАТЬ УСКОРЕНИЕ РЕКОНСТРУКЦИИ ТРАССЫ М-5 «УРАЛ»

Руководство Челябинской области в рамках дней региона в Совете федерации выступило с предложением ускорить финансирование и ход работ по реконструкции трассы М-5 «Урал» в *горнозаводской* зоне Южного Урала. По словам губернатора Алексея Текслера, расширение этой важнейшей для области дороги до четырех полос не только обеспечит безопасность движения на ней, но и даст мощный толчок к развитию рекреационной отрасли и всей региональной экономики. Отсутствие в этой зоне трассы с хорошей пропускной способностью ощущает на себе и соседний Башкортостан. Эксперты отмечают, что трасса важна для всей страны, и добавляют, что расширить ее нужно было много лет назад.

В рамках дней Челябинской области в Совете федерации на заседании комитета верхней палаты парламента по экономической политике руководство Челябинской области инициировало обсуждение вопроса развития транспортной инфраструктуры Южного Урала. В частности, речь шла о расширении с двух до четырех полос участка трассы М-5 «Урал» в *горнозаводской* зоне.

Глава региона Алексей Текслер подтвердил ключевое значение этого вопроса для развития Челябинской области. Он отметил, что это, во-первых, обеспечит повышение безопасности на горной дороге, где зимой из-за непогоды возникают пробки и повышается аварийность, а во-вторых, ускорит развитие туристической отрасли и

экономики региона в целом. «Это горная местность и несколько сложных перевалов, и как только происходят снегопады или гололед, сразу возникают заторы, – сказал господин Текслер. – И самое главное, наша горная часть – очень перспективная территория для рекреационной сферы. У нас несколько горнолыжных комплексов: в Аше, Кусе, Миассе, это динамично развивающиеся курорты. Также рядом с трассой находятся национальные парки Таганай, Зигальга и Зюраткуль. Доступность этих объектов с расширением трассы существенно вырастет. Дорога обеспечит совсем другие темпы роста, и не только туристической отрасли. Нет ничего более способного ускорить развитие горнозаводской территории, а это большая западная часть нашего региона».

Губернатор подчеркнул, что в итоге от реализации этого инфраструктурного проекта зависит успех позиционирования Челябинской области как региона, в котором развивается не только промышленность, но и другие сферы, а также как края для отдыха.

Как ранее сообщали в управлении автодорог «Южный Урал», проект реконструкции М-5 «Урал» включает два этапа. Первый предусматривает расширение дороги общей протяженностью 43,7 км (с 1564-го по 1609-й километр) с переводом ее из III категории в категорию 1Б. Второй предполагает строительство на участке с 1578-го по 1598-й километр 19-километрового транспортного обхода города Сим, двух эстакад и транспортной развязки. Эти планы должны быть реализованы к 2024 году.

Как сообщил на заседании комитета Совфеда **заместитель руководителя Росавтодора Виктор Тимофеев**, два этапа реконструкции М-5 «Урал» предусматривают вложение 25 млрд и 9,8 млрд руб. соответственно. На этот год в рамках реконструкции запланировано вложение относительно небольшого объема средств – порядка двух сотен миллионов на каждый участок. «Но учитывая, что сейчас готовится постановление правительства о выделении дополнительных средств из резервного фонда, мы заявили на тот участок, где 43 км, 2 млрд руб., которые мы заберем из тех, которые предусмотрены на 2024 год. Так хотя бы по одному объекту у нас работы в 2021 году будут ускорены», – сообщил господин Тимофеев.

Представитель **Росавтодора** добавил, что остальная часть дороги, которая не подпадает по планам под расширение до четырех полос до 2024 года, разделена на восемь участков и включена в график капитального ремонта. Эти отрезки трассы планируется расширять позже, до 2030-го.

Инициативу руководства Челябинской области ускорить реконструкцию трассы поддержал на заседании сенатор от соседней Башкирии Ирек Ялалов. «Этот горный участок дороги М-5 угнетающе влияет и на пять северо-восточных районов Республики Башкортостан, в том числе Салаватского района, где находится масса исторических культурных объектов. Я считаю, что темпы, которые записаны федеральными структурами, недостаточны, чтобы решить эту проблему. Наша республика долго ждала и в итоге вынуждена была начать строить отдельную дорогу из Бирска на северо-восток, но это тоже огромные средства, и понятно, что это будут только две полосы, чтобы хоть как-то компенсировать те сложности, которые возникают в первую очередь в зимний период. Сложно объяснить людям, почему в XXI веке страна, которая построила Крымский мост, великолепные объекты в Москве и Московской области, не может решить вопрос с небольшим в масштабах страны участком и создать на нем нормальную дорожную инфраструктуру. Вы не представляете, коллеги, особенно из федеральных структур, какой негатив это вызывает у жителей территорий, прилегающих к этой трассе и регулярно ей пользующихся. Поэтому я прошу коллег поддержать Челябинскую область и рассмотреть возможность увеличения темпов финансирования и строительства дорог», – заявил господин Ялалов.

По мнению экономиста Сергея Гордеева, реконструкция трассы М-5 является одним из обязательных условий повышения инвестиционной привлекательности Челябинской области. «В какой-то мере это определяющее условие. Кто будет вкладывать инвестиции,

чтобы производить продукт, если его отсюда проблемно вывезти? В целом М-5 – одна из ключевых трасс Российской Федерации в широтном направлении. Это почти единственный выход на Москву для Урала и Сибири. Тут теряет не только Челябинская область, но и вся Россия. Значение этой дороги крайне высоко. Для нашего региона трасса служит внутренней связью между муниципалитетами, для порядка десяти районов это основная магистраль. Во время непогоды все связи разрываются. По сути, такая территориальная изолированность означает, что все товары, которые поставляются в Челябинскую область, становятся чуть дороже, и наоборот, поставки из региона обойдутся дороже покупателям. Возникают сбои по срокам поставок и еще целый комплекс проблем. Трасса в районе Уральских гор в нынешнем состоянии порождает территориальную разорванность не только Челябинской области, но и всей России. Сроки реконструкции, которые стоят сейчас, никого не устраивают. Эту проблему надо было решать лет десять назад как минимум», – говорит господин Гордеев.

Глава комитета Совета федерации по экономической политике Андрей Кутепов выразил намерение оказать поддержку Южному Уралу в этом и в других вопросах, имеющих значение для инвестиционной привлекательности региона.

Дни Челябинской области в Совете федерации проходят с 29 по 31 марта. В рамках мероприятия в понедельник и вторник делегация региона приняла участие в заседании семи комитетов. В среду на заседании Совфеда состоится «час субъекта Российской Федерации», где Алексей Текслер выступит с докладом и предложениями.

<https://www.kommersant.ru/doc/4751776>

ТАСС; 2021.04.01; В РОССИИ СТАРТОВАЛ ПИЛОТНЫЙ ПРОЕКТ ПО ПРОФИЛАКТИКЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ ЗАБОЛЕВАНИЙ

Пилотный проект по профилактике профессиональных заболеваний начинается в России 1 апреля. Его первыми участниками станут работники авиационного и железнодорожного транспорта.

Как ранее сообщала **пресс-служба** правительства РФ, в рамках проекта будут организованы медосмотры работников, чтобы выявить возможные ранние признаки профессиональных заболеваний. Такие сотрудники пройдут профилактическое лечение в центрах реабилитации Фонда социального страхования (ФСС). Продолжительность лечения составит 18 дней, на этот период работникам дадут дополнительный оплачиваемый отпуск. Кроме того, им возместят стоимость проезда к месту профилактического лечения и обратно.

Финансировать проект будет Фонд социального страхования (ФСС). В федеральном бюджете на это уже предусмотрено более 18,5 млн рублей.

В **пресс-службе** Минтруда сообщили ТАСС, что участниками проекта будут работники, у которых еще нет подтвержденного диагноза профессионального заболевания, однако наблюдается формирование предпосылок их возникновения и признаков неблагоприятного воздействия вредных производственных факторов.

«Весной 2021 года медицинскими организациями, принимающими участие в пилотном проекте, будут проведены медосмотры работников выбранных сфер. По их результатам будет произведен отбор в пилотный проект. Медосмотры работников будут проводиться в соответствии с действующими нормативно-правовыми актами. Такие работники будут временно выведены из вредных условий труда для проведения профилактики профзаболеваний», – рассказали в министерстве.

Профилактика и мониторинг здоровья

В министерстве добавили, что профилактические мероприятия будут проходить в выбранных центрах реабилитации ФСС. После нее работник вернется на рабочее место, а сведения о результатах будут отражены в информационных системах медицинских

организаций, принимающих участие в пилотном проекте. На основе этих данных планируется осуществлять мониторинг состояния здоровья работников и оценку эффективности профилактического лечения.

«Профилактика профессиональных заболеваний в центрах реабилитации ФСС будет проводиться в соответствии с индивидуальными планами, которые будут разрабатываться медицинскими организациями для каждого работника. В индивидуальном плане будут определены согласованные с центром реабилитации ФСС необходимые профилактические мероприятия, методики и средства, применяемые при проведении профилактики профессиональных заболеваний», – отметили в Минтруде.

Кроме того, в министерстве рассказали, что графики прохождения профилактики профессиональных заболеваний работниками, у которых по результатам медицинских осмотров выявлены признаки воздействия вредных производственных факторов, будут согласовываться работодателями с центрами реабилитации ФСС, после согласования списков таких работников с **Минтрансом России**.

«Минздрав России принимал участие в согласовании этого постановления правительства, и на данный момент министерство продолжает работу по формированию критериев профзаболеваний у различных категорий работников. По этой методике работодатели совместно с Фондом социального страхования будут формировать группы работников, у которых возникают те или иные профессиональные заболевания. Ведь действительно, в запущенных ситуациях профессиональные заболевания могут привести к инвалидизации, но на начальных формах этих заболеваний их можно компенсировать, чтобы не дать развиваться. По разработанным Минздравом России критериям и будет оцениваться эффективность профилактического лечения», – сообщил ТАСС главный внештатный специалист профпатолог Минздрава России Игорь Бахтияров.

<https://tass.ru/obschestvo/11044547>

ПРАЙМ; 2021.03.31; КОРИДОР «СЕВЕР-ЮГ» МОЖЕТ ПОКРЫВАТЬ РИСКИ, СВЯЗАННЫЕ С СУЭЦКИМ КАНАЛОМ – ИРАНСКИЙ ПОЛИТИК

Международный транспортный коридор «Север-Юг» может покрывать риски на случай закрытия Суэцкого канала, заявил во вторник заместитель председателя парламента Ирана Амир-Хосейн Газизаде Хашеми.

Контейнеровоз Ever Given длиной в 400 метров и грузоподъемностью порядка 224 тысяч тонн на прошлой неделе направлялся из КНР в Роттердам и сел на мель на 151-м километре канала, перегородив канал и заблокировав движение по нему. В понедельник судно сняли с мели, с 18.00 (19.00 мск) возобновилась навигация по каналу.

«Именно здесь важность переправы «Север-Юг» с очень высоким фактором безопасности и использованием комбинированных перевозок может стать гарантией покрытия риска подобных событий (закрытия Суэцкого канала – ред.). Правительства Ирана и России должны уделить пристальное внимание этому вопросу и в целях реализации своих операций принять меры как можно скорее», – сказал иранский парламентарий в ходе круглого стола «Волжско-Каспийское интеграционное пространство развития» на площадке Торгово-промышленной палаты России.

Формирование МТК «Север-Юг» инициировано **Минтрансом РФ** для реализации стратегического партнерства РФ со странами Прикаспийского региона. Одновременно этот коридор должен улучшить связи РФ со странами Персидского залива и Южной Азии, а также обеспечить развитие транзитных евроазиатских перевозок по отечественным транспортным коммуникациям.

Соглашение по коридору РФ, Иран и Индия подписали 12 сентября 2000 года. В мае 2002 года министры транспорта стран-участниц подписали протокол об официальном открытии коридора «Север-Юг». Затем к соглашению присоединились еще ряд стран, в том числе Азербайджан, Армения, Белоруссия, Казахстан.

Транспортный коридор «Север-Юг» призван соединить Северную Европу с Юго-Восточной Азией.

РИА НОВОСТИ; 2021.03.31; «СИБМОСТ» ВЫПЛАТИЛ ВСЕ ДОЛГИ ПО ЗАРПЛАТЕ ПЕРЕД РАБОТНИКАМИ НА 113 МЛН РУБ

Следователи СК и надзорные ведомства во взаимодействии с руководством некогда крупной мостостроительной компании «Сибмост» добились полной выплаты работникам компании долгов по зарплате на общую сумму более 113 миллионов рублей, сообщает в среду следственное управление СК РФ по Новосибирской области.

В начале февраля уволенные сотрудники «Сибмоста» записали видеообращение к руководству страны, в котором говорилось, что многим из них, несмотря на наличие необходимых средств на счетах компании, не была выплачена положенная зарплата, которую они ждут уже несколько месяцев. Прокуратура Новосибирской области организовала проверку соблюдения их трудовых прав. Свою проверку в связи с обращением начали и новосибирские следователи СК РФ.

«В результате грамотно налаженного взаимодействия следователей Следственного комитета и надзорных ведомств с руководством АО «Сибмост» задолженность перед работниками организации погашена в полном объеме в приоритетном порядке», – говорится в сообщении.

В ходе проведения проверки следователи установили, что у организации имелась задолженность по заработной плате за период с сентября 2020 года по настоящее время перед более 800 как бывшими, так и действующими сотрудниками на общую сумму свыше 113 миллионов рублей, уточнили в управлении.

«Проведение доследственной проверки продолжается, по результатам будет принято процессуальное решение», – сообщили в СК.

Ранее сообщалось, что в компании АО «Сибмост» введена процедура конкурсного производства, предусматривающая продажу активов и погашение долгов перед работниками и кредиторами. И.о. прокурора Новосибирской области Борис Крылов ранее сообщал журналистам, что прокуратура не усмотрела нарушений в действиях конкурсного управляющего, и ситуация развивается в правовом поле.

<https://realty.ria.ru/20210331/sibmost-1603634808.html>

ТАСС; 2021.04.01; ДЛЯ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАКОМПАНИИ ПОДПИСАЛИ ДОРОЖНУЮ КАРТУ ЗАКУПКИ САМОЛЕТОВ

Дорожная карта закупки самолетов для единой дальневосточной авиакомпании «Аврора» подписана между авиакомпанией, Государственной транспортной лизинговой компанией (ГТЛК) и Министерством промышленности и торговли РФ. Как сообщил ТАСС глава Минвостокразвития Алексей Чекунков, в дорожной карте прописан график поставок российских самолетов Sukhoi Superjet 100 и Ил-114.

«Мы подписали дорожную карту закупки воздушных судов между авиакомпанией «Аврора», ГТЛК и Минпромом, где есть график поставки российских самолетов Sukhoi Superjet, Ил-114 и легкомоторного судна, которое пока еще министерство промышленности готовит. Надеемся, что им может стать «Байкал», – сказал Чекунков.

Ранее министр сообщал, что планируемый объем финансирования единой дальневосточной авиакомпании из федерального бюджета в 2021 году составляет около 3,5 млрд рублей.

В декабре 2019 года президент РФ Владимир Путин по итогам совещания с правительством поручил внести предложения о создании авиакомпании для перевозок на Дальнем Востоке. Проект включен в национальную программу социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 года и на перспективу до

2035 года. Предполагается, что Сахалинская область сохранит за собой 50% минус одна акция будущей авиакомпании, остальные регионы ДФО – по 5% акций, а Минвостокразвития – «золотую акцию», т. е. обеспечит госконтроль над деятельностью акционерного общества для обеспечения равноправного доступа всех жителей Дальнего Востока к услугам этой авиакомпании.

<https://tass.ru/ekonomika/11044791>

ТАСС; 2021.04.01; РОССИЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ АВИАСООБЩЕНИЕ С ГЕРМАНИЕЙ, ШРИ-ЛАНКОЙ И ЕЩЕ НЕСКОЛЬКИМИ СТРАНАМИ

Россия с 1 апреля формально возобновляет авиасообщение с несколькими странами: Германией, Таджикистаном, Узбекистаном, Венесуэлой, Сирией и Шри-Ланкой. Такое решение на прошлой неделе принял федеральный оперативный штаб по борьбе с коронавирусом.

Согласно решению штаба, регулярное авиасообщение будет возобновлено в ограниченном формате. Больше всего квот на полеты на взаимной основе согласовано для рейсов в Германию: по маршруту Москва – Франкфурт-на-Майне – пять раз в неделю, из Петербурга – три раза в неделю, из Москвы в Берлин – пять раз в неделю. Также согласовано выполнение двух рейсов в неделю из Москвы в Каракас. Для всех остальных пунктов действует квота в один рейс в неделю между столицами (кроме Шри-Ланки, для которой согласован рейс из Москвы в Коломбо).

Частота полетов из Москвы на Кубу будет увеличена с 1 апреля до семи рейсов в неделю, для полетов в Белоруссию согласован регулярный рейс Калининград – Минск. Авиакомпании получили возможность осуществлять по одному полету в неделю из регионов РФ в города Азербайджана, Армении, Египта и ОАЭ, а список регионов, из которых можно возобновить международные полеты пополнился еще 13 городами: Барнаул, Белгород, Волгоград, Воронеж, Калуга, Краснодар, Липецк, Нальчик, Оренбург, Саратов, Сочи, Тюмень и Южно-Сахалинск.

Полетят не все

На данный момент ни одна российская компания официально не сообщала о планах возобновить регулярные рейсы в эти страны. Впрочем, по информации замдиректора Агентства гражданской авиации при правительстве Таджикистана Азиза Набизода, регулярное авиасообщение откроется между Душанбе и Москвой уже с сегодняшнего дня, полеты будут выполнять таджикстанская Somon Air и российская Utair. На данный момент в Таджикистане действует запрет на посещение страны в целях туризма, пересечь границу можно только гражданам и дипломатам. Пребывающим необходимо будет пройти 14-дневный карантин.

Тоже самое и с Германией – въезд в страну запрещен туристам, посетить Германию смогут только граждане ЕС или еще нескольких стран, в число которых не входит Россия. Россияне смогут вылететь в Германию только по рабочей или учебной визе, с видом на жительство. Туристы также не смогут въехать в Венесуэлу.

В Узбекистане такого требования уже нет, страна даже отменила процедуру обязательного экспресс-теста на наличие антигена коронавирусной инфекции, но оставила требование о наличии 72-часового ПЦР-теста (при этом тест должен быть сдан в одобренной узбекскими властями лабораторией). На данный момент Узбекистан открыт для туристов. По данным сервиса поездок и путешествий Туту.ру, купить билет по маршруту Москва – Ташкент можно у «Узбекских авиалиний», «Уральских авиалиний» и «Аэрофлота», стоимость билета составит от 16,8 тыс. рублей.

Также открыта для туристов Шри-Ланка. Но для поездки туда необходимо будет сдать ПЦР-тест, также сделать еще два теста после прилета (или больше – в зависимости от планируемого срока посещения страны). Первые 14 дней туристы смогут останавливаться только в определенных отелях. Визу в страну можно оформить только в электронном

виде, для этого потребуются оплаченный ПЦР, забронированный отель и страховка от ковида.

С кем уже открыто авиасообщение

Постепенное снятие ограничений на международные поездки и полеты началось 1 августа, тогда правительство РФ разрешило авиакомпаниям в ограниченном виде возобновить полеты в Великобританию (сейчас они снова временно остановлены из-за эпидситуации), Танзанию и Турцию. На данный момент международные рейсы возобновлены в Армению, Азербайджан, Белоруссию, Индию, Казахстан, Вьетнам, Грецию, Сингапур, Эфиопию, Катар, Киргизию, Южную Корею, Египет, ОАЭ, Турцию, Великобританию, Швейцарию, Танзанию, Сербию, Финляндию, Японию, на Мальдивы, Кубу и Сейшелы.

<https://tass.ru/ekonomika/11044561>

ТАСС; 2021.04.01; МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВИАРЕЙСЫ ИЗ КУЗБАССА ВОЗОБНОВЯТСЯ 27 АПРЕЛЯ

Аэропорт им. Леонова в Кемерове с 27 апреля начнет принимать и отправлять первые после пандемии международные авиарейсы. Стартовым направлением стала Турция, полеты будут выполнять четыре перевозчика, сообщается в четверг на сайте правительства Кузбасса.

«С 27 апреля из Кузбасса открываются международные авиарейсы в Анталию. Анталия – первое международное направление маршрутной сети аэропорта Кемерова, открытие которого планируется в этом сезоне. В летнем расписании рейсы в Турцию планируют выполнять: AZUR air на Boeing 757-200 – по вторникам и субботам, Royal Flight на Boeing 757-200 – по средам и субботам, Nordwind Airlines на Boeing 737-800 – раз в пять дней, авиакомпания «Россия» на Boeing 737-800 – по понедельникам, средам и пятницам», – говорится в сообщении.

Билетов в продаже нет. Как пояснили ТАСС представители туркомпаний, билеты продаются в составе туров.

Для въезда в Турцию необходимо за 72 часа получить результаты теста ПЦР на коронавирус и заполнить транспортную форму на портале Минздрава Турции. Анкету нужно предъявить при вылете. «Пассажиры, не заполнившие упомянутую форму, могут быть не допущены на борт и самолета, и на территорию Турецкой Республики», – сообщается на странице кемеровского аэропорта в Instagram.

О планах по запуску перелетов в другие страны не сообщается. До пандемии международное авиасообщение из Кемерова было представлено также чартерами в Тайланд, Китай, Вьетнам и Индию.

<https://tass.ru/sibir-news/11045473>

ТАСС; 2021.03.31; UTAIR ЗАПУСТИТ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ НИЖНЕВАРТОВСКА В АНАПУ, КРАСНОДАР И СОЧИ

Авиакомпания Utair начнет полеты из Нижневартовска (Ханты-Мансийский автономный округ) в Анапу, Краснодар и Сочи. Рейсы будут запущены в мае и июне, они будут выполняться дважды в неделю, сообщает в среду **пресс-служба** перевозчика.

По данным на сайте аэропорта Нижневартовска, в настоящее время прямых рейсов в Анапу, Краснодар и Сочи из города нет.

«Utair запускает рейсы из Нижневартовска на юг. Авиакомпания свяжет город с Анапой, Краснодаром и Сочи прямыми рейсами. Так, рейс в Анапу будет выполняться по понедельникам и средам с 31 мая. Стоимость билетов – от 6,1 тыс. рублей. Вылет из Анапы в 09:30, из Нижневартовска – в 17:00», – говорится в сообщении.

Рейс в Краснодар будет выполняться по средам и субботам с 1 мая. Стоимость билетов – от 9,4 тыс. рублей. Вылет из Краснодара в 10:50, из Нижневартовска – 17:55. Рейс в Сочи

– по пятницам и воскресеньям с 4 июня. Билеты – от 6,1 тыс. рублей. Вылет из Сочи – в 10:30, из Нижневартовска – 18:10. «Utair продолжает развитие прямых авиаперевозок из городов Ханты-Мансийского автономного округа. Прямые рейсы помогут жителям Нижневартовска экономить время на дорогу: в среднем путь займет 4,5 часа», – приводятся в сообщении слова президента «Utair – пассажирские авиалинии» Олега Семенова.

<https://tass.ru/ural-news/11036453>

ТАСС; 2021.04.01; В РОССИИ ВСТУПАЮТ В СИЛУ НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ СДАЧИ ЭКЗАМЕНА НА ПРАВА

Экзамены на право управления транспортными средствами и выдача водительских удостоверений с 1 апреля в России будет осуществляться по новым требованиям. Об этом ТАСС сообщили в Госавтоинспекции.

«Ключевым изменением здесь станет то, что проверка первоначальных навыков управления транспортным средством на закрытых площадках в формате отдельного экзамена теперь проводиться не будет. Сотрудники Госавтоинспекции будут давать объективную оценку готовности будущих водителей управлять транспортным средством исключительно в условиях реального дорожного движения», – сказал собеседник агентства.

По его словам, это правило коснется кандидатов в водители легковых и грузовых автомобилей, а также автобусов и составов транспортных средств. При этом практический экзамен на мототранспортных средствах будет проводиться в целом на прежних условиях. Кроме того, с 1 апреля также будут внесены изменения в перечень ошибок и нарушений, за которые, как и прежде, предусматривается выставление штрафных баллов. «Ошибки и нарушения разделены на подгруппы по одному, двум или трем штрафным баллам в зависимости от степени влияния на безопасность движения. При этом грубые ошибки, при совершении которых экзамен завершится сразу, вынесены в отдельный блок», – отметили в ГИБДД. В качестве примера основания для прекращения проведения практического экзамена там привели ситуацию, когда кандидат не пристегнул ремень безопасности или использовал во время движения телефон. За менее грубые нарушения правил дорожного движения будут начисляться штрафные баллы. Всего в списке 41 пункт нарушений ПДД, за которые будет начисляться такие баллы. Экзамен будет считаться несданным, если кандидат в водители наберет пять и более штрафных баллов.

Для получения положительной оценки кандидату в водители необходимо продемонстрировать навыки безопасного управления транспортным средством в условиях реальной дорожной обстановки, набрав при этом, как и ранее, менее пяти штрафных баллов, добавили в Госавтоинспекции.

Вместе с тем, еще одним принципиальным нововведением с 1 апреля станет возможность присутствия наблюдателей в автомобиле при проведении экзамена. Ими могут выступить, например, другие кандидаты в водители, которые ожидают своей очереди на экзамен, а также представители общественных организаций и автошкол. Участие наблюдателей поможет добиться повышения прозрачности экзамена и разрешить возможные спорные ситуации.

Допуск к экзамену

МВД определило шесть оснований, которые предусматривают, при каких случаях кандидат в водители не будет допускаться к экзамену на права. В их числе – лишение прав, недостоверная информация, предоставление поддельных документов, неоплаченная госпошлина, отсутствие лицензии у автошколы, где учился кандидат в водители. Допускать к экзаменам на права будут с 16 лет. Для получения государственной услуги

несовершеннолетние заявители должны будут предоставить письменное согласие одного из законных представителей.

Аннулирование

Результаты экзаменов и водительское удостоверение могут быть аннулированы. «Такое аннулирование может быть осуществлено только по основаниям, предусмотренным правилами проведения экзаменов, а само аннулирование будет осуществляться путем внесения сведений об аннулировании водительского удостоверения в информационные системы Госавтоинспекции, в том числе в автоматизированном режиме», – говорится в административном регламенте.

Теория не изменится

Изначально Госавтоинспекция планировала увеличить число вопросов в теоретической части экзамена на получение водительских прав, а также изменить порядок приема испытания, то есть каждому вопросу планировалось присвоить определенное количество баллов, но, как сообщили ТАСС в пресс-центре МВД, теоретическая часть экзамена меняться не будет.

Сейчас все экзаменационные вопросы теоретической части на получение водительских прав объединены в 4 группы, состоящие из тематических блоков. В каждом тематическом блоке содержится по 5 вопросов. Билет формируется из четырех тематических блоков, каждый из которых выбирается случайным образом из соответствующей группы. Перестановка вопросов между тематическими блоками не допускается. В экзаменационном билете содержится 20 вопросов. На каждый вопрос приводится от двух до пяти вариантов ответов, один из которых правильный.

Кандидату в водители для ответа на 20 вопросов предоставляется 20 минут. В случае, если при ответе на вопросы билета он допустил две ошибки в разных тематических блоках, ему предоставляется возможность в течение 10 минут ответить на 10 вопросов из двух дополнительных тематических блоков. Дополнительные тематические блоки выбираются из тех же групп, что и тематические блоки, при ответе на вопросы которых кандидатом в водители были допущены ошибки.

При этом кандидатам в водители запрещается пользоваться на экзамене какой-либо литературой, техническими средствами или подсказками других людей. Если такие нарушения будут зафиксированы, то экзамен прекращается.

И теоретический, и практический экзамены подлежат видеофиксации.

<https://tass.ru/obschestvo/11044605>

ТАСС; 2021.04.01; КАБМИН ОБСУДИТ УЖЕСТОЧЕНИЕ САНКЦИЙ К НЕТРЕЗВЫМ ВОДИТЕЛЯМ

Правительство России рассмотрит в четверг проект закона, усиливающего ответственность за повторное вождение в нетрезвом виде. Об этом сообщила **пресс-служба** кабмина.

«Законопроектом в новой редакции излагается статья 264.1 («Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутому административному наказанию») Уголовного кодекса Российской Федерации, в части второй которой закрепляются повышенные меры ответственности за указанное деяние», – говорится в сообщении. Как отмечал ранее председатель правления Ассоциации юристов России Владимир Груздев, если гражданин, уже привлекавшийся за управление автомобилем в состоянии алкогольного опьянения, вновь будет задержан за такое же правонарушение, к нему будут применяться повышенные санкции. Если сейчас за такое повторное нарушение предусмотрено максимальное наказание в виде двух лет лишения свободы, то законопроект предлагает увеличить его до трех лет.

Также кабмин обсудит проект закона, который позволит установить денежные выплаты учащимся президентских кадетских училищ, суворовских военных училище, нахимовских

военно-морских училищ, кадетских (морских кадетских) военных корпусов, казачих кадетских корпусов и военно-музыкальных училищ. Правительство планирует на предстоящем заседании распределить бюджетные трансферты регионам на реализацию региональных программ развития промышленности. Кроме того, будет обсуждаться документ, направленный на совершенствование порядка применения электронных документов в судопроизводстве, а также закрепление возможности удаленного участия в судебных заседаниях с использованием личных средств коммуникации пользователей.

Кабмин рассмотрит и вопрос о выделении Ростуризму средств на грантовую поддержку общественных и предпринимательских инициатив, направленных на развитие внутреннего и въездного туризма.

Ряд вопросов повестки дня посвящен поправкам в налоговое законодательство. В частности, предлагается освободить ресурсоснабжающие организации, работающие на основании концессионных соглашений в малых городах, от обязанности исчислять налог на добавленную стоимость. Несколько документов также связано с поправками в бюджетное законодательство и в законы о госзакупках.

Кроме того, правительство обсудит поправки, которые уточняют вопросы применения закона о специальных экономических мерах, направленных на запрет (ограничение) совершения финансовых операций и замораживание (блокирование) денежных средств и иного имущества. «Проектом поправок уточнены полномочия контрольных лиц, основания для применения ответственности при осуществлении операций с денежными средствами, перечень операций, осуществляемых заблокированным лицом, компетенция уполномоченного органа, – отметили в правительстве. – Обеспечено приведение перечня организаций, осуществляющих операции с денежными средствами или иным имуществом блокируемых лиц, в соответствие с аналогичным перечнем, установленным Федеральным законом «О противодействии легализации (отмыванию) доходов, полученных преступным путем, и финансированию терроризма». Предусмотрены увеличение срока вступления в силу предлагаемых изменений, а также корректировка обратной силы законопроекта в части его распространения только на общие положения о специальных экономических мерах, а не на предусмотренные в отраслевом законодательстве».

Также правительство обсудит поправки в положение о Минздраве, которыми из числа полномочий министерства будут исключены контроль и координация деятельности Федерального медико-биологического агентства России.

<https://tass.ru/obschestvo/11044499>

ТАСС; 2021.04.01; В ЛДПР ПРЕДЛОЖИЛИ ДАТЬ ИНВАЛИДАМ ПРАВО БЕСПЛАТНОЙ ПАРКОВКИ, ЕСЛИ СПЕЦМЕСТА ЗАНЯТЫ

Депутаты от фракции ЛДПР во главе с председателем думского комитета по труду, социальной политике и делам ветеранов Ярославом Ниловым, а также член Совета Федерации Сергей Леонов в четверг вносят в Госдуму законопроект, который позволяет инвалидам парковаться бесплатно везде, если выделенные для них специальные места заняты. Текст и пояснительную записку Нилов опубликовал в своем Telegram-канале.

«Говоря о беспрепятственном доступе инвалидов и детей-инвалидов к т.н. объектам социальной, инженерной и транспортной инфраструктур, чаще всего имеют в виду бесплатные парковочные места, предназначенные для размещения ТС, управляемых инвалидами или перевозящих их», – написал Нилов.

Депутат напомнил, что «по закону квота для таких транспортных средств составляет не менее 10% от общего количества мест на платной парковке, но не менее одного места». Однако, указал он, если все специальные места заняты, инвалидам приходится оплачивать обычную парковку. «В противном случае инвалиду будет выписан административный штраф», – указывают авторы в пояснительных материалах.

В связи с этим парламентарии предлагают внести изменения в закон о социальной защите инвалидов, установив, что если на платной парковке все места, предназначенные для бесплатной парковки инвалидов, заняты, то машины с опознавательным знаком, включенные в федеральный реестр инвалидов, могут быть размещены на имеющихся свободных местах данной парковки бесплатно.

<https://tass.ru/obschestvo/11044855>

НИЖЕГОРОДСКАЯ ПРАВДА; ЮЛИЯ ПОЛЯКОВА; 2021.03.31; ПАВЕЛ САВАТЕЕВ: «СТРОИТЕЛЬСТВО М-12 ДАСТ ВНУШИТЕЛЬНЫЙ ТОЛЧОК ЭКОНОМИЧЕСКОМУ РАЗВИТИЮ РЕГИОНА»

Павел Саватеев высоко оценивает перспективы магистрали М-12.

В Нижегородской области набирает темпы строительство участка скоростной магистрали М-12 Москва – Казань. Что получит регион в связи с открытием новой магистрали и что это даст простым нижегородцам? Об этом мы расспросили **министра транспорта и автомобильных дорог области Павла Саватеева**.

– Павел Николаевич, строительство скоростной трассы М-12, безусловно, один из крупнейших транспортных проектов для нашего региона. Что она будет собой представлять?

– Новая магистраль протяжённостью почти 800 километров станет частью международного транспортного маршрута (МТМ) Европа – Западный Китай. По территории Нижегородской области пройдёт 275 километров М-12.

Перед строителями стоит задача – в 2024 году открыть движение по современной скоростной освещённой дороге с развязками на разных уровнях, без светофоров, с площадками для отдыха. Для того чтобы сохранить сложившиеся местные связи, проектировщики предусмотрят переходы и путепроводы для местных жителей. Для диких животных возведут специальные переходы – экодуки.

– Нижегородская область станет частью большого пути между Китаем и Европой. Что это даст региону? Как вы оцениваете значение трассы для экономического развития области?

– Строительство даст внушительный толчок экономическому развитию нашего региона, позволит снять инфраструктурные ограничения, в том числе проблемы с транспортной доступностью.

В граничащих с будущей трассой муниципальных образованиях проживает около 230 тысяч человек. Это более 7% от общей численности населения региона. На прилегающих территориях зарегистрировано более 3000 крупных и средних предприятий и организаций, в том числе предприятий оборонно-промышленного комплекса.

На долю территорий, которые будут связаны с этой трассой, уже приходится пятая часть всего сельскохозяйственного производства области.

А с открытием движения по М-12 у них появится большой потенциал для развития.

Реализация проекта благоприятно скажется на развитии транспортно-логистических компаний, будет способствовать созданию инфраструктуры придорожного сервиса: гостиниц, объектов общественного питания, автозаправок, авторемонтных мастерских.

На сегодня уже есть подтверждение реализации ряда крупных инвестиционных проектов до 2024 года с объёмом инвестиций более 20 миллиардов рублей.

– Как повлияет трасса на развитие связей с другими регионами? В частности, насколько перспективны для Нижегородской области экономические и культурные связи с Казанью?

– Открытие дороги выведет на новый уровень внутрироссийские деловые связи, обеспечит сокращение сроков грузооборота и рост объёмов перевозок как внутрироссийских, так и международных, а кроме того, даст новый импульс развитию торговли, сферы услуг.

Республика Татарстан для Нижегородской области – один из приоритетных межрегиональных партнёров. Скоростная автодорога Москва – Нижний Новгород –

Казань укрепит многолетнее сотрудничество. Можно ожидать роста товарооборота. Есть взаимный интерес в развитии взаимодействия в торгово-экономической, научно-технической и культурной областях.

– Какие ещё перспективы откроются для региона?

– Ожидаем увеличения туристического потока за счёт посещения региона путешественниками, совершающими поездки из Европы в Китай и из Китая в Европу. Прогнозируем рост внутрироссийского автотуризма. Использование инфраструктуры маршрута как рекламной площадки будет способствовать продвижению туристского потенциала Нижегородской области. В нашей области много интереснейших исторических и культурных ценностей, которые в настоящее время известны только узкому кругу местного населения.

– Что сейчас происходит в районах и городских округах, где пройдёт новая магистраль? Каково участие министерства транспорта и автомобильных дорог региона в этом процессе?

– В Нижегородскую область перебрасывают технику и рабочих для строительства участка трассы. Началось возведение временных жилых городков, расчистка территории для строительства.

Распоряжением правительства области создана региональная рабочая группа по реализации проекта. В неё вошли представители профильных министерств и ведомств, а также органов местного самоуправления.

Министерством транспорта и автомобильных дорог региона организовано взаимодействие с государственной компанией «Автодор» и подрядными организациями, осуществляется координация работы структурных подразделений правительства для оперативного решения вопросов.

– В глобальном масштабе плюсы строительства новой магистрали очевидны. А что получают простые нижегородцы?

– Один из главных плюсов проекта – экономия времени. Ведь именно его потери невосполнимы, а со строительством новой дороги у жителей области появится возможность добраться до Москвы или Казани за 3–4 часа. Кроме того, трасса – это новые рабочие места по обслуживанию, перспективы для развития малого бизнеса в сфере автозаправки, ремонтного обслуживания, общественного питания, хостелов и мотелей.

Также за пределы Нижнего Новгорода будет выведена часть транзитного автотранспорта. Это улучшит экологическую обстановку, снизит число дорожно-транспортных происшествий, сделает мегаполис комфортнее и безопаснее для проживания.

<https://pravda-nn.ru/interview/pavel-savateev-stroitelstvo-m-12-dast-vnushitelnyj-tolchok-ekonomicheskomu-razvitiyu-regiona/>

РИА НЕДВИЖИМОСТЬ; 2021.03.31; ИНВЕСТОР НА САХАЛИНЕ ПОЛУЧИЛ ОТ РЖД ТЕХУСЛОВИЯ СОЗДАНИЯ Ж/Д ВЕТКИ

Инвестор многофункционального грузового комплекса на Сахалине в Поронайске получил от РЖД технические условия создания железнодорожной ветки, заявил РИА Новости гендиректор компании «Многофункциональный грузовой район» (МГР) Алексей Ферт.

Правительство РФ во вторник утвердило концессионное соглашение о строительстве многофункционального грузового комплекса в порту Поронайск на восточном побережье Сахалина. Планируется, что в составе комплекса будут созданы угольный (мощностью до 5 миллионов тонн в год), нефтяной (до 5,5 миллиона) и газовый (до 2,8 миллиона тонн в год) терминалы. Кроме того, на территории будет построена база снабжения и бункеровочный (заправочный) комплекс.

«Для нового порта будет предусмотрена вся необходимая инфраструктура, в том числе логистическая. Также запланировано строительство железнодорожного пути непосредственно в порт, техусловия для него уже получены от РЖД», – рассказал Ферт. По его словам, пока о разделении проекта на этапы говорить преждевременно. «Вопрос об этапности строительства грузового района будет окончательно решаться по результатам проектирования», – пояснил он, добавив, что по итогам проектирования будет определён и конечный состав транспортной инфраструктуры.

Ранее собеседник агентства сообщал, что старт строительства объекта планируется в 2023 году, а перенос сроков заключения концессионной соглашения (планировалось в декабре 2020 года) связан с ограничениями из-за COVID и межведомственными согласованиями.

<https://realty.ria.ru/20210331/sakhalin-1603563548.html>

ТАСС; 2021.03.31; ОБЪЕМ Ж/Д ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В КРЫМ ЧЕРЕЗ МОСТ ПЛАНИРУЕТСЯ УВЕЛИЧИТЬ В 2,5 РАЗА

Объем грузовых железнодорожных перевозок через Крымский мост в 2021 году планируется увеличить в 2,5 раза – до 6 млн тонн, сообщил в среду председатель Совета министров Республики Крым Юрий Гоцанюк.

«В этом году планируется рост грузоперевозок железнодорожным транспортом. После запуска железнодорожных грузоперевозок по Крымскому мосту было перевезено в прошлом году 2,5 млн тонн, в текущем мы ожидаем увеличение грузооборота до 6 млн тонн, то есть почти в 2,5 раза», – сказал Гоцанюк, выступая с докладом на сессии Госсовета Республики Крым.

Он добавил, что в 2021 году планируется развитие железнодорожной инфраструктуры на полуострове. В частности, начнется реконструкция железнодорожной ветки на участке Багерovo – Джанкой с ответвлением на Феодосию, а также реконструкция 25 пассажирских платформ.

Крымский мост – самый длинный в России и Европе, соединяет Керченский полуостров (Крым) с Таманским полуостровом (Краснодарский край). Он обеспечивает бесперебойное транспортное сообщение Крыма с другими регионами России. Длина железнодорожного моста составляет 18,1 км, автомобильного – 17 км. Автомобильная часть моста начала работать в мае 2018 года, грузовое движение по нему началось позже – осенью того же года. Пассажирское движение по железнодорожной части моста открылось в декабре 2019 года, движение грузовых поездов – в июле 2020 года.

<https://tass.ru/ekonomika/11035785>

ТАСС; 2021.03.31; РЕКОНСТРУКЦИЮ УЧАСТКА КАЛАНЧЕВСКАЯ – КУРСКАЯ МЖД ЗАВЕРШАТ В 2023 ГОДУ

Реконструкцию участка Каланчевская – Курская Московской железной дороги (МЖД) завершат на полтора года раньше срока, в 2023 году. Работы уже выполнены на 45%, но для их завершения на МЦД-2 изменят график движения поездов, сообщил журналистам в среду мэр Москвы Сергей Собянин.

«Очень сложный проект, но, тем не менее, на сегодняшний день 45% от объема реализовано, и железнодорожники активно работают, насколько это возможно. Надеюсь, что в 2023 году он (проект реконструкции участка МЖД Каланчевская – Курская) будет полностью реализован. Это потребует определенных ограничений по движению на МЦД-2, начиная с конца мая этого года до мая 2022 года. Затем, наоборот, и скорость, и количество поездов будут увеличиваться, и [это] даст возможность запустить МЦД-4 – самый востребованный, самый объемный проект из всех проектов по МЦД», – сказал Собянин в ходе осмотра реконструкции участка Москва-Каланчевская – Москва-Пассажирская-Курская – Нижегородская (Карачарово) МЖД.

Как уточнил замгендиректора ОАО «РЖД» Олег Тони, работы на данном участке идут по графику. С 29 мая будет задействована новая инфраструктура – построенный путь, обкатка которого продлится месяц. Затем будет закрыт существующий главный путь на данном участке, и поезда будут идти в обе стороны по одному пути.

«Поезда будут идти реверсом <...> – это уникальная технология, связанная с организацией и безопасностью движения. Как результат – несколько временно снизим количество поездов, но это позволяет нам достаточно активно работать на строительстве дальше в этом узком месте», – сказал Тони.

Он уточнил, что на объекте работают 700 человек и задействовано 200 единиц техники. Планируется построить новые пути на месте ныне существующих к середине 2022 года. В марте 2023 года участок МЖД длиной 16,5 км на 4 пути планируется ввести в эксплуатацию полностью. По его словам, риска по вводу объекта железнодорожники не видят.

«Мы в два раза увеличиваем количество поездов, которые смогут здесь проехать. При этом применяются новейшие технологии при производстве работ. <...> Там, где попросили жители, шумозащитные экраны будут прозрачные – желающие будут видеть, как будут идти поезда по этой инфраструктуре, а, вот, слышать этого не будут», – отметил Тони.

Гигантский проект в центре Москвы

«Продолжаем с «Российскими железными дорогами», коллегами из Московской области и **министерства транспорта** реализовать крупнейший проект по строительству Московских центральных диаметров. Первые два диаметра запущены и показывают свою высокую эффективность. Несмотря на санитарные ограничения из-за пандемии [коронавируса], на днях получили новый рекорд по количеству пассажиров, которые за сутки проехали на МЦД-1 и МЦД-2 – это 575 тыс. человек. Гигантский объем пассажиропотока, востребованность этих диаметров очень большая», – отметил Собянин. Он добавил, что при старте проекта МЦД «рисков было огромное количество», так как работа крайне сложна, а сроки ограничены. Мэр выразил надежду, что планы по реализации проекта, которые ранее были поддержаны и утверждены **президентом РФ Владимиром Путиным**, будут выполнены. Мэр сообщил, что в данный момент ведется работа над созданием МЦД-3, МЦД-4 и МЦД-5.

«Чтобы запустить четвертый диаметр, необходимо расширить самую узкую и проблемную горловину, которая есть на Московском узле – курско-каланчевский коридор, который соединяет эти две станции. Он узкий и не дает возможность увеличить количество поездов, не дает возможность запустить МЦД-4. Мы долго сомневались, начинать этот гигантский проект или нет, – он идет прямо в центре города через Комсомольскую площадь, требует строительства новых путей и железнодорожных путепроводов, реконструкцию существующих автомобильных путепроводов», – пояснил он.

Собянин подчеркнул, что на реализацию данного проекта власти не решались ни в советское время, ни в постсоветское время. Но для запуска МЦД-4 реконструкция участка МЖД между станциями Курская и Каланчевская крайне необходима.

«Поэтому мы решились все-таки и пошли на эту реконструкцию. Она проводится в сложнейших условиях не прекращающегося движения железнодорожных составов, в действующей инфраструктуре всей инженерной и так далее», – заключил мэр.

Движение по первым Московским центральным диаметрам от Одинцово до Лобни и от Нахабино до Подольска открыли в ноябре 2019 года. С большинства станций МЦД можно сделать пересадки на метро, МЦК и радиальные направления МЖД. Всего планируется открытие пяти диаметров. Еще осталось ввести в эксплуатацию МЦД-3 от Зеленограда до Раменского, МЦД-4 – от Апрелевки до Железнодорожного и МЦД-5 Пушкино – Домодедово.

<https://tass.ru/moskva/11039657>