



Ежедневный мониторинг СМИ

2 АПРЕЛЯ 2021

СОДЕРЖАНИЕ

ER-GOSDUMA.RU; 2021.04.01; ВЛАДИМИР АФОНСКИЙ: ВНЕДРЕНИЕ ЭЛЕКТРОННОГО ДОКУМЕНТООБОРОТА В РАБОТУ ТРАНСПОРТНЫХ КОМПАНИЙ ПОМОЖЕТ РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ ПЕРЕРАБОТКИ ВОДИТЕЛЕЙ	4
МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2021.04.01; В МИНТРАНСЕ ВРУЧИЛИ ГОСУДАРСТВЕННЫЕ И ВЕДОМСТВЕННЫЕ НАГРАДЫ	5
РБК; 2021.04.02; «АЭРОФЛОТ» И S7 ОПРОВЕРГЛИ РОСТ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ	5
РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2021.04.01; РФ И ОАЭ ОБСУДИЛИ СОТРУДНИЧЕСТВО В АВИАЦИИ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ, МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ – МИНТРАНС. РОССИЯ 24; 2021.04.01; ВЛАДИМИР СОЛОДОВ: СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ НЕОБХОДИМО РАСШИРИТЬ. 5-Я СТУДИЯ	6
ВЕСТИ ИРКУТСК; 2021.04.01; ГЛАВА РОСАВИАЦИИ И ГУБЕРНАТОР ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ ОЦЕНИЛИ СОСТОЯНИЕ СЕВЕРНЫХ АЭРОПОРТОВ РЕГИОНА.....	7
РОССИЯ 1; СЕРГЕЙ САМОХА; 2021.04.01; ЭКЗАМЕНЫ НА ВОДИТЕЛЬСКИЕ ПРАВА С 1 АПРЕЛЯ СДАЮТ ПО НОВОМУ РЕГЛАМЕНТУ. ВЕСТИ В 20:00	7
ТАСС; 2021.04.01; ВЛАСТИ КОМИ СЧИТАЮТ, ЧТО РЕГИОН ОБЛАДАЕТ ПОТЕНЦИАЛОМ НАПОЛНЕНИЯ ГРУЗАМИ 10% СЕВМОРПУТИ	7
ТАСС; 2021.04.01; СОЛОДОВ ЗАЯВИЛ, ЧТО СМП ПОМОЖЕТ ВЕРНУТЬ КАМЧАТКЕ СТАТУС ЦЕНТРА ОТПРАВКИ ГРУЗОВ С ВОСТОКА	8
ПРАЙМ; АННА БОДРОВА; 2021.04.01; СУЭЦ ПОДКРАЛСЯ НЕЗАМЕТНО: УТЕРЯННОЕ ДЕСЯТИЛЕТИЕ РОССИЙСКИХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК	9
ПРАЙМ; 2021.04.01; НАЗВАН НОВЫЙ СПОСОБ РАЗВИТИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ	10
РИА НОВОСТИ; 2021.04.01; ДЕРИПАСКА НАШЕЛ В РОССИИ АЛЬТЕРНАТИВУ СУЭЦКОМУ КАНАЛУ	11
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.04.01; ЧЕРЕПОВЕЦ ПОЛУЧИТ 17 НОВЫХ ГАЗОМОТОРНЫХ АВТОБУСОВ	11
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.04.01; КАРАЧАЕВО-ЧЕРКЕСИЯ НАЧАЛА ВНЕДРЯТЬ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНУЮ ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ	12
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.04.01; НА САРАПУЛЬСКОМ ТРАКТЕ В УДМУРТИИ ПОЯВИЛСЯ ПУНКТ ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ	12
ТАСС; 2021.04.01; КАБМИН ОБСУЖДАЕТ НОВЫЙ МЕХАНИЗМ ПОМОЩИ РЕГИОНАМ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ	12
ТАСС; 2021.04.01; КАБМИН ПЛАНИРУЕТ СКОРРЕКТИРОВАТЬ ЕЩЕ 125 ЗАКОНОВ В РАМКАХ КОНТРОЛЬНО-НАДЗОРНОЙ РЕФОРМЫ	13
ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА ШОХИНА; 2021.04.02; ПРАВИТЕЛЬСТВО СОЗДАСТ ИНВЕСТИЦИОННУЮ КАРТУ РОССИИ; ИНВЕСТОРЫ УЗНАЮТ, В КАКИХ РЕГИОНАХ ИХ ЖДУТ И КАКИЕ УСЛОВИЯ РАБОТЫ БУДУТ ИМ ПРЕДОСТАВЛЕНЫ.....	13
РБК; СВЕТАНА БУРМИСТРОВА; 2021.04.02; ВЛАСТИ ОТЛОЖИЛИ СТРОИТЕЛЬСТВО ПЕРВОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В ТУВЕ НА ПЯТЬ ЛЕТ	15

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; СЕРГЕЙ НОВИКОВ; 2021.04.02; ОСТРОВ ЖДЕТ САМОЛЕТОВ; РОССИЯ И КУБА УВЕЛИЧИВАЮТ КОЛИЧЕСТВО СОВМЕСТНЫХ ПРОЕКТОВ.....	16
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.04.01; ЛЕТЯТ ПЕРЕЛЕТНЫЕ ПЛАНЫ; АВИАСООБЩЕНИЕ С МИРОМ ВОЗОБНОВЛЯЕТСЯ, НО ПУТЕШЕСТВОВАТЬ ПОКА ДОРОГО И ПОЧТИ НЕКУДА.....	17
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.04.02; МЕСТО ЗАНЯТО; ИНВАЛИДОВ ПРЕДЛОЖИЛИ ОСВОБОДИТЬ ОТ ПЛАТЫ ЗА ПАРКОВКУ	18
РИА НОВОСТИ; ДМИТРИЙ ЕРМАКОВ; 2021.04.02; ПО ТРАКТУ НЕ ДОЙДЕШЬ: КАК РОССИЯНЕ ЖИВУТ БЕЗ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА	19
АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; 2021.04.02; САРАЙ НА КОЛЁСАХ. ПОЧЕМУ ЦЕНА ЗА ПРОЕЗД РАСТЁТ, А СЕРВИС – НЕТ?.....	22
ВЕДОМОСТИ; АНДРЕЙ СТАСЬ; 2021.04.02; РОССИЯ БУДУЩЕГО; У ОТЕЧЕСТВЕННЫХ СТАРТАПОВ ЕСТЬ ШАНСЫ НА РЫНКЕ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА.....	24
КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; АЛЕКСАНДР ДРЕМЛЮГИН; 2021.04.02; «РОСТЕХ» РАССТАНЕТСЯ С «МОРЕМ»; КРЫМСКАЯ ВЕРФЬ БУДЕТ ПЕРЕДАНА ОСК.....	25
КОММЕРСАНТЪ КРАСНОДАР; АЛЕКСЕЙ БЕЛЯНИН; 2021.04.02; «ТАМАНЬ» ВЫХОДИТ ИЗ ТУМАНА; ОДОБРЕН ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА ВТОРОГО ЭТАПА СУХОГРУЗНОГО РАЙОНА ПОРТА ТАМАНЬ.....	26
КОММЕРСАНТЪ С-ПЕТЕРБУРГ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2021.04.01; ПУЛКОВО ОЦЕНИТ БАЗУ; АЭРОПОРТ ВЕРНЕТСЯ К ОБСУЖДЕНИЮ ПЛАНОВ РАЗВИТИЯ ПОСЛЕ ЛЕТНЕГО СЕЗОНА.....	28
ТАСС; 2021.04.01; ИССЛЕДОВАНИЕ РАНХИГС И GOOGLE: ПАНДЕМИЯ СТАЛА ТРИГГЕРОМ ДЛЯ МАСШТАБНОЙ ЦИФРОВИЗАЦИИ	29
ТАСС; 2021.04.01; КАЗАХСТАН ВЫСТАВИТ НЕСКОЛЬКО САНИТАРНЫХ ПОСТОВ НА ГРАНИЦЕ С РОССИЕЙ	30
ПРАЙМ; 2021.04.01; ОЧЕРЕДЬ ИЗ ФУР НА ГРАНИЦЕ РФ С ЛИТВОЙ СОКРАТИЛАСЬ ДО 35 МАШИН – КАЛИНИНГРАДСКАЯ ТАМОЖНЯ	30
МАГАДАНМЕДИА; 2021.04.01; МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ «СОКОЛ» ПРИНЯТ В МАГАДАНЕ ПОД ЗАЩИТУ ВЕДОМСТВЕННОЙ ОХРАНЫ МИНТРАНСА РФ.	31
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2021.04.01; ЭКОЛОГО-ОРНИТОЛОГИЧЕСКОЕ ОБСЛЕДОВАНИЕ В ШЕРЕМЕТЬЕВО ПЛАНИРУЮТ ПРОВЕСТИ ДО КОНЦА ГОДА	31
ТАСС; 2021.04.01; БОЛЕЕ 50 ТОНН ВАКЦИН ОТ КОРОНАВИРУСА ДОСТАВИЛИ САМОЛЕТЫ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ» С НАЧАЛА ГОДА	32
ТАСС; 2021.04.01; БОЛЕЕ 20 ТЫС. ЛЬГОТНЫХ БИЛЕТОВ ПРИОБРЕЛИ МНОГОДЕТНЫЕ СЕМЬИ ЯНАО ЗА ДВА ГОДА	32
РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2021.04.01; «АЭРОФЛОТ» ОТКРЫВАЕТ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ НА СЕЙШЕЛЫ	33
РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2021.04.01; ТРИ АВИАКОМПАНИИ ПЛАНИРУЮТ ЛЕТАТЬ ИЗ ШВЕЦИИ В РОССИЮ	33
РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2021.04.01; АВИАКОМПАНИЯ FINNAIR ВОЗОБНОВЛЯЕТ РЕЙСЫ ИЗ ХЕЛЬСИНКИ В МОСКВУ НА ФОНЕ ПАНДЕМИИ	33
РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2021.04.01; БЕЛОРУССКАЯ «БЕЛАВИА» ВОЗОБНОВИТ РЕЙСЫ В НИЖНИЙ НОВГОРОД С 11 АПРЕЛЯ – КОМПАНИЯ	34

МОСКВА 24; 2021.04.01; АВТОЭКСПЕРТ ОБЪЯСНИЛ, ПОЧЕМУ ВИНОВНИК ДТП НА САДОВОМ ПРОДОЛЖАЛ ЕЗДИТЬ ПОСЛЕ 400 НАРУШЕНИЙ	34
ТАСС; 2021.04.01; В ГИБДД ЗАЯВИЛИ, ЧТО РОССИЯНЕ СТАЛИ РЕЖЕ СДАВАТЬ НА ПРАВА С ПЕРВОГО РАЗА	35
REGNUM; 2021.04.01; В БАШКИРИИ ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ ПО МОДЕРНИЗАЦИИ ТРАМВАЙНОЙ СЕТИ УФЫ.....	35
ТАСС; 2021.04.01; ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО РЖД ВПЕРВЫЕ С НАЧАЛА ПАНДЕМИИ ПОКАЗАЛИ РОСТ	35
ТАСС; 2021.04.01; ПОГРУЗКА НА СЕТИ РЖД В МАРТЕ ВЫРОСЛА ДО 109,4 МЛН ТОНН.....	36
ТАСС; 2021.04.01; РАН И РЖД ДОГОВОРИЛИСЬ ВМЕСТЕ РАЗВИВАТЬ ТЕХНОЛОГИИ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА	36
ИНТЕРФАКС; 2021.04.01; ОПЕРАТОР Ж/Д ПЕРЕВОЗОК В КРЫМ В ИЮНЕ ЗАПУСКАЕТ ПОЕЗД ИЗ ТАМБОВА	37
РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2021.04.01; КАЛИНИНГРАДСКИЕ ВЛАСТИ И РЖД ВМЕСТЕ РАЗРАБАТЫВАЮТ ТУРИСТИЧЕСКИЕ ТУРЫ	37
ИНТЕРФАКС; 2021.04.01; СТИВИДОРЫ ОБЕСПОКОЕНЫ ПРОЕКТОМ РЕДЕВЕЛОПМЕНТА ТЕРРИТОРИЙ ПОРТА САНКТ-ПЕТЕРБУРГ.....	37
РИА НОВОСТИ; 2021.04.01; НА МЕСТЕ ЗАТОНУВШЕГО В ВОЛХОВЕ ТЕПЛОХОДА УСТАНОВИЛИ БОНОВЫЕ ЗАГРАЖДЕНИЯ.....	39

ПУБЛИКАЦИИ

ER-GOSDUMA.RU; 2021.04.01; ВЛАДИМИР АФОНСКИЙ: ВНЕДРЕНИЕ ЭЛЕКТРОННОГО ДОКУМЕНТООБОРОТА В РАБОТУ ТРАНСПОРТНЫХ КОМПАНИЙ ПОМОЖЕТ РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ ПЕРЕРАБОТКИ ВОДИТЕЛЕЙ

Заместитель Председателя комитета Госдумы по транспорт и строительству, федеральный координатор партийного проекта «ЕДИНОЙ РОССИИ» «Безопасные дороги» Владимир Афонский, комментируя идею оформления путевого листа водителя в электронном виде, подчеркнул, что новая мера поможет решить проблему переработки водителей.

Эксперты бьют тревогу: виновниками аварий все чаще становятся усталые и невыспавшиеся водители. До 45 процентов аварий на дорогах России случаются из-за переутомления человека, находящегося за рулем. В первую очередь это водители такси, а также сотрудники интернет-магазинов и служб доставки, водители-дальнобойщики.

«На совещании в Государственной Думе министр транспорта Виталий Савельев поддержал идею оформления путевого листа в электронном виде и подчеркнул, что законодательно это будет предусмотрено в проекте федерального закона «Об автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте», который в настоящее время проходит процедуру согласования», – пояснил координатор партпроекта.

Афонский констатировал, что при суммированном учете рабочего времени продолжительность ежедневного труда водителей не должна превышать 10 часов. Об этом говорится в приказе **Минтранса России** от 20.08.2004 №15 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей». Работники такси, служб доставки и дальнобойщики не редко пренебрегают сегодня этими требованиями.

«Проблему призваны решить электронные путевые листы. Благодаря им возможно будет вести учет работы водителя. В электронном путевом листе будут содержаться сведения о маршруте, пробеге, отметки о предрейсовом медосмотре водителя и контроле техсостояния машины. Особенно важной станет информация о времени нахождения водителя за рулем», – подчеркнул депутат.

Афонский также рассказал, что в 2020 году в пяти субъектах РФ: Московской области, Республике Татарстан, Калужской и Рязанской областях, а также в Краснодарском крае был проведен эксперимент **Минтранса РФ** по электронному оформлению грузоперевозок. География эксперимента охватила 17 компаний. В общей сложности около месяца регуляторы, крупнейшие автоперевозчики и грузовладельцы отработывали взаимодействие прототипа единой государственной информационной системы и систем транспортных компаний для обмена электронными транспортными накладными и электронными путевыми листами.

«Эксперимент подтвердил, что государство сегодня имеет реальные инструменты для повышения эффективности контроля за режимом рабочего времени и времени отдыха водителей. К ним относятся электронные тахографы, браслеты контроля для водителей и электронный путевой лист. Внедрение их в широкий оборот позволит фиксировать превышение закрепленного нормативами интервала вождения, что будет способствовать повышению безопасности на российских дорогах», – заключил Афонский.

<http://er-gosduma.ru/news/vladimir-afonskiy-vnedrenie-elektronnogo-dokumentooborota-v-rabotu-transportnykh-kompaniy-pomozhet-r/>

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2021.04.01; В МИНТРАНСЕ ВРУЧИЛИ ГОСУДАРСТВЕННЫЕ И ВЕДОМСТВЕННЫЕ НАГРАДЫ

Сегодня, 1 апреля в Министерстве транспорта РФ прошла торжественная церемония вручения государственных и ведомственных наград наиболее отличившимся представителям транспортной отрасли. Об этом сообщает пресс-служба ведомства.

В своем приветственном слове глава Минтранса Виталий Савельев отметил заслуги собравшихся транспортников. «Вы личным примером доказали свою преданность профессии, ответственность и компетентность. Ваши яркие и выдающиеся достижения, без сомнения, станут гордостью и достоянием отрасли. От вас зависит надежность работы транспортной системы, безопасность пассажиров и персонала, рост экономических показателей и качества сервиса», – сказал он.

Министр выразил благодарность за вложенные в развитие и становление отрасли силы, энергию и мастерство председателю Совета ветеранов войны и труда автомобильного транспорта Андрею Жильцову. Ему вручена ему медаль Павла Мельникова. «Вы воспитываете молодое поколение транспортников в правильном патриотическом ключе, сохраняете традиции и память о подвигах ветеранов», – подчеркнул глава транспортного ведомства.

Медалью «За взаимодействие» награжден заместитель министра науки и высшего образования РФ Андрей Омельчук. Он активно способствовал сотрудничеству с Минтрансом по вопросам развития отраслевого образования. В том числе благодаря его заслугам в федеральном бюджете впервые были предусмотрены средства на модернизацию инфраструктуры образовательных учреждений, обмундирование и питание курсантов транспортных вузов.

Глава Минтранса отметил заслуги бессменного руководителя ОАО «Порт Коломна» Владимира Алексеева, возглавляющего предприятие уже 30 лет. Сегодня порт стабильно и эффективно развивается, входит в число лидеров по объему перевозок внутренним водным транспортом. Владимир Алексеев награжден медалью Павла Мельникова.

Большой вклад в развитие транспортно-экономической науки и подготовки профильных кадров внес директор института экономики и финансов Российского университета транспорта Юрий Соколов. Он является автором более 260 научных и учебно-методических трудов, входящих в международные базы цитирования. Юрий Соколов удостоен почетной грамоты Президента Российской Федерации.

В заключительном слове министр транспорта поблагодарил награжденных за отличную работу и пожелал успехов в дальнейшей трудовой деятельности.

<http://morvesti.ru/news/1679/88953/>

РБК; 2021.04.02; «АЭРОФЛОТ» И S7 ОПРОВЕРГЛИ РОСТ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ

Нет никаких оснований говорить о росте цен на авиабилеты, сообщил РБК представитель «Аэрофлота». Также повышение цен не подтвердили в авиакомпании S7, а в Минтрансе указали, что по ряду направлений внутри страны цены снизились.

«Информация, представленная рядом агрегаторов о якобы росте цен на авиабилеты по сравнению с 2019 годом, не основана на данных всего рынка и не может расцениваться как реальное положение дел», – сообщили в Минтрансе.

Продажи на период апрель–июнь 2021 года в среднем на 7% дешевле, чем за аналогичный период 2019 года, указали в ведомстве. Там отметили, что по целому ряду направлений в России цены снизились. В частности, при сравнении июня 2021 года к июню 2019 года упала стоимость по маршруту Москва – Ростов-на-Дону (на 22%), Москва – Кемерово (18%) и Москва – Томск (14%).

В «Аэрофлоте» отметили, что в связи с закрытием зарубежных направлений практически все авиакомпании переориентировали парк на внутренние линии и цены существенно снизились. «Цены упали, и нет пока оснований говорить о росте. Есть только небольшие сезонные колебания, связанные с праздниками и периодом отпусков», – заключили в авиакомпании.

Средний тариф на рейсах S7 Airlines по России в первом квартале текущего года на 1% ниже, чем в первом квартале прошлого года, сообщил РБК представитель компании. **«Текущая стоимость билетов S7 Airlines на апрель–июнь 2021 года на 7% дешевле, чем за аналогичный период 2019 года», – уточнил собеседник.**

Представитель авиакомпании «Победа» сказал РБК, что, несмотря на рост аэропортовых тарифов на 20% и рост курса доллара на 15%, компании удалось сохранить цены на авиабилеты. «На ряде направлений средний тариф снизился. Например, Сургут – Махачкала сейчас дешевле в среднем на 16%, Москва – Кемерово – на 19%, Москва – Сургут – на 14%, Москва – Новосибирск – на 17%, Санкт-Петербург – Екатеринбург – на 10%», – сообщил собеседник.

<https://www.rbc.ru/society/02/04/2021/6066c85d9a794742874b7348>

РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2021.04.01; РФ И ОАЭ ОБСУДИЛИ СОТРУДНИЧЕСТВО В АВИАЦИИ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ, МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ – МИНТРАНС

Россия и ОАЭ обсуждают развитие сотрудничества в авиации, железнодорожном и морском транспорте, сообщает **Минтранс РФ**.

Ведомство отмечает, что 31 марта в **Минтрансе** прошла встреча **статс-секретаря – замминистра транспорта РФ Дмитрия Зверева** с чрезвычайным и полномочным послом ОАЭ, доктором Мохаммадом Ахмадом Альджабером.

«Стороны обсудили актуальные вопросы сотрудничества России и ОАЭ в сфере транспорта. Достигнута договоренность о проведении в ближайшее время встречи авиационных экспертов двух стран. Также признана целесообразность наращивания взаимодействия в сфере железнодорожного и морского транспорта. Кроме того, говорилось о разрабатываемых проектах меморандумов о взаимопонимании между **Минтрансом России** и министерством инфраструктурного развития ОАЭ», – говорится в сообщении.

«Документы касаются сотрудничества в сфере железнодорожного транспорта и инфраструктуры железнодорожного транспорта на территории ОАЭ, а также взаимодействия в области развития портовой инфраструктуры двух стран. Российская сторона предложила расширить соглашение о летной годности на неограниченное количество типов российской авиационной техники, которая в перспективе будет поставляться на рынок.

РОССИЯ 24; 2021.04.01; ВЛАДИМИР СОЛОДОВ: СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ НЕОБХОДИМО РАСШИРИТЬ. 5-Я СТУДИЯ

Губернаторы попросили правительство расширить Северный морской путь. В Большой Северный морской путь должны войти порты от Владивостока, включая Сахалин и Петропавловск-Камчатский, и до Санкт-Петербурга на Западе, включая Мурманск, Архангельск. Сейчас Северный морской путь формально – это только часть маршрута от Новой Земли до Берингова пролива. Что даст формальное расширение пути, говорит губернатор Камчатского края Владимир Солодов.

<https://www.vesti.ru/video/2283945>

ВЕСТИ ИРКУТСК; 2021.04.01; ГЛАВА РОСАВИАЦИИ И ГУБЕРНАТОР ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ ОЦЕНИЛИ СОСТОЯНИЕ СЕВЕРНЫХ АЭРОПОРТОВ РЕГИОНА

Бизнес должен отвечать за работу своих социально важных предприятий. Об этом заявили глава Росавиации Александр Нерадько и губернатор Иркутской области Игорь Кобзев после визита в аэропорт Усть-Кута и знакомства с ситуацией в аэропорту Киренска.

Напомним, здание аэропорта Усть-Кута с 1998 года находится в собственности авиакомпании «ЮтЭйр». Стороны отметили, что состояние аэровокзала удручающее. Поэтому собственник должен построить новое. Похожая ситуация и воздушной гавани Киренска. Там собственник – Киренское авиапредприятие. И состояние аэродрома тоже оставляет желать лучшего. Предварительная стоимость реконструкции взлётно-посадочной полосы, рулёжных дорожек и перрона оценивается 1 миллиард 300 миллионов рублей. При этом аэропорт пока не входит в комплексный план модернизации инфраструктуры. Игорь Кобзев и Александр Нерадько сообщили, что наметили дорожные карты для решения авиапроблем Киренска, Усть-Илимска и Усть-Кута.

– Говорили о том, что должна быть социальная ответственность у тех людей из бизнеса, которые взяли в управление эти аэропорты. Эти люди должны понимать социальную значимость таких важных объектов, как аэропорты. С учётом необходимости обеспечения транспортной доступности вкладывать свои средства, а не сетовать на то, что аэропорты убыточны, – говорит руководитель Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиации) Александр Нерадько.

– Мы готовы включиться в модернизацию взлётно-посадочных полос, рулёжных дорожек и другой приаэродромной территории, которую можно сегодня включить в работу за счёт средств федерального бюджета, – говорит губернатор Иркутской области Игорь Кобзев.

<https://vestiirk.ru/news/society/258512/>

РОССИЯ 1; СЕРГЕЙ САМОХА; 2021.04.01; ЭКЗАМЕНЫ НА ВОДИТЕЛЬСКИЕ ПРАВА С 1 АПРЕЛЯ СДАЮТ ПО НОВОМУ РЕГЛАМЕНТУ. ВЕСТИ В 20:00

Экзамены на водительские права с этого дня сдают по новому регламенту. Площадка отменена. Теперь знания и навыки проверяют сразу в городе. А за непристегнутый ремень или разговор по телефону за рулем соискателя отправят на пересдачу.

<https://www.vesti.ru/video/2283962>

ТАСС; 2021.04.01; ВЛАСТИ КОМИ СЧИТАЮТ, ЧТО РЕГИОН ОБЛАДАЕТ ПОТЕНЦИАЛОМ НАПОЛНЕНИЯ ГРУЗАМИ 10% СЕВМОРПУТИ

Республика Коми готова активно участвовать в наполнении грузами Северного морского пути (СМП). Согласно первичной оценке, регион обладает потенциалом формирования не менее 10% объема обратной грузовой базы Севморпути, говорится в распространенном в четверг сообщении пресс-службы главы региона.

На совещании 31 марта вице-премьер – полномочный представитель президента в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев поручил разработать предложения по установлению ответственности грузоотправителей за отказ от отправки по СМП. «Республика Коми готова активно участвовать в наполнении грузами Северного морского пути. <...>. Только первичная оценка показывает, что Коми обладает потенциалом формирования не менее 10% всего объема обратной грузовой базы СМП без учета транзита. В то же время для вывоза этой грузовой базы необходимо расширение транспортного сообщения для подхода к портам СМП. Для Коми базовыми инфраструктурными проектами по расширению таких транспортных коридоров являются «Северный широтный ход» и «Баренцкомур» со строительством порта «Индига», – говорится в сообщении.

Значительный потенциал региона для заполняемости контейнерных перевозок отмечен в лесной и деревообрабатывающей промышленности в интересах рынков Азиатско-Тихоокеанского региона. Высоким потенциалом для перевозок по СМП обладает собственная минерально-сырьевая база региона (нефть, газ, уголь, бокситы, титан, горнорудные материалы), а также продукция целлюлозно-бумажной и полимерной промышленности.

Северный широтный ход позволит снизить затраты на транспортную составляющую для вывоза нефти и газа на азиатском и европейском направлениях. В рамках проекта будет создано более 2 000 рабочих мест, две трети из которых – в Коми. Проект «Баренцкомур», предполагающий строительство железнодорожной магистрали Сосногорск – Индига, которая соединит Индигу, Сосногорск, Троицко-Печорск, Полуночное и Сургут, закреплен в Стратегии развития железнодорожного транспорта РФ и в стратегии развития соседнего с Коми Ненецкого автономного округа до 2030 года.

В настоящее время ведется работа по созданию в заполярной Воркуте арктического медицинского кластера для обслуживания контингента проходящих судов в соответствии с международными стандартами. Подписано соглашение с ПАО «Мегафон» об участии Коми в проекте строительства подводной арктической волоконно-оптической линии связи «Арктик Коннект», чтобы обеспечить Воркуту доступной и качественной связью.

По мнению главы Коми Владимира Уйбы, решение задачи по организации регулярных грузоперевозок по маршруту Санкт-Петербург – Владивосток по так называемому Большому Северному морскому пути – это основное условие раскрытия потенциала Коми и других регионов РФ, что позволит совместно сформировать нужный для окупаемости СМП объем обратной грузовой базы, а также даст выход регионам на Большой Северный морской путь.

<https://tass.ru/ekonomika/11046917>

ТАСС; 2021.04.01; СОЛОДОВ ЗАЯВИЛ, ЧТО СМП ПОМОЖЕТ ВЕРНУТЬ КАМЧАТКЕ СТАТУС ЦЕНТРА ОТПРАВКИ ГРУЗОВ С ВОСТОКА

Развитие Северного морского пути (СМП) поможет вернуть Камчатскому краю статус центра отправки с грузов с востока. Об этом заявил губернатора региона Владимир Солодов в эфире телеканала «Россия-24».

«Для Камчатки Северный морской путь имеет особое значение, потому что мы логически являемся восточным портом самым выгодным с точки зрения удобства расположения бухты Авачинской губы и географии. Исторически здесь был центр отправки с востока, здесь была в советское время база судоремонта, и мы имеем все основания считать, что этот статус Камчатки мы сможем восстановить в ближайшее время», – сказал губернатор.

Он отметил, что для развития региона это «стратегическая ставка», сейчас власти предпринимают все необходимые для этого усилия.

«Два направления уже реализуются на практике – это строительство порта-хаба для перевалки сжиженного природного газа, которое реализует компания «Новатэк». Проект будет иметь огромный логистический эффект и направлен на реализацию поручения **президента РФ** по доведению грузооборота до 80 млн тонн к 2024 году, 22-25 млн из них будет приходиться на этот порт-хаб», – пояснил Солодов.

Вторым направлением, по его словам, стала доставка камчатской рыбы на центральные рынки России. На данный момент власти региона работают по созданию регулярных перевозок рыбы и видят большой спрос на это направление. Солодов также рассказал, что правительство Камчатского края ранее направило в адрес вице-премьера – полпреда президента в Дальневосточном федеральном округе Юрия Трутнева письмо с предложением расширить понятие СМП, включив в него западные и восточные регионы РФ.

<https://tass.ru/ekonomika/11054463>

ПРАЙМ; АННА БОДРОВА; 2021.04.01; СУЭЦ ПОДКРАЛСЯ НЕЗАМЕТНО: УТЕРЯННОЕ ДЕСЯТИЛЕТИЕ РОССИЙСКИХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

После истории с блокировкой Суэцкого канала контейнеровозом Ever Given, хотя подобное случалось и раньше, активно возобновились разговоры об альтернативных маршрутах перевозки грузов между Азией и Европой. Причем интерес возрос как со стороны мирового сообщества, так и внутри России. То, что правительство РФ очнулось и бодро заговорило о желании срочно развивать СМП в формате «пока не знаем как, но нужно сделать» вызывает одновременно надежду и горечь. С первым все понятно, а обидно за потерянное время – десятилетие, в ходе которого развитие шло слишком медленно и несистематично.

На данный момент границы Севморпути начинаются от Карских ворот на западе и тянутся до мыса Дежнёва на Чукотке. Трасса Северного морского пути пролегает через Карское море, море Лаптевых, Восточно-Сибирское и Чукотское моря. В феврале правительству было предложено ввести понятие «Большой Северный морской путь» и расширить его границы от Петербурга до Владивостока. Длина Севморпути от Карских ворот до бухты Провидения составляет 5600 километров, от Санкт-Петербурга до Владивостока – 14000 километров. Для сравнения: альтернативный ближайший путь через Суэцкий канал – 24000 километров.

То есть основным преимуществом СМП является длина маршрута – он на 40% короче, чем путь через Суэц. А значит, это подразумевает соответствующее сокращение транспортных издержек, например, таких как время и затраты на топливо. Однако на данный момент по стоимости перевозок СМП дороже Суэца на 30%. И вот на днях на совещании по вопросам организации инфраструктуры СМП с участием **вице-премьера Юрия Трутнева** была озвучена инициатива сделать Северный морской путь экономически выгодной альтернативой Суэцкому каналу, то есть сделать так, чтобы он стал дешевле.

Но есть одно «но»: основным фактором, затрудняющим развитие мореплавания по трассе СМП, является постоянное наличие здесь мощных льдов. Кроме того, всем участкам трассы СМП присуща, значительная межгодовая и межсезонная изменчивость всех характеристик состояния льда. В связи с этим постоянно есть неопределённость как со сроками начала навигации, так и ее продолжительности. А в современной логистике важнейшим фактором является именно предсказуемость перевозок. Поэтому перспективам Северного морского пути, как альтернативе Суэцкому каналу, мешают прежде всего погодные условия.

Чтобы справиться с погодными условиями нужен специальный флот, другой класс – ледовый. Но у России до сих пор открыт и совершенно не проработан вопрос с постройкой контейнеровозов для Арктики. При этом опыт есть у Финляндии: компания Aker Arctic является мировым лидером по проектированию судов ледового класса и ледоколов, их продукт может ходить по Севморпути и зимой, и летом, что позволяет соблюсти график перевозок и хорошую скорость. Ледокольное сопровождение судам Aker Arctic не требуется, а это снижает стоимость перевозки в разы. Однако для покупки таких судов нужны серьезные суммы, и компании-перевозчики в одиночку подобные траты не потянут.

Кроме того, нужны перевалочные хабы, причем современные и удобные. Много говорится о проектах подобных терминалов в Мурманске и Хабаровске, но, опять же, все только на уровне разговоров и обсуждений, по факту же ничего. Да, за последние пять лет объем перевозок по СМП увеличился почти в шесть раз и в 2020 году составил 33 миллионов тонн, но это менее 3% показателей Суэцкого канала (1,2 миллиардов тонн). Сейчас нашим

президентом поставлена задача довести объем грузопоток по СМП до 80 миллионов тонн к 2025 году и до 120 миллионов тонн к 2030 году. Но все равно этого недостаточно для конкуренции, особенно с учетом того, что египтяне регулярно предпринимают шаги по увеличению пропускной способности канала.

Россия могла бы неплохо продвинуться на мировой арене, вложив силы и деньги в инфраструктуру для увеличения объемов грузоперевозок. И здесь речь идет не только об СМП, но и о развитии железнодорожных перевозок. Китай, например, за первые два месяца 2021 года вдвое увеличил объемы грузоперевозок по железной дороге через Россию и Казахстан. Так что СМП может получить весьма весомую конкуренцию при реализации проекта высокоскоростной железной дороги Пекин-Москва в рамках «Экономического пояса Шелкового пути», либо же благодаря строительству «Трансиб-2» по маршруту Владивосток – Роттердам.

Проект «Трансиб-2» еще в 2012 году предлагал РЖД: протяженность составит более 7 тысяч километров, скорость движения пассажирских поездов – до 200 километров в час, контейнерных – до 140 километров в час. Кроме того, это дало бы около 700 тысяч новых рабочих мест в 23 трех регионах России, через которые прошел бы «Трансиб-2». Срок реализации проекта составляет восемь лет, а стоимость строительства на данный момент – около 20 триллионов рублей. Контейнерные маршрутные поезда со сроком доставки до семи суток создали бы серьезную конкуренцию морским перевозкам грузов из Китая в Европу и приносили бы России до 3 миллиардов долларов в год.

Но и здесь время упущено. По оценкам ИАЦ «Альпари», самым благоприятным моментом для запуска строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали «Трансиб-2» и начала активного развития Северного морского пути был промежуток между 2012 и 2013 годами. Недорогой доллар и отсутствие санкционной напряженности позволили бы привлечь в эти проекты десятки миллиардов долларов и самые передовые технологии. Но беда в том, что современной России неинтересны долгосрочные – лет на 20-25 – проекты, бизнес здесь интересуют быстрые и легкие деньги. Что будет через четверть века, никто сказать не возьмется. Но Арктика и Сибирь останутся точно.

<https://1prime.ru/experts/20210401/833371012.html>

ПРАЙМ; 2021.04.01; НАЗВАН НОВЫЙ СПОСОБ РАЗВИТИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Акцент в развитии Северного морского пути (СМП) необходимо сделать не на транзите, а на реализации новых сырьевых проектов, **прокомментировал** РИА Новости директор дирекции морских перевозок «Совфрахта» Иван Огороков.

«С точки зрения бизнеса акцент необходимо в первую очередь не на развитие транзитного потенциала (СМП – ред.), доходы от которого призрачны и в очень далекой перспективе, а на развитие коридора для вывоза углеводородов, развития новых сырьевых проектов и улучшение условий работы и жизни людей», – считает Огороков.

По словам Огорокова из «Совфрахта», **вице-премьером** «в целом покрыты все вопросы», но с оговорками. «В портах не хватает не только инфраструктуры для грузовых работ, но и возможностей пополнения запасов флота, снабжения бункером, продуктами. На текущий момент не хватает специализированного флота для перевозок в каботаже на акватории СМП (с хорошим ледовым классом) под флагом РФ. Не развита инфраструктура спасения при аварийных ситуациях», – резюмировал собеседник агентства.

<https://1prime.ru/business/20210401/833372205.html>

РИА НОВОСТИ; 2021.04.01; ДЕРИПАСКА НАШЕЛ В РОССИИ АЛЬТЕРНАТИВУ СУЭЦКОМУ КАНАЛУ

Миллиардер Олег Дерипаска назвал инфраструктурный проект в России, который мог бы стать альтернативой Суэцкому каналу.

Контейнеровоз Ever Given длиной в 400 метров на прошлой неделе направлялся из Китая в Роттердам и сел на мель на 151-м километре канала, перегородив его на шесть дней и заблокировав движение по нему. В понедельник судно сняли с мели после нескольких попыток, в операции участвовали более 15 буксиров. С 19:00 мск понедельника навигация по каналу возобновилась.

«Китай за январь-февраль в два раза увеличил перевозки грузов по железной дороге через Россию и Азию: растущие цены и долгая доставка морем вынуждают Пекин наращивать перевозки по рельсам. Недавнее ЧП в Суэцком канале лишь укрепило мировое сообщество во мнении, что необходимо развивать железнодорожное направление перевозки грузов из Азии в Европу», – написал он в телеграм-канале.

По его словам, в России есть несколько проектов, которые могли бы стать альтернативой этому популярному маршруту, наиболее важным из которых является модернизация Транссибирской магистрали.

Миллиардер выразил надежду на то, что ситуация в Суэцком канале позволит РЖД взглянуть на транзитные перевозки иначе.

«Самая очевидная и экономически оправданная цель – дать России возможность развиваться в важнейший хаб, полноценное связующее звено между Европой и Азией», – уверен бизнесмен.

Он напомнил о том, что предлагаемая им ранее идея реконструкции ведущих железнодорожных путей – так называемый Сибирский кедровый тракт – мог бы стать конкурентной альтернативой новому китайскому «Шелковому пути». По его мнению, необходимо сделать эту инициативу нацпроектом.

<https://ria.ru/20210401/proekt-1603838966.html>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.04.01; ЧЕРЕПОВЕЦ ПОЛУЧИТ 17 НОВЫХ ГАЗОМОТОРНЫХ АВТОБУСОВ

Череповец до конца апреля получит 17 новых низкопольных автобусов на газомоторном топливе. Они заменят устаревший транспорт на самых востребованных городских маршрутах, говорится в сообщении **пресс-службы** губернатора Вологодской области.

«Предприятие «Череповецкая автоколонна № 1456» заключило договор на поставку еще 17 современных автобусов большого класса для обновления подвижного состава. Современные машины вместимостью до 108 человек будут использоваться на самых востребованных городских маршрутах и позволят вывести с линии устаревший транспорт. Обновить городской автопарк и закупить еще одну партию новых ЛиАЗов удалось благодаря участию города в проекте «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» национального проекта «Безопасные и качественные дороги», – говорится в сообщении.

В прошлом году город также получил 17 автобусов по нацпроекту. В качестве топлива используется природный газ, он позволяет экономить до 50% по сравнению с дизельным топливом. Автобусы доступны для пассажиров с ограниченными возможностями, удобны в эксплуатации.

Программа обновления городского пассажирского транспорта реализуется в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные дороги». С ее помощью в 2020 году 447 газомоторных автобусов и 64 троллейбуса будут поставлены в Белгород, Воронеж, Екатеринбург, Иваново, Казань, Кемерово, Липецк, Нижний Новгород, Омск, Пермь, Самару и Череповец.

<https://национальныепроекты.рф/news/cherepovets-poluchit-17-novykh-gazomotornykh-avtobusov>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.04.01; КАРАЧАЕВО-ЧЕРКЕСИЯ НАЧАЛА ВНЕДРЯТЬ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНУЮ ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ

Внедрение комплексной интеллектуальной транспортной системы (ИТС) началось в Карачаево-Черкесии. В ближайшее время на одном из участков дорог Черкесска установят специальное оборудование, сообщили журналистам в Министерстве промышленности и торговли КЧР.

«Минпромторг КЧР совместно с ПАО «Сбербанк» приступил к реализации проекта по внедрению в Черкесске интеллектуальной транспортной системы. Внедрение ИТС позволит снизить пробки на автодорогах и оптимизировать транспортные потоки», – рассказали в министерстве.

В ближайшее время пилотный участок автомобильной дороги на Ставропольской улице города Черкесска от пересечения с Октябрьской до пересечения с Набережной улицей протяженностью 1800 м будет оснащен транспортными детекторами, средствами светофорного регулирования, координированным управлением светофорными объектами. Отмечается, что данный участок дороги города является одним из самых загруженных, позже планируется установка оборудования на других таких участках городских дорог.

<https://национальныепроекты.рф/news/karachaevo-cherkesiya-nachala-vnedryat-intellektualnuyu-transportnuyu-sistemu>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.04.01; НА САРАПУЛЬСКОМ ТРАКТЕ В УДМУРТИИ ПОЯВИЛСЯ ПУНКТ ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ

На 31-м километре автодороги Ижевск – Сарапул в Удмуртии установили автоматический пункт весогабаритного контроля (АПВГК), сообщает **пресс-служба** главы и правительства республики со ссылкой на замминистра транспорта и дорожного хозяйства Ирину Шкляр.

«Одна из главных причин досрочного разрушения дорог – воздействие на дорожное полотно перегруженных грузовых автомобилей. Поэтому основная цель установки такого автоматического пункта весогабаритного контроля заключается в обеспечении сохранности дорожного полотна. На сегодняшний день все монтажные работы на объекте закончены, ведется проверка работы оборудования. Первые три месяца после приемки АПВГК будет работать в тестовом режиме», – подчеркнула Шкляр. Работы проведены в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные дороги».

Отметим, что количество грузового транспорта на Сарапульском тракте выросло в несколько раз после открытия автомобильного моста через Каму. Пункт контроля способен автоматически взвешивать транспорт и определять его габариты без необходимости остановки. Это позволит исключить проезд машин с перегрузом и защитить дорогу от разрушения.

<https://национальныепроекты.рф/news/na-sarapulskom-trakte-v-udmurtii-poyavilsya-punkt-vesogabaritnogo-kontrolya>

ТАСС; 2021.04.01; КАБМИН ОБСУЖДАЕТ НОВЫЙ МЕХАНИЗМ ПОМОЩИ РЕГИОНАМ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Правительство России обсуждает создание нового механизма привлечения регионами федеральных средств на реализацию национальных целей развития. Об этом **премьер-министр РФ Михаил Мишустин** сообщил в четверг на заседании кабмина.

«Для привлечения инвестиций в новые проекты и реализации национальных целей в правительстве сейчас обсуждается предложение о создании нового механизма, который также будет способствовать развитию инфраструктуры регионов, – рассказал премьер. –

Он подразумевает привлечение средств из федерального бюджета, разумеется, на возвратной основе и под контролем за их целевым использованием». Он поручил **вице-премьеру Марату Хуснуллину** ускорить проработку этого предложения, а главе Минфина Антону Силуанову – завершить обсуждение параметров реструктуризации регионального долга.

Мишустин напомнил, что в среду на совещании с членами кабинета **Президент России Владимир Путин** поручил в двухнедельный срок определить параметры помощи регионам. «В период распространения коронавируса правительство приняло ряд мер для снижения нагрузки на региональные бюджеты, это дало хороший результат, ситуация нормализовалась, – констатировал премьер. – Сейчас доходы большинства субъектов снова растут, теперь эти тенденции нужно укрепить».

Глава кабинета потребовал максимально оперативно исполнить поручения **Путина**, прежде всего чтобы обеспечить стабильность региональных финансов.

<https://tass.ru/ekonomika/11047649>

ТАСС; 2021.04.01; КАБМИН ПЛАНИРУЕТ СКОРРЕКТИРОВАТЬ ЕЩЕ 125 ЗАКОНОВ В РАМКАХ КОНТРОЛЬНО-НАДЗОРНОЙ РЕФОРМЫ

Правительство России обсудит корректировку еще более 125 профильных законов в рамках реформы контрольно-надзорной деятельности. Об этом **премьер-министр РФ Михаил Мишустин** сообщил в четверг на заседании кабинета.

«Изменения вносятся более чем в 125 отраслевых законов, – сказал он о законопроекте, который правительство обсуждает в четверг. – **В том числе – регулирующих контроль в области безопасности дорожного движения, санитарно-эпидемиологический и экологический контроль, земельный надзор и многие другие сферы, которые важны для ведения бизнеса и прямо влияют на качество жизни людей**».

Мишустин напомнил, что реформа контрольно-надзорной деятельности предусматривает целый комплекс мер. «Будут созданы условия для функционирования единого реестра, который содержит перечень видов контроля, – рассказал премьер. – Важно, что снижается административная нагрузка на предпринимателей, устраняются дублирующие функции, а также становится возможным более эффективно оценивать работу самих надзорных органов». «Новая модель их деятельности предполагает применение риск-ориентированного подхода во всех видах контроля, приоритет профилактики возможных нарушений перед наказанием», – пояснил **Мишустин**.

Он подчеркнул, что этот законопроект – один из ключевых нормативных актов, подготовленных в рамках реформы контрольно-надзорной деятельности. «Впервые за два последних десятилетия все правовые акты, регулирующие государственный и муниципальный контроль, приводятся в порядок по единому образцу, это имеет большое значение для всей законодательной системы нашей страны», – уверен **Мишустин**.

<https://tass.ru/politika/11047671>

ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА ШОХИНА; 2021.04.02; ПРАВИТЕЛЬСТВО СОЗДАСТ ИНВЕСТИЦИОННУЮ КАРТУ РОССИИ; ИНВЕСТОРЫ УЗНАЮТ, В КАКИХ РЕГИОНАХ ИХ ЖДУТ И КАКИЕ УСЛОВИЯ РАБОТЫ БУДУТ ИМ ПРЕДОСТАВЛЕНЫ

В России появится единая система сопровождения и поддержки региональных инвестпроектов. 31 марта на заседании Госсовета ее анонсировал **первый заместитель председателя правительства Андрей Белоусов**. «Нужно создать устойчивые, неизменные и универсальные правила осуществления инвестиционной деятельности на уровне субъектов РФ. Эти правила должны быть унифицированными, понятными и простыми», – подчеркнул **первый вице-премьер**.

По его словам, работа по созданию новых правил инвестирования будет включать несколько блоков. Первый из них – инвестиционная декларация, где будут отмечены инвестиционные приоритеты региона на ближайшую перспективу и механизмы стимулирования инвесторов.

Второй блок – свод инвестиционных правил. Это пошаговые алгоритмы действий в ключевых для инвесторов ситуациях, например правила присоединения к сетям и процедуры получения разрешений. Третий блок работы – создание цифровой инвестиционной карты регионов с нанесением на нее максимально подробной информации для инвесторов, причем не в статике, а в динамике. Четвертое направление – создание инвестиционных комитетов, которые будут фиксировать возникающие у инвесторов на уровне регионов проблемы и добиваться их решения. При этом вся работа должна быть выстроена по принципу одного окна, где инвестору обязаны дать необходимые консультации и помочь с решением всех вопросов.

И наконец, будет создан реестр инвестиционных проектов, которые получают поддержку в регионах. Включение в него будет обязательным, в случае если регион оказывает поддержку проекту в том или ином виде или если регион претендует на компенсацию затрат из федерального бюджета.

Все эти данные будут отражены в единой информационной системе инвестиционного развития регионов вместе с информацией о транспортно-логистической, инженерной и образовательной инфраструктурах, работающих в регионе строительных компаниях, специальных налоговых режимах и административно-территориальном делении региона. Кроме того, на портале будет предусмотрена возможность подачи заявки на привлечение и переподготовку персонала. По словам **Белоусова**, уже в этом году пять регионов станут пилотными для внедрения новых правил инвестирования: Сахалинская, Тульская, Московская, Воронежская и Нижегородская области.

На цифровое сопровождение проекта претендует Сбербанк. «Нами наработан колоссальный опыт по созданию и применению цифровых решений как в госсекторе, так и в бизнесе, и мы готовы оказывать всестороннюю поддержку в развитии цифровой инвестиционной платформы», – говорит зампред правления Сбербанка Анатолий Попов, подчеркивая, что «Сбер» имеет все необходимые ресурсы и наработки, которые позволяют ему стать полноценным партнером правительства и региональных властей в этом вопросе».

Предпринимательское сообщество восприняло новую инициативу правительства с оптимизмом. «Создание нового инструмента, который предполагает участие регионов на стадии инициации проекта, в наших кровных интересах и для нас кажется решением многих проблем, потому что именно на региональном уровне чаще всего возникает недопонимание между инвестором и администрацией соответствующего региона», – говорит управляющий директор по реализации государственных программ развития и лесной политике Segezha Group Николай Иванов.

Однако многие эксперты сомневаются, что новая система поддержки региональных инвестпроектов сама по себе даст мощный рывок в привлечении инвестиций. «Сейчас в регионах замедляют инвестиционную активность три вещи: отсутствие гарантий стабильности законодательства, недостаток стимулирующих условий (длинные деньги, налоги, гарантии, обеспечение залогами), отсутствие квалификаций – большая часть инвесторов не знает, во что инвестировать, кроме простых франшизных продуктов.

Лишь немногие реализуют нишевые проекты, но под них нет никакой системы портфельных фондов, облигационных займов проектных компаний и других инвестиционных механизмов», – говорит директор Института экономики роста им. П. А. Столыпина, руководитель экспертного центра при уполномоченном при **Президенте РФ** по защите прав предпринимателей Антон Свириденко.

Правительство хочет провести некую инвентаризацию проектов, проанализировать ситуацию в регионах, чтобы определить, на каких направлениях надо добавить поддержки и где возможен прорыв, отмечает он. «Мы со своей стороны предлагаем проактивный подход, когда мы не только ждем информации от регионов, но и предлагаем им концепции, как наращивать инвестиции и количество проектов на приоритетных направлениях», – утверждает Свириденко.

По мнению председателя совета директоров АО «Совфракт» Дмитрия Пурима, инвестиционную активность в регионах тормозит избыточное внимание правоохранителей всех уровней. «На своем опыте убеждаюсь в том, что не успеешь начать инвестпроект, как к тебе уже на стадии проектно-изыскательских работ начинают приходить запросы на предоставление копий всех соглашений, документов и т. п. Зачем это знать государству, если я трачу свои деньги?» – недоумевает он. Пурим предлагает определить исчерпывающий список документов для отчетности по применению инвестиционного вычета и создать «единое окно проверок», чтобы контрольные органы могли взаимодействовать между собой без личного контакта с предпринимателями. «По крайней мере, до того, как те что-то нарушили», – уточняет глава «Совфрахта».

Первый вице-президент, руководитель направления «Пространственное развитие» ЦСР Наталья Трунова считает, что предложенные правительством меры смогут увеличить приток инвестиций в те регионы, которые и так занимаются улучшением инвестиционных условий, а также имеют хорошие стартовые условия относительно инфраструктуры. «Есть два важных направления, по которым необходимо работать помимо указанных правительством. Первое – создание крупных рынков труда и потребительских рынков помимо столичных агломераций за счет улучшения транспортной связанности в других территориях. Второе – сокращение излишних процедур, негативно влияющих на инвестиционный процесс», – говорит она, отмечая, что по этим вопросам также ведется работа.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2021/04/01/864296-pravitelstvo-investitsionnuyu>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/11053205>

РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2021.04.02; ВЛАСТИ ОТЛОЖИЛИ СТРОИТЕЛЬСТВО ПЕРВОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В ТУВЕ НА ПЯТЬ ЛЕТ

Строительство первой железной дороги в Туве Элегест – Кызыл – Курагино, которую собирался построить бизнесмен Руслан Байсаров, вновь отложили – на пять лет, до 2026 года. Этот проект обсуждается почти 20 лет

Строительство первой железной дороги в Туве Элегест – Кызыл – Курагино отложили на пять лет, до 2026 года. Это следует из распоряжения правительства, опубликованного на официальном интернет-портале правовой информации.

В апреле 2018 года **Росжелдор** заключил соглашение о строительстве этой дороги с Тувинской энергетической промышленной корпорацией (ТЭПК) Руслана Байсарова и УК «Лидер». Через год стороны подписали соглашение с компанией РЖД, которая стала генподрядчиком проекта.

Магистраль Кызыл – Курагино длиной более 400 км должна связать Туву с Красноярским краем, а также обеспечить транспортировку с Элегестского угольного месторождения (принадлежит ТЭПК) с запасами 776 млн т коксующегося угля. По оценке Байсарова, общий объем инвестиций на реализацию проекта составлял около 360 млрд руб. В эту сумму входят затраты на освоение месторождения, строительство портового терминала в Ванино (Хабаровский край) и строительство самой дороги Кызыл – Курагино. Инвестиции в строительство ветки составляют около 126,6 млрд руб. (без НДС, в ценах 2017 года), уточняли в РЖД.

Теперь **Росжелдор** подпишет дополнительное соглашение с ТЭПК, в котором предусмотрена приостановка исполнения сторонами всех взятых на себя обязательств по этому концессионному соглашению на срок не более пяти лет, следует из распоряжения правительства. Соглашение также будет исключать какие-либо штрафные санкции, концессионную плату и взаимные претензии сторон. **Представители Минтранса и РЖД отказались от комментариев.** РБК направил запросы в ТЭПК и УК «Лидер».

Согласно отчету ТЭПК за 2019 год, в апреле 2019 года для реализации проекта была подготовлена проектная документация строительства дороги. В документе говорится, что в ближайшие пять-шесть лет компания планировала построить горно-обогатительный комплекс на Элегестском месторождении и производить 6 млн т ежегодно к 2023 году.

Источники «Интерфакса» ранее сообщали, что финансовая модель проекта строительства дороги в Туве, неоднократно менявшаяся в процессе обсуждений, до сих пор не одобрена. Перспективы ее утверждения стали еще более туманными из-за пандемии коронавируса: для строительства планировалось задействовать средства Фонда национального благосостояния, которые теперь потребуются для поддержки экономики.

Проект строительства железной дороги в Туве обсуждается с 2002 года, когда лицензию на разработку Элегестского месторождения получила Енисейская промышленная компания (ЕПК) банкира и экс-сенатора Сергея Пугачева. Однако она не исполнила обязательства по графику работ, и правительственная комиссия исключила железную дорогу Кызыл – Курагино из перечня объектов, реализуемых за счет бюджета. Затем компания перешла к Байсарову, а в 2011 году состоялся торжественный запуск строительства дороги, на котором присутствовал **Владимир Путин**, который на тот момент занимал пост премьер-министра. Он забил в основание новой железной дороги костыль.

В 2014 году Счетная палата в ходе проверки выявила ряд недостатков в проведении реформы железнодорожной отрасли. Ведомство сообщало, что в стране не хватает железных дорог. В шести регионах, как отмечала СП, на тот момент и вовсе не было железнодорожного сообщения. Речь шла о Республике Алтай, Тыве, Ненецком автономном округе, Магаданской области, Чукотском автономном округе и Камчатском крае.

<https://www.rbc.ru/business/01/04/2021/6065e9989a794708f0aa6b38>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/11052949>

https://lprime.ru/state_regulation/20210401/833372157.html

<https://www.kommersant.ru/doc/4753202>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; СЕРГЕЙ НОВИКОВ; 2021.04.02; ОСТРОВ ЖДЕТ САМОЛЕТОВ; РОССИЯ И КУБА УВЕЛИЧИВАЮТ КОЛИЧЕСТВО СОВМЕСТНЫХ ПРОЕКТОВ

В Гаване прошло 18-е заседание российско-кубинской межправкомиссии. По словам **вице-премьера Юрия Борисова**, возглавившего российскую делегацию, пандемия внесла свои коррективы в динамику взаимодействия между нашими странами. И хотя оно не останавливалось, многие вопросы требовали очного обсуждения.

Достигнуты договоренности в кредитной сфере, что открывает возможности для нормализации ситуации в проектной деятельности, отметил **вице-премьер**. Одна из наиболее динамично развивающихся сфер сотрудничества – промышленность. «Существует большой комплекс двусторонних проектов и, несмотря на пандемию, наши поставки в рамках двусторонних договоренностей продолжились.

«Якорный проект» – модернизация металлургического комбината «Антильяна де Асеро» в рамках одобренного госкредита. Этот проект уже перевалил за экватор. Он крайне важен для кубинской стороны, поскольку позволит увеличить производство в стране такой

важной металлопродукции как строительная арматура, создаст рабочие места. Мы рассчитываем, что запуск этого завода позволит Кубе получать дополнительный доход, прирост к экономике», – рассказал «РГ» Сергей Носов, директор департамента стран Азии, Африки, Латинской Америки Минпромторга России.

«Затрагивали вопросы поставки российской техники на Кубу. Это и уже реализованные, и перспективные проекты – железнодорожная техника, локомотивы. Это сборочное производство автомобильной техники ГАЗ, УРАЛ здесь на Кубе. Это поставки автомобильного транспорта, техники КАМАЗ, ГАЗ, Lada Vesta, и УАЗ», – отметил Носов, добавив, что также речь шла и о восстановлении летной годности эксплуатируемых на Кубе самолетов российского производства. Кроме того, наша сторона выступила с предложением «мокрого лизинга» российских самолетов, то есть проекта предоставления самолетов в лизинг уже вместе с экипажем, включенным обслуживанием, поддержанием летной годности и страховкой.

Зампред правительства Кубы Рикардо Кабрисас поблагодарил Россию «за исторически занимаемую позицию против блокады Кубы со стороны США. В свою очередь Куба осуждает односторонние санкции, накладываемые странами Запада против России». Кабрисас предложил «эффективно координировать практические шаги между экономическими, торговыми, банковскими и финансовыми структурами России и Кубы с целью противодействия внешнему давлению».

Замглавы Минздрава России Олег Салагай отметил, что пандемия не только не ослабила, но даже расширила сотрудничество между странами в сфере здравоохранения. «В числе приоритетных направлений взаимодействия остаются вопросы биотехнологий, обращения лекарственных средств. Прорабатываются вопросы, связанные с совместными исследованиями в области лечения и профилактики коронавируса. Сотрудничество предполагается также расширить, включив борьбу с неинфекционными заболеваниями, психическое здоровье, здоровье женщин и детей и ряд других направлений», – подчеркнул Салагай. В частности, Россия и Куба договорились активизировать обмен опытом в применении эпидемиологических протоколов по противодействию COVID-19.

<https://rg.ru/2021/04/01/rossiia-i-kuba-uvelichivaiut-kolichestvo-sovmestnyh-proektov.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.04.01; ЛЕТЯТ ПЕРЕЛЕТНЫЕ ПЛАНЫ; АВИАСООБЩЕНИЕ С МИРОМ ВОЗОБНОВЛЯЕТСЯ, НО ПУТЕШЕСТВОВАТЬ ПОКА ДОРОГО И ПОЧТИ НЕКУДА

Россия с 1 апреля возобновила регулярное авиасообщение еще с шестью странами. Но туристы смогут поехать только в некоторые из них. Да и цены на апрельские туры довольно высокие, хотя в мае туроператоры обещают их снижение.

Ограничения на авиаперелеты были введены в марте прошлого года из-за пандемии коронавируса. Теперь через год к 24 странам, с которыми регулярное авиасообщение возобновили раньше, добавились Германия, Шри-Ланка, Таджикистан, Узбекистан, Венесуэла и Сирия. Туристов из этого списка могут заинтересовать только Шри-Ланка и Узбекистан, говорят представители туриндустрии.

Сейчас туроператоры уже ставят туры в Шри-Ланку. Например, Tez Tour предлагает недельный отдых на острове в отеле категории «три звезды» с завтраками по цене от 134 тысяч рублей на одного человека, рассказал «Российской газете» представитель туроператора. Зато в мае на таких же условиях отправиться на пляжи Индийского океана можно будет уже за 85 тысяч рублей на человека при двухместном размещении.

Прямые рейсы в столицу Шри-Ланки – Коломбо, как ожидается, запустит «Аэрофлот». Летать будут один раз в неделю из Москвы и обратно. Пока туроператоры предлагают улететь с одной стыковкой.

Для въезда в Шри-Ланку потребуется предъявить отрицательный результат ПЦР-теста, сданного за 96 часов до вылета. В аэропорту Коломбо потребуют сдать заранее заполненную медицинскую декларацию. Еще нужно будет пройти несколько ПЦР-тестов в зависимости от продолжительности отдыха. Бронировать можно только сертифицированные отели. Однако привитые от коронавируса туристы, также сдав ПЦР-тест, могут свободно выбирать себе отели или гостевые дома.

Узбекистан, который также готов принимать туристов, сейчас вряд ли будет популярен у путешественников. В стране можно посмотреть древний Самарканд, старинные мечети, посетить настоящие восточные базары, но весной хотят солнца, пляжей и моря, говорит гендиректор туроператора «Дельфин» Сергей Ромашкин.

Самолеты будут летать между Москвой и Ташкентом один раз в неделю. Для въезда в Узбекистан нужно предъявить справку с отрицательным результатом ПЦР-теста, сделанным не ранее 72 часов до вылета. При отсутствии теста придется сдать экспресс-анализ на пограничном пункте. По данным агрегаторов, билеты в Ташкент в среднем стоят от 13 тысяч рублей в одну сторону на человека.

Регулярные рейсы между Таджикистаном и Россией будут востребованы скорее не туристами, а трудовыми мигрантами, отмечают в Ассоциации туроператоров России (АТОР). Рейсы между Москвой и Душанбе будут выполняться один раз в неделю. Пока перелеты в одну сторону стоят около 30 тысяч рублей на человека. Для въезда в Таджикистан потребуется предъявить ПЦР-тест, пройденный не ранее чем за 72 часа до пересечения границы.

В Германию самолеты будут летать несколько раз в неделю. Из Москвы во Франкфурт-на-Майне и обратно – пять раз в неделю, из Санкт-Петербурга – три раза в неделю. По пять рейсов в неделю также будет между Москвой и Берлином и по три рейса в неделю между Санкт-Петербургом и Берлином. Вот только въезд туристам в Германию пока закрыт, даже не выдаются туристические визы, отмечает вице-президент АТОР Дмитрий Горин. Въехать в страну могут только граждане Евросоюза, лица, имеющие вид на жительство или другие пассажиры в экстренных случаях. Потребуется пройти карантин.

Не поедут туристы также в Венесуэлу и Сирию. После объявления об открытии авиасообщения с этими странами россияне стали в несколько раз активнее искать авиабилеты, но в реальности эти маршруты спросом не пользуются, отмечает руководитель пресс-службы сервиса OneTwoTrip Елена Шелехова. Для въезда в Венесуэлу нужно предъявить отрицательный результат ПЦР-теста, полученный не позднее 48 часов до вылета. Въезжающие в Сирию, также должны предъявить результаты теста, сданного не позднее чем за 96 часов до вылета.

Самым значимым изменением для туристов может стать увеличение количества рейсов в ОАЭ и на Кубу с 1 апреля, говорит Горин. В апреле цены за недельные туры на Кубу в отеле «четыре звезды» с системой питания «все включено» стартуют от 183,7 тысячи рублей за двоих, рассказали в ApexTour. В мае стоимость снизится до 154 тысяч рублей.

К лету снизятся цены и на туры в ОАЭ. Если в апреле стоимость недельного тура в отель «четыре звезды» с завтраками начинается от 103,8 тысячи рублей на двоих, то уже в мае она снизится до 85 тысяч рублей.

<https://rg.ru/2021/03/31/aviasoobshchenie-rg-s-mirom-vozobnovliaetsia-no-letat-poka-dorogo-i-nekuda.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.04.02; МЕСТО ЗАНЯТО; ИНВАЛИДОВ ПРЕДЛОЖИЛИ ОСВОБОДИТЬ ОТ ПЛАТЫ ЗА ПАРКОВКУ

Группа депутатов предложила освободить инвалидов от необходимости платить за парковку, если они были вынуждены припарковаться на платных местах. Соответствующий законопроект внесен в Госдуму.

Напомним, в соответствии с законом о социальной защите инвалидов на всех парковках должно выделяться не менее 10 процентов мест для парковки автомобилей таких граждан. В том числе у объектов социальной, инженерной и транспортной инфраструктур. Сделано это с благой целью – обеспечить беспрепятственный доступ к таким объектам инвалидам и детям-инвалидам. При этом парковать на таких местах могут только автомобили имеющие знак «Инвалид» и внесенные в федеральный реестр инвалидов. Владельцы остальных автомобилей за занятие таких мест получают штраф 5 тысяч рублей, а машины должны эвакуировать. Местные власти также предоставляют льготу инвалидам в виде бесплатной стоянки на таких местах, если они расположены в зоне платной парковки.

Однако зачастую бывает, что эти бесплатные места для инвалидов как раз оказываются занятыми. В итоге человеку, имеющему право на парковку в таких местах, либо приходится колесить по району в поисках свободных инвалидных мест, либо вставать на платные места и оплачивать парковку в полном объеме. При этом позиция местных властей простая: инвалидам выделены бесплатные места, обязанность властей исполнена. А то, что они заняты – это другая проблема. А если машина припаркована на платном месте, то парковка должна быть оплачена, кто бы ее ни занимал. В тоже время, например, автомобили многодетных семей разрешено ставить бесплатно на платные парковки.

– Таким образом инвалидам и детям-инвалидам в отличие от тех же многодетных семей не в полной мере гарантируется бесплатная парковка у объектов социальной, инженерной и транспортной инфраструктур, – говорит один из авторов законопроекта председатель комитета Госдумы по труду, социальной политике и делам ветеранов Ярослав Нилов. – То есть не обеспечивается беспрепятственный доступ инвалидам к этим объектам. Мы предлагаем освободить инвалидов от платы за парковку, если все места, предназначенные для их машин, заняты, и им пришлось припарковаться на свободном, но платном месте.

Поправка вносится в статью 15 закона о социальной защите инвалидов. В ней прямо так и говорится, что в случае, если на платной парковке общего пользования все места, предназначенные для бесплатной стоянки транспортных средств, управляемых инвалидами, перевозящих инвалидов или детей инвалидов заняты, то указанные транспортные средства со знаком «Инвалид», включенные в федеральный реестр инвалидов, размещаются на имеющихся свободных местах данной парковки бесплатно.

Если эта поправка будет принята, то инвалидам и тем, кто их перевозит, это действительно сильно облегчит жизнь. А также восстановит справедливость. Ведь предназначенные для них места часто занимают те, кто к этой категории граждан не относится. А расплачиваться за это приходится именно инвалидам.

<https://rg.ru/2021/04/01/invalidov-predlozhili-osvobodit-ot-oplaty-platnoj-parkovki.html>

РИА НОВОСТИ; ДМИТРИЙ ЕРМАКОВ; 2021.04.02; ПО ТРАКТУ НЕ ДОЙДЕШЬ: КАК РОССИЯНЕ ЖИВУТ БЕЗ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

Во многих российских деревнях нет общественного транспорта. Чтобы попасть в школу или к врачу, дети и пенсионеры пешком преодолевают километры до автобусной остановки. Организацию маршрутов региональные власти отдают на откуп частным компаниям, а им невыгодно обслуживать малонаселенные места. Есть ли выход из ситуации — разобралось РИА Новости.

Не выехать из болота

Из деревни Оленье Болото в Удмуртии можно уехать только рано утром — на единственном рейсе. Обрато — вечером на нем же. Если нет машины, до остановки на тракте — так здесь называют шоссе — пешком два километра в гору. В саму деревню автобус не ходит уже много лет.

В Оленьем Болоте живут 530 человек. Средних и старших классов в деревенской школе нет, поэтому детей возят в город — Сарапул. Взрослые ездят на работу тоже в основном туда.

«Это всего 18 километров, но государственного перевозчика нет, а частным компаниям невыгодно делать больше двух рейсов, — рассказывает РИА Новости директор школы Алла Матвиенко. — Люди голосуют на тракте. Но, например, если в больницу с ребенком — это уже проблема».

Постоянно брать такси накладно — от 300 рублей. Обращались в Министерство транспорта и дорожного хозяйства Удмуртии с просьбой пустить автобус, но безрезультатно.

Жалуются и жители соседних населенных пунктов. Например, в деревню Девятово автобусы давно не ходят. В более крупное село — Тарасово — дважды в день ездит все тот же единственный рейс. Впрочем, недавно перевозчик объявил, что, возможно, отменят и его.

На защиту пассажиров встал глава регионального исполкома ОНФ в Удмуртской Республике Андрей Цаплин. В Миндортрансе ему сообщили: по итогам открытого конкурса по Сарапульскому району, куда относится и Оленье Болото, заявок от перевозчиков не поступило. По словам чиновников, они предложили главе района провести еще один тендер и проработать организацию маршрутов.

РИА Новости отправило запрос в республиканский Миндортранс.

В стороне от дорог

Сколько населенных пунктов в России сейчас без автобусов — такой статистики нет. Но на отсутствие хоть какого-то общественного транспорта жалуются регулярно и в разных регионах. Например, в октябре 2020-го отменили рейс в поселок Ильича в Алтайском крае: там живет несколько сотен человек.

«Перевозчик говорит: дороги плохие, — поясняет местная жительница Светлана Усольцева. — Машины часто ломаются, вот и отказался ездить к нам. Взрослые и дети идут домой с работы и учебы по 13 километров каждый день».

Часто с отменой автобусных рейсов из деревень уходят и люди.

«Только у нас в районе в четырех населенных пунктах осталось по паре человек, — рассказывает краевед из Тульской области Александр Юлин. — Еще в нескольких — до десяти. В основном старики. Понятно, что гонять туда автобусы невыгодно, тем более что это в стороне от основных дорог. Идут пешком пять-десять километров. Жаль их, но проблема не в автобусах, а в общем упадке деревни».

Борис Гаврюшин из Рязанской области рассказывает, что в его районе, где население — несколько сотен человек, автобус появляется лишь два-три раза в неделю.

«У нас в поселке Никитинский осталось три жилых дома, поэтому необходимости в прямом рейсе нет, — говорит он. — Однако рядом еще с десятком населенных пунктов, и вместе пассажиров наберется достаточно. Но транспорт не всегда ходит даже по трассе, которая в двух километрах. Оттуда только в Рязань, а в районный центр автобусы сейчас ездят редко. Раньше — по два-три раза в день».

Автобусам давали Госсовет

Еще в сентябре 2017-го президент Владимир Путин говорил, что постоянные маршруты необходимо проложить в каждый поселок и деревню в стране. На заседании **президиума Госсовета по комплексному развитию пассажирских перевозок в регионах** он отмечал, что до некоторых отдаленных населенных пунктов невозможно добраться на общественном транспорте.

По словам Путина, каждый субъект Федерации решает задачи развития общественного транспорта по-своему, исходя из возможностей и особенностей. В итоге действия региональных и муниципальных властей часто не согласуются.

Вскоре после этого заседания Общероссийское объединение пассажиров предложило запретить отмену маршрутов общественного транспорта без согласования с жителями. Такой законопроект планировали внести в Госдуму в 2018-м после изучения экспертным сообществом.

«Но данных о том, сколько маршрутов закрыто, до сих пор ни у кого нет, — говорит председатель организации Илья Зотов. — Поэтому недавно мы обратились за помощью к муниципальным властям. Эти сведения станут обоснованием законодательной инициативы».

Взяли и ушли

Трудности с внутрирайонными перевозками начались около десяти лет назад. До этого в каждом административном районе было муниципальное автотранспортное предприятие. Потом в целях финансовой оптимизации основную часть маршрутов власти стали передавать коммерческим компаниям. В некоторых регионах это приводило к транспортным коллапсам.

«В 2017 году в Омской области несколько коммерческих перевозчиков просто взяли и ушли с маршрутов, — рассказывает депутат регионального Заксобрания Андрей Алехин. — Все в соответствии с законом, но ситуация на грани. Люди не могли добраться до больниц, банков, почты».

После жалоб общественников в областную прокуратуру и главам районов часть маршрутов восстановили. Но, как отмечает Алехин, в недостаточном количестве и с увеличенным интервалом.

«Частники есть частники. Чтобы общественный транспорт был доступным, нужны дотации. Он по определению неприбыльный», — считает депутат.

Президент ассоциации «Единая транспортная система «Автобусные линии страны» Борис Лоран приводит в пример Тверскую область. Там в 2020-м запустили пилотный проект модернизации системы пассажирского транспорта.

В рамках этого проекта, говорит Лоран, госкорпорация выделяет транспортной компании средства на пассажирские перевозки, в том числе — на организацию маршрутов.

«Это делается под гарантии местных властей, — объясняет он. — Даже если рейс не окупается за счет продажи билетов, перевозчик все равно получает дотации и зарабатывает на других маршрутах. Это единственная модель, приемлемая для внутрирегиональных перевозок. Президент ее одобрил».

Параллельно необходимо вести и контроль, подчеркивает Лоран. Например, чтобы автобусы ездили по расписанию и до всех указанных населенных пунктов. Для этого создают Единую федеральную систему мониторинга и контроля пассажирских перевозок (ЕФС МКПП). Первые испытания прошли в конце 2020-го. Цель — создание цифровой базы данных, позволяющей отслеживать расписание и оплату билетов.

Не всегда и не везде

Иногда власти идут на уступки и без внедрения новых подходов. Правда, в основном автобусные рейсы возвращают после жалоб в Москву.

Например, недавно жители Карелии добились восстановления автобусного сообщения Петрозаводск — Кинелахта через Савиново.

По словам местной активистки Ольги Гоккоевой, автобус значился в расписании, но по факту рейсы не выполняли или в лучшем случае обслуживали только часть маршрута. При этом Савиново в десяти километрах от трассы. Пешком до автобуса добраться и так непросто.

«Водитель объяснял внезапные решения по изменению расписания тем, что «все равно там никого нет», — рассказывает Гоккоева. — Жалобами в федеральный Минтранс мы добились более-менее регулярного движения, хотя и не по всему маршруту. Но многие деревни в районе так и остались без автобусов, хотя в расписании они есть».

Депутат Оконешниковского района Омской области Виктор Вячин вспоминает, как отстоял права местных жителей с помощью Генпрокуратуры.

В июле 2020-го областные власти закрыли автовокзал Оконешниково. Большинство локальных рейсов отменили из-за нерентабельности. Некоторые деревни остались без

общественного транспорта. На других маршрутах начались перебои: люди уезжали в один конец, не зная, как доберутся обратно.

«К тому же автобусы стояли зимой без гаража в тридцатиградусный мороз. Ездить в них было физически тяжело, очень холодно», — отмечает Вячин.

После вмешательства надзорного ведомства в феврале 2021-го автовокзал открыли и автобус Оконешниково — Омск вернули.

Сложности с деревенскими маршрутами связаны не только с нерентабельностью для частных перевозчиков, но и с состоянием дорог. Запустить автобусный рейс в некоторые населенные пункты ГИБДД просто не разрешает.

«В Удмуртии недавно реализовали программу по ремонту дорог в 80 населенных пунктах, чтобы туда проезжали хотя бы вездеходы МЧС. Что уж говорить об автобусах», — приводит пример Андрей Цаплин.

Эксперты считают, что навести порядок в сфере автобусных перевозок помогут и поправки в транспортное законодательство. В частности, к статье 34 ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров».

По словам Бориса Лорана, это позволит распространить опыт Тверской области на федеральный уровень.

<https://ria.ru/20210402/avtobus-1603833638.html>

АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; 2021.04.02; САРАЙ НА КОЛЁСАХ. ПОЧЕМУ ЦЕНА ЗА ПРОЕЗД РАСТЁТ, А СЕРВИС – НЕТ?

Проезд подорожал. Эта новость обрушилась на жителей большинства городов нашей страны. По данным объединения пассажиров, цена за проезд выросла (или скоро вырастет) от 5 до 60%.

Многие города не повышали плату на протяжении 3–5 лет. И вот решились. Но почему именно сейчас, когда бедность и безработица растут и люди еле концы с концами сводят?

В Туле с 1 марта впервые за 6 лет повысили плату за проезд с 20 до 25 руб. В Кургане проезд подорожал с 30 марта на разных маршрутах до 26–28 руб. В маршрутках Хабаровска в апреле собираются поднять плату до 35 руб. В Екатеринбурге последний раз повышали цену 4 года назад – тогда она выросла с 26 до 28 руб. Теперь перевозчики настаивают на тарифе в 35 руб. И похожая картина по всей стране. В Орле пока удалось остановить процесс, но, видимо, ненадолго. «В начале года наши перевозчики предложили поднять цену за проезд с 20 до 30 руб. (по карте дешевле), – рассказал зампреда Федерации профсоюзов Орловской обл. Юрий Власов. – Мы встречались с мэром, объясняли свою позицию. Нельзя так резко повышать плату! По уровню зарплаты наша область занимает одно из последних мест в Центральном федеральном округе, реальные доходы упали, люди живут очень бедно... На несколько месяцев повышение удалось приостановить. Сейчас обсуждается вопрос о росте платы до 23 руб. Перевозчики настаивают на этом, ссылаясь на растущие цены на топливо и расходные материалы».

Бюджеты транспортных компаний особенно пострадали в прошлом году. Из-за карантина, удалёнки и дистанционного обучения число поездок в автобусах РФ упало на 26%. Сейчас ситуация с пассажиропотоком восстанавливается, и транспортники решили компенсировать свои потери.

«В большинстве городов отсутствует коммуникация между перевозчиками, жителями и властью. Людям ничего не объясняют, а просто ставят перед фактом – проезд подорожает, – объяснил глава Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов. – В среднем по стране одна поездка теперь стоит 25 руб. При этом в некоторых городах цена взлетела сразу на 25–60%. Неудивительно, что это вызывает недовольство населения. Особенно когда тариф растёт, а сервис – нет».

Недавно «Народный фронт» озвучил результаты опроса жителей РФ о состоянии местного общественного транспорта. «Граждане сказали, что его уровень ниже среднего, – сообщил замруководителя исполкома ОНФ Арсений Беленький. – Люди отмечали большие перерывы между рейсами, особенно в выходные и по вечерам, отсутствие кондиционеров и отопления, недоступность маршрутов в новых районах, небезопасное поведение водителей на дорогах, изношенность машин, высокую стоимость проезда, неудобное расположение остановок, отсутствие возможности безналичной оплаты, грязь в салоне».

Многие жители называют свои города «городами ржавых пазиков», а троллейбусы и автобусы – «сараями на колёсах». На их фоне московские низкопольные автобусы и трамваи с кондиционером, электронным табло и возможностью зарядить мобильник выглядят картинкой из будущего.

По данным агентства «Автостат», средний возраст автобусов в РФ составляет 16,6 года. С момента распада СССР прошло уже 30 лет, однако по нашим дорогам до сих пор катаются 17% автобусов, сделанных в советское время. «На 1 января 2021 г. даже нормам Евро-2 не соответствует 39% автобусов. Что касается стандартов Евро-5 и выше, в нашей стране ему удовлетворяет лишь 3,5% парка», – констатируют аналитики. 75% автобусной техники в стране – отечественного производства, и почти половина из неё – продукция ПАЗ.

«Самым популярным общественным транспортом в России, конечно, остаётся автобус. Тренд в развитии – вместительные автобусы на газомоторном топливе и отказ от маршруток. Пока они остались в Центральном и Приволжском округах, в остальных регионах от них практически избавились, – продолжает И. Зотов. – Следующие по популярности – троллейбусы и трамваи, затем – такси и электрички. Есть даже такой редкий вид общественного транспорта, как вертолёт. В Кемеровской обл. для жителей отдалённых посёлков полёт на Ми-8 стал таким же привычным делом, как поездка на маршрутке. Стоимость полёта в райцентр – 200 руб.»

Некоторые города отказываются от трамваев. «11 из существовавших 73 трамвайных систем уже перестали работать, а в ближайшие 5 лет возможна потеря половины из оставшихся 62, – сообщил гендиректор ООО «Группа Мовиста» Александр Советников и напомнил о преимуществах трамваев. – Скорость из-за изначально выделенных линий, бесшумность новых составов, повышенный срок службы и себестоимость поездки в 2–3 раза ниже по сравнению с автобусами». Недавно удалось восстановить трамвай № 1 в Волгограде, за жизнь которого волгоградцы бились несколько месяцев. Власти Курска тоже хотели отказаться от трамваев, но передумали.

Как регионам поможет государство?

Долгие годы общественный транспорт еле выживал, и ничего в этой сфере не менялось. Но сейчас, кажется, лёд тронулся...

«С 2021 г. мы приняли решение, что мероприятия по обновлению подвижного состава будут реализовываться в рамках отдельного федерального проекта «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях, – рассказал 1-й замминистра транспорта РФ Андрей Костюк. – На эти цели пока предусмотрено 3,5 млрд руб. Отобраны 13 городских агломераций, в которые будет поставлено 412 транспортных средств – 305 автобусов и 107 троллейбусов». Минтранс собирается обновить транспорт в 30 агломерациях до 2024 г. и в 105 – до 2030 г.

Но все эти планы касаются только крупных городов страны. А как же маленькие городки и посёлки, они так и будут ездить на «сараях»?

«Увы, в небольших населённых пунктах проблема пока остаётся, – считает гендиректор АНО «За общественный транспорт» Александр Питиримов. – **Но обновление подвижного состава в городах по национальному проекту – это уже большой шаг вперёд. Подобного не было со времён СССР!** Помните, как во всех советских городах ездили одинаковые жёлтые «Икарусы»? В плановой экономике они закупались

централизованно. А потом началась неразбериха, каждый регион сам решал свои транспортные проблемы. **Некоторые полностью отдали перевозки частникам и до сих пор живут в диком рынке 1990-х. Нацпроект должен изменить ситуацию.** Во-первых, массово обновить региональные парки при поддержке государства. Какой? 40%-го покрытия регионам стоимости современных машин. Учитывая, что новые большие автобусы стоят от 10 млн руб., троллейбусы – 10–20 млн, а трамваи – 10–100 млн, это выгодные условия. Во-вторых, чтобы получить господдержку, регион обязан навести порядок в транспортной системе. Новые автобусы должны ходить регулярно, а не когда выгодно перевозчику. Остановки – в пешей доступности, оплата – прозрачная, тарифы – гибкие (чем больше поездок покупает человек, тем они дешевле должны стоить) и регулируемые. Сегодня около двух десятков перевозчиков по-прежнему используют не регулируемые властями тарифы. Отсюда необоснованное завышение платы за проезд. А с купленными на госденьги автобусами такой фокус не пройдет».

https://aif.ru/money/economy/saray_na_kolyosah_pochemu_cena_za_proezd_rastyot_a_servis_n_et

ВЕДОМОСТИ; АНДРЕЙ СТАСЬ; 2021.04.02; РОССИЯ БУДУЩЕГО; У ОТЕЧЕСТВЕННЫХ СТАРТАПОВ ЕСТЬ ШАНСЫ НА РЫНКЕ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА

Рынок электротранспорта получает новых игроков. Китайская компания Xiaomi, которая занимает 3-е место в мире по объему производства смартфонов, начинает разработку электромобилей и будет конкурировать с Tesla. Как писали ранее «Ведомости», в умные автомобили Xiaomi планирует инвестировать \$10 млрд за 10 лет. А до нее о намерении выпускать электромобили заявил китайский автомобильный гигант Geely Automobile.

Одновременно масштабная трансформация происходит в сфере городского электротранспорта, который позиционируется как быстрый, экономичный и экологичный. Тенденция последних десятилетий XX в., когда во многих городах закрывалось трамвайное движение, сменяется сейчас едва ли не на обратную: более 100 городов в мире вновь открыли трамвайные линии и активно развивают это направление.

Наконец, еще один сегмент – индивидуальные транспортные средства с электроприводом, начиная с моноколес и гироскутеров и заканчивая мощными электробайками. Это рынок стартапов и инновационных идей. Инвесторы очень позитивно реагируют на предложения в сегменте двух- и трехколесных транспортных средств с электродвигателем, не зря McKinsey оценивает нишу как «крайне перспективную».

Многообразие потенциальных технических решений, потребность в новых инструментах и способах снижения себестоимости, запрос на комплектующие, инфраструктурные задачи, создание эффективной и дешевой сервисной сети, формирование новых паттернов поведения пользователей – все это создает почву для многочисленных идей, некоторые из них имеют шанс на успех. В том числе в России.

Развитие электротранспорта во всех его ипостасях создает множество новых ниш и ситуаций потребления. С одной стороны, по оценке Bloomberg, только электромобили увеличат потребление электроэнергии на 1,964 ТВт к 2040 г. С другой – так же, как в свое время автомобильный рынок, рынок электротранспорта требует огромного обслуживающего «облака» – в диапазоне от средств зарядки до программного обеспечения.

Недавно в ОЭЗ «Технополис Москва» прошла конференция по развитию электротранспорта. В мероприятии участвовало более сотни представителей инновационных компаний. Удачные примеры есть, и проекты уже реализуются. Так, компания Drive Electro, получившая статус резидента «Технополиса», разработала станции нового типа для быстрой зарядки электробусов. Другой резидент ОЭЗ – компания «Бифорком тек» предлагает различные решения в области IoT-оборудования, например

позволяющие контролировать расходование энергии. Идеи найдутся – важно, чтобы эту отрасль поддержали венчурные инвесторы, а государство создало благоприятные условия не только в формате льгот при госзакупках, но и в продвижении на гораздо больший мировой рынок.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2021/04/01/864295-elektrotransportnaya>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; АЛЕКСАНДР ДРЕМЛЮГИН; 2021.04.02; «РОСТЕХ» РАССТАНЕТСЯ С «МОРЕМ»; КРЫМСКАЯ ВЕРФЬ БУДЕТ ПЕРЕДАНА ОСК

Как стало известно “Ъ”, в состав Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) войдет еще одна верфь — феодосийское «Море», которая сейчас принадлежит «Ростеху». Сроки и механизм передачи еще неизвестны. В ОСК собираются сохранить специализацию «Моря» на скоростных судах и намерены загрузить завод в том числе военными заказами. Аналитики считают передачу логичной, учитывая, что в условиях санкций развиваться самостоятельно «Море» не сможет.

Феодосийский судостроительный завод «Море», в 2018 году переданный госкорпорации «Ростех», войдет в состав Объединенной судостроительной корпорации, рассказали “Ъ” источники в отрасли. В Минпромторге “Ъ” подтвердили, что в рамках исполнения поручения президента РФ министерством совместно с «Ростехом» и ОСК прорабатывается механизм передачи «Моря» в состав корпорации. Соответствующее решение обусловлено «необходимостью осуществления единой политики в области судостроения в Азово-Черноморском регионе».

Завод был построен в конце 1930-х годов, в советское время специализировался на скоростных судах из алюминиевых сплавов, судах на подводных крыльях и на воздушной подушке. Наиболее известная военная продукция — крупнейший в мире десантный корабль на воздушной подушке «Зубр» (пр. 12322). Также завод строил гражданские суда, в том числе прогулочные «Кометы». После присоединения Крыма в 2014 году верфь была национализирована властями полуострова. Затем в 2015 году передана в собственность РФ, а из федерального бюджета в капитал был внесен 1 млрд руб. С 2016 года мощности завода были переданы в управление верфи «Пелла» Герберта Цатурова, которая использовала их для выполнения заказа на малые ракетные корабли «Каракурт» (пр. 22800) для ВМФ. Согласно открытой информации, заложенные на «Море» три корабля этого проекта сильно запоздали со сроками сдачи, которая теперь ожидается в 2022 году.

В 2018 году Владимир Путин подписал указ о передаче верфи госкорпорации «Ростех», представители которой затем заявили, что завод недозагружен и требует серьезной модернизации. В 2020 году в Счетной палате отмечали, что из-за санкций так и не было завершено строительство катера для устранения разливов нефти, поскольку не удалось закупить детали двигателя. При этом на «Море» заявляли о готовности построить для Кубы прогулочные скоростные теплоходы «Комета» и рыболовецкие траулеры, а также заключили договор с Черноморской рыбодобывающей компанией на постройку десяти траулеров для промысла в Азово-Черноморском бассейне.

В «Ростехе» “Ъ” сообщили, что говорить о механизмах и сроках передачи верфи ОСК пока рано. В госкорпорации решение называют «закономерным»: это непрофильный для «Ростеха» актив, при этом завод «Море» имеет уникальные компетенции в области скоростного судостроения, которые необходимо сохранять и развивать. Завод производит скоростные катера типа «Сарган», многофункциональные водолазные суда, катера-бонипостановщики, а также в кооперации с «Вымпелом» — суда на подводных крыльях «Комета», заключили в «Ростехе».

В ОСК сообщили, что «планируют загружать завод военными заказами, которые подходят для этой площадки — то есть речь идет о кораблях и судах третьего и четвертого ранга» со спусковым весом 1–1,5 тыс. тонн. Есть перспективы развития и композитного

судостроения, особенно с учетом наличия в составе феодосийских предприятий такого интересного актива, как конструкторско-технологическое бюро «Судокомполит», заключили в корпорации.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что с учетом специфики производственных мощностей предприятия, высокого уровня конкуренции и наличия санкций «Морю» самостоятельно существовать очень трудно. Для ОСК это возможность формировать в Крыму полноценный кластер, что может дать синергию в контексте композитного судостроения и военного заказа, добавляет эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4753274>

КОММЕРСАНТЬ КРАСНОДАР; АЛЕКСЕЙ БЕЛЯНИН; 2021.04.02; «ТАМАНЬ» ВЫХОДИТ ИЗ ТУМАНА; ОДОБРЕН ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА ВТОРОГО ЭТАПА СУХОГРУЗНОГО РАЙОНА ПОРТА ТАМАНЬ

Главгосэкспертиза повторно одобрила второй этап строительства сухогрузного района морского порта Тамань. Здесь планируют построить объекты инфраструктуры, зерновой, угольный и контейнерный терминалы. Проект пытались реализовать начиная с 2014 года, однако за это время несколько раз менялась и стоимость, и состав инвесторов. В нынешней версии планируют вернуться к реализации проекта через механизм ГЧП: в ближайшее время его вынесут на обсуждение в правительство РФ, однако ни стоимость, ни сроки строительства пока не называются. Эксперты говорят, что на юге нужен еще один крупный порт, однако считают, что государству стоит полностью передать проект в частные руки.

Главгосэкспертиза одобрила второй этап строительства сухогрузного района морского порта Тамань. Об этом сообщает пресс-служба ведомства. Положительное заключение на реализацию проекта уже выдавали в 2014 году, однако после этого инвестпроект был включен в комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, а также подпрограмму «Комплексное развитие транспортных узлов» госпрограммы «Развитие транспортной системы». В связи с этим потребовалась его повторная оценка, отмечают в Главгосэкспертизе.

Проект второго этапа строительства, получивший положительное заключение Главгосэкспертизы, предусматривает строительство объектов, необходимых для функционирования сухогрузного района морского порта Тамань общей мощностью до 80,44 млн тонн в год, в том числе для обеспечения возможности принимать суда дедвейтом до 150 тыс. тонн.

В ходе первого и второго подэтапов планируется создание терминалов металлогрузов, нефтепродуктов и минеральных удобрений, а также зернового, угольного, контейнерного терминалов, строительство путей и инфраструктуры железнодорожной станции Портовая, прокладка подъездных железнодорожных путей, дороги на территории сухогрузного комплекса и пр.

Проектную документацию разработали в дирекции по комплексной реконструкции железных дорог и строительству объектов железнодорожного транспорта (филиал РЖД). Застройщиком станет **ФКУ «Ространсmodernизация» (подразделение Минтранса РФ)**. Сроки реализации этих этапов пока не объявлены.

Строительство глубоководного незамерзающего сухогрузного района морского порта Тамань ведется в Темрюкском районе Краснодарского края с 2006 года. Сюда планируется перевести обработку части грузопотоков, которые транзитно идут через порты стран, приграничных с Россией. Район будет интегрирован **в международный транспортный коридор «Север-Юг»**, обладающий теми же конкурентными преимуществами, что и порт Новороссийск, и дополняющего. Проект также должен дополнить имеющиеся в Азово-Черноморском бассейне портовые мощности. Еще одна задача – обеспечение транспортного сообщения с республикой Крым.

Инициатором проекта было правительство РФ. В 2013 году стоимость проекта в целом составляла 228 млрд руб. Предполагалось, что он будет реализован через механизмы государственно-частного партнерства. Однако за это время проект не раз менялся: в 2020 году его стоимость оценили в 183 млрд руб., последняя версия вообще не предполагала привлечения бюджетных средств. Планировалось, что концессионером выступит дочернее подразделение Росморпорта ООО «РМП-Тамань», а инвесторами «Кузбассразрезуголь» (КРУ), «Металлоинвест» и СУЭК (с долей по 22,5%).

Однако в августе 2020 года стало известно, что проект сухогрузного района морского порта «Тамань» правительство РФ хочет исключить **из комплексного плана модернизации инфраструктуры (КПИИ)** так как он якобы стал неинтересен инвесторам. Объяснялось это падением цен на уголь и сокращением экспорта в 2020 году.

В пресс-службе Росморпорта подтвердили, что проект, который обсуждался до 2020 года, в настоящее время заморожен. “Ъ-Кубань” направил запросы в АО УК «Кузбассразрезуголь», АО «СУЭК» и ООО УК «Металлоинвест», однако на момент публикации ответы на них не поступили.

Гендиректор ЗАО «Морской порт "Тамань"» Петр Паринов рассказал “Ъ-Кубань”, что в 2014 году деньги, выделенные компании на строительство объектов портовой инфраструктуры, были перенаправлены на строительство Крымского моста, поэтому работы временно не финансировались. В 2021 году, по его словам, планируется вновь вернуться к реализации проекта за счет бюджетных средств.

«Строительство будет вестись в рамках целевой федеральной программы, где предполагается финансирование за счет бюджетных средств объектов, которые будут находиться в государственной собственности. Сейчас этот вопрос вновь обсуждается в правительстве, министерстве транспорта», - рассказал он.

Господин Паринов сообщил, что у проекта будут новые инвесторы, однако отказался назвать их имена. Он также отказался назвать стоимость и сроки реализации проекта, сообщив, что сейчас решается вопрос по финансированию, после этого будет приниматься решение, кто и какие объекты будет строить. «Переговоры с потенциальными инвесторами ведем и мы, и федеральные структуры», - добавил он.

Аналитик ГК «Финам» Алексей Коренев считает необходимым строительство еще одного крупного морского порта на Юге России. «У нас на самом деле не так много глубоководных выходов в европейской части. По сути это Усть-Луга, Новороссийск и частично Туапсе. Наличие еще одного порта, который позволит отправлять грузы южным маршрутом – зерно, продукцию глубокой переработки, металлургии и многое другое – позволит снизить нагрузку на действующие порты и расширить экспортную географию», - отмечает он.

По словам эксперта, снижение интереса инвесторов к проекту связано в первую очередь с ситуацией в стране, вызванной распространением коронавируса. Он уверен, что в условиях более благоприятной экономической обстановки, проект давно бы получил «зеленый свет».

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров также считает, **что у проекта есть серьезный потенциал в части развития экспорта** – угля, углеводородов, зерновых грузов. «Другое дело, что я сейчас не вижу потенциальных инвесторов, которые смогли бы эту грузовую базу организовать, обеспечивать и гарантировать. Потенциально его делали под угольщики и под рудный терминал «Металлоинвеста». Но сейчас угольщикам совершенно точно не до этого», - прокомментировал он.

Эксперт также сомневается, что реальных инвесторов удастся найти быстро. «Рано говорить, что его реанимируют. Проект затянулся, потому что в отличие от проекта ОТЭКО – частного инвестора – строительство сухогрузного района курировало государство. Если мы говорим об инфраструктурных проектах, то государству правильнее идти за бизнесом, а не наоборот. Бизнес более эффективен в принятии инвестиционных

решений. Государство должно поддерживать инвестора, который уже доказал, что понимает, как этот проект будет развиваться», - считает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4753223>

КОММЕРСАНТЬ С-ПЕТЕРБУРГ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2021.04.01; ПУЛКОВО ОЦЕНИТ БАЗУ; АЭРОПОРТ ВЕРНЕТСЯ К ОБСУЖДЕНИЮ ПЛАНОВ РАЗВИТИЯ ПОСЛЕ ЛЕТНЕГО СЕЗОНА

Управляющая компания Пулково ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (ВВСС) планирует представить правительству Петербурга, с которым у нее заключено концессионное соглашение о развитии аэропорта, мастер-план расширения мощностей к концу 2021 года. Это объясняется мировым кризисом в авиаотрасли, на фоне которого тяжело прогнозировать темпы восстановления пассажиропотока, от которого зависят вложения в инфраструктуру. После прошлогоднего падения операционных показателей почти в два раза, в 2021 году авиагавань может обслужить около 14 млн человек, рассчитывая на внутренний туризм. Это станет отсчетом для базового прогноза темпов роста пассажиропотока в последующие годы.

ВВСС во второй раз за последний год переносит сроки согласования развития аэропорта Пулково с региональными властями. Раньше представить вторую очередь строительства предполагалось осенью 2020 года, позже обсуждение сдвинули на первую половину 2021 года. Как заявил вчера генеральный директор ВВСС Леонид Сергеев, компания рассчитывает на продление работы над мастер-планом до конца 2021 года.

«Это самый тяжелый кризис за историю авиации. Согласно ГЧП, аэропорт должен развиваться только тогда, когда он достигнет 22 млн пассажиров. Это подразумевает, что есть экономика, которая позволяет получить деньги, чтобы вкладывать в развитие нового терминала. Возможности полноценного развития с 14 млн пассажиров нет, но учитывая, какими темпами мы развиваемся, эта возможность просто сдвигается на год. За это время можно более качественно подготовить материалы по второй фазе развития», – сказал он.

Господин Сергеев пояснил “Ъ”, что управляющая компания не может запланировать терминал, ориентируясь на негативные показатели прошлого года. «В июле-августе мы пойдем, куда перешел трафик, и сможем понять базовый уровень (перевозок в новых реалиях. – “Ъ”», – комментирует он. По его словам, прогнозы пассажиропотока к концу концессионного соглашения в 2039 году также снижаются, сдвигаясь по объему на два года назад. Ранее предполагалось, что к 2023 году пассажиропоток Пулково составит 25 млн человек, к 2035-му – 35 млн человек, а к 2039-му – до 38 млн человек.

В 2017–2019 годах Пулково приблизилось к пороговому значению пропускной способности существующего терминала, в связи с чем активизировалось обсуждение строительства новой очереди. Стоимость первой фазы строительства составила €1,2 млрд. Доли в ВВСС через кипрскую Thalita Trading Limited принадлежат «ВТБ Капитал» (25,01%), немецкой Fraport AG (25%), катарской Qatar Investment Authority (24,99%) и РФПИ с пулом иностранных инвесторов (25%).

В конце 2019 года глава банка ВТБ Андрей Костин сообщал, что в Пулково могут построить новый терминал за €400 млн. Речь идет о строительстве терминала рядом с существующим, уточняли тогда в ВТБ. По словам господина Костина, терминал, скорее всего, расположится на месте старого здания с башнями. Сейчас оно находится слева от центрального аэровокзала. О конкретных планах развития после этого не сообщалось.

На фоне массового сокращения авиaperевозок в мире из-за пандемии коронавируса пассажиропоток Пулково сократился с рекордных 19,6 млн пассажиров до 11 млн человек в 2020 году. Этот факт, в частности, не позволил управляющей компании ощутить эффект от режима седьмой свободы воздуха, введенного впервые в этом году. Либерализация авиасообщения со многими странами Европы могла способствовать существенному росту пассажиропотока аэропорта. В связи с падением показателей Пулково получило отсрочку

по концессионному платежу в бюджет Петербурга, подтвердил “Ъ” господин Сергеев. В 2018 году управляющая компания выплатила более 2,2 млрд рублей в местный бюджет, сообщил ранее экс-глава ВВСС Владимир Якушев. Он пояснил, что ставка составляет около 11% от выручки.

В условиях ограниченного международного авиасообщения с большинством стран Пулково рассчитывает на динамичные темпы роста перевозок по внутренним направлениям. Российские авиакомпании в январе – феврале 2021 года сократили перевозки на 37,8%, до 10,5 млн пассажиров, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, следует из данных **Росавиации**. Международные перевозки сократились на 83,5%, до 1,1 млн пассажиров, внутренние – почти достигли объема прошлого года (снижение составило 7,2%), перевезено 9,38 млн пассажиров.

<https://www.kommersant.ru/doc/4752611>

ТАСС; 2021.04.01; ИССЛЕДОВАНИЕ РАНХИГС И GOOGLE: ПАНДЕМИЯ СТАЛА ТРИГГЕРОМ ДЛЯ МАСШТАБНОЙ ЦИФРОВИЗАЦИИ

Центр подготовки руководителей цифровой трансформации ВШГУ РАНХиГС и АНО «Центр перспективных управленческих решений» представили результаты совместного исследования о последствиях пандемии и новых стратегиях преодоления кризиса, включая цифровизацию процессов. Эти вопросы стали предметом обсуждения во время круглого стола «Цифровой поворот. Экономические последствия пандемии и новые стратегии развития» в ТАСС 1 апреля 2021 год.

В обращении к участникам мероприятия заместитель председателя Правительства РФ Дмитрий Чернышенко подчеркнул: «Ситуация с пандемией показала, что новая реальность диктует свои условия. Онлайн форматы ведения бизнеса, удаленные сервисы и госуслуги, технологии искусственного интеллекта – как никогда продемонстрировали актуальность. У нас был серьезный стимул для перевода на цифровой формат взаимодействия граждан с государством. Многие из этих направлений мы разворачивали, что называется «с колес», за считанные недели и даже дни. Уверен, результаты сегодняшней дискуссии будут содействовать эффективному экспертному сопровождению и ускорению процесса цифровизации», – заключил вице-премьер.

В исследовании приводится глубокий анализ последствий пандемии, что важно для определения и принятия дальнейших практических решений на государственном уровне и на уровне бизнеса.

Ректор РАНХиГС Владимир Мау: «Сегодня важно понять, как отрасли и организации будут работать с учетом накопленного в 2020 году опыта. Мы должны решить очень сложную задачу — понять, какие из возникших в пандемию институтов будут обеспечивать рост благосостояния, а от каких лучше отказаться.

Правительство активно предпринимает необходимые шаги для преодоления последствий пандемии: в первую очередь это обеспечение макроэкономической устойчивости и недопущение макроэкономических дисбалансов. Мы пошли на беспрецедентный рост бюджетных расходов в 2020 году, и это было правильно. На антикризисные меры было направлено порядка 4,6% ВВП, при этом спад экономики составил немногим более 3%, что качественно отличает Россию от других стран.

Правительством определены основные стратегические направления, которые будут формировать контуры посткризисной структуры. Это инфраструктура, инновации, клиентоориентированное государство, инвестиции в человеческий капитал. В условиях высокой неопределенности государство должно взять на себя функции «инвестора последней инстанции», сосредоточиться на инвестициях в транспортную, цифровую и социальную инфраструктуру. Это и есть источники повышения факторной производительности, то, что создает условия для дальнейшего экономического роста и, главное, роста благосостояния».

Уже сейчас можно сказать, что стратегии, которые часть населения, представителей бизнес-сообщества и госсектора выбирают после пандемии, внушают оптимизм. 1/3 опрошенных россиян стали пользоваться цифровыми сервисами чаще, более половины представителей бизнеса отметили, что пандемия способствовала ускорению цифровизации внутри компаний, также можно говорить о более динамичной цифровой трансформации процессов в госсекторе.

<https://tass.ru/novosti-partnerov/11053253>

ТАСС; 2021.04.01; КАЗАХСТАН ВЫСТАВИТ НЕСКОЛЬКО САНИТАРНЫХ ПОСТОВ НА ГРАНИЦЕ С РОССИЕЙ

Власти Восточно-Казахстанской области (ВКО) на фоне роста случаев заражения коронавирусом приняли решение выставить санитарные посты на внешних границах региона, в том числе на автопереходах через государственную границу с Россией и Китаем. Об этом говорится в постановлении главного государственного санитарного врача ВКО Каната Турдиева, опубликованном в четверг.

«Обеспечить работу четырех санитарных постов на автопереходах через государственную границу Республики Казахстан в пунктах пропуска «Ауыл», «Уба», «Бахты», «Майкапчагай» (Шемонаихинский, Бородулихинский, Урджарский, Зайсанский районы) в соответствии с ограничительными мерами в пунктах пропуска через государственную границу Республики Казахстан», – говорится в постановлении. При этом два пункта пропуска находятся на границе Казахстана и России, еще два – на границе с Китаем.

Кроме того, три санитарных поста для контроля за въездом и выездом граждан устанавливаются на внешних границах ВКО и Алма-Атинской области, еще три поста – на границах ВКО с Карагандинской и Павлодарской областями.

Постановлением санврача запрещен въезд и выезд граждан на территорию области, кроме сотрудников организаций жизнеобеспечения населения, медицинских, правоохранительных и аварийных служб, а также транзитных пассажиров и автоперевозчиков грузов. Лицам, прибывающим из зоны высокого риска по заражению коронавирусом («красной» зоны), при пересечении санитарных постов обязательно наличие справки об отрицательном результате ПЦР-теста на коронавирусную инфекцию.

<https://tass.ru/obschestvo/11048575>

ПРАЙМ; 2021.04.01; ОЧЕРЕДЬ ИЗ ФУР НА ГРАНИЦЕ РФ С ЛИТВОЙ СОКРАТИЛАСЬ ДО 35 МАШИН – КАЛИНИНГРАДСКАЯ ТАМОЖНЯ

Очередь из грузовых автомобилей, скопившихся из-за сбоя в работе информационных систем таможенной службы Литвы, на границе РФ с республикой в Калининградской области сократилась до 35 фур – почти в семь раз по сравнению с максимальной загрузкой погранперехода, сообщили журналистам в отделении по связям с общественностью калининградской областной таможни.

В минувшую субботу перед автомобильным пунктом пропуска «Чернышевское» в Калининградской области скопилось более 250 фур, ожидающих въезда в Литву. Таможенная служба Литовской Республики днем ранее на своем сайте проинформировала о сбое информационных систем, ликвидировать который планировалось к понедельнику. По данным калининградской областной таможни, прием и оформление грузовиков происходили в ручном режиме со скоростью 4-5 автомобилей за полтора часа. В последние дни очередь постепенно сокращается.

«По информации на 9.00 1 апреля должностные лица таможенного поста МАПП «Чернышевское» Калининградской областной таможни за сутки оформили на въезд в РФ 150 транспортных средств, на выезд – 196. В настоящий момент очередь на выезд из Российской Федерации составляет 35 грузовых транспортных средств, на въезд – 84.

Калининградская областная таможня рекомендует всем заинтересованным лицам учитывать приведенную информацию», – сообщили в ведомстве.

Пункт пропуска «Чернышевское-Кибартай» российско-литовского участка госграницы в Калининградской области является основным для проезда грузового транспорта. Возможности перехода «Советск-Панемуне» в черте города ограничены из-за лимита по грузоподъемности по историческому мосту Королевы Луизы. Работа еще двух международных автомобильных **пунктов пропуска** ограничена из-за пандемии коронавируса.

МАГАДАНМЕДИА; 2021.04.01; МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ «СОКОЛ» ПРИНЯТ В МАГАДАНЕ ПОД ЗАЩИТУ ВЕДОМСТВЕННОЙ ОХРАНЫ МИНТРАНСА РФ.

Обеспечение безопасности сотрудниками военизированной структуры организовано в круглосуточном режиме, сообщили ИА MagadanMedia в ПФ ФГУП «УВО Минтранса России».

С сегодняшнего дня специалисты Приморского филиала ФГУП «УВО Минтранса России» пресекают попытки проникновения в зону транспортной безопасности аэропорта, выявляют подозрительные предметы и предотвращают акты незаконного вмешательства.

«Я считаю важным, что объект федерального значения теперь находится под защитой государственного предприятия. Анализ рынка охранных услуг на транспорте показывает, что услуги, оказываемые ведомственной охраной Минтранса России в сравнении с частными ПТБ (подразделениями транспортной безопасности), являются более эффективными и востребованными. В связи с этим важно отметить, что все наши работники в обязательном порядке проходят специальную подготовку и имеют аттестацию по транспортной безопасности», – рассказал директор Приморского филиала ФГУП «УВО Минтранса России» Виталий Пехота.

<https://magadanmedia.ru/news/1080859/>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2021.04.01; ЭКОЛОГО-ОРНИТОЛОГИЧЕСКОЕ ОБСЛЕДОВАНИЕ В ШЕРЕМЕТЬЕВО ПЛАНИРУЮТ ПРОВЕСТИ ДО КОНЦА ГОДА

Эколого-орнитологическое обследование в международном аэропорту Шереметьево планируют провести в 2021 году, сообщили Агентству городских новостей «Москва» в **пресс-службе** воздушной гавани.

«В соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил по обеспечению безопасности полетов один раз в три года аэропорт обязан проводить эколого-орнитологическое обследование. Эколого-орнитологическое обследование осуществляется с целью определения характера орнитологической обстановки на аэродроме и прилегающей к нему территории, а также выявления условий, способствующих концентрации птиц. Организация, проводящая обследование, предоставляет отчет об эколого-орнитологической обстановке и дает рекомендации по проведению соответствующих мероприятий применительно к аэродрому Шереметьево. Планируется провести орнитологическое обследование в 2021 году», – отметили в **пресс-службе**.

Там пояснили, что мероприятия по устранению условий, которые способствуют концентрации птиц, делятся на две группы согласно месту проведения – на аэродроме или на приаэродромной территории.

«При выявлении мест, способствующих концентрации птиц на аэродроме, проводятся мероприятия по устранению причин и факторов, привлекающих их, а также анализ эффективности применяемых на аэродроме средств отпугивания птиц. При

необходимости проводится закупка дополнительных средств отпугивания птиц на аэродроме», – подчеркнули в **пресс-службе**.

Там добавили, что в случае выявления мест, способствующих массовому скоплению птиц в радиусе 15 км от аэродрома, составляются акты обследования, готовятся и направляются в соответствующие инстанции письма с описанием проблемы и необходимости ее решения в интересах обеспечения безопасности полетов.

<https://www.mskagency.ru/materials/3100643>

ТАСС; 2021.04.01; БОЛЕЕ 50 ТОНН ВАКЦИН ОТ КОРОНАВИРУСА ДОСТАВИЛИ САМОЛЕТЫ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ» С НАЧАЛА ГОДА

Свыше 50 тонн вакцин от коронавирусной инфекции доставили самолеты группы компаний «Аэрофлот» за три месяца текущего года, в численном эквиваленте это составляет 1,6 млн доз. Об этом сообщили в четверг журналистам в **пресс-службе** перевозчика.

«Группа «Аэрофлот» за три месяца перевезла свыше 50 тонн вакцин от коронавируса российского производства, в численном эквиваленте это составляет 1,6 млн доз», – сказали в **пресс-службе**. Говоря о географии перевозок, в **пресс-службе** назвали топ-10 направлений, куда авиационным транспортом были направлены вакцины: Хабаровск, Мурманск, Владивосток, Оренбург, Тюмень, Сургут, Барнаул, Магадан, Новокузнецк и Петропавловск-Камчатский.

В **пресс-службе** подчеркнули, что транспортировка вакцин осуществлялась в специальных контейнерах, обеспечивающих как физические, так и температурные требования к перевозке.

<https://tass.ru/ekonomika/11054147>

ТАСС; 2021.04.01; БОЛЕЕ 20 ТЫС. ЛЬГОТНЫХ БИЛЕТОВ ПРИОБРЕЛИ МНОГОДЕТНЫЕ СЕМЬИ ЯНАО ЗА ДВА ГОДА

Более 20 тыс. льготных авиабилетов было приобретено семьями Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) с 1 апреля 2019 года. Об этом сообщили в **пресс-службе** регионального правительства в четверг.

«Сегодня два года действия в округе программы льготных авиаперелетов для детей из многодетных семей. За это время было приобретено 22 тысячи льготных билетов. <...> Льгота распространяется на все рейсы, выполняемые авиакомпанией «Ямал», в том числе и на новые южные направления», – говорится в сообщении.

С 2020 года по решению губернатора ЯНАО Дмитрия Артюхова льготным перелетом также могут воспользоваться дети из многодетных семей в возрасте до 23 лет, которые проходят обучение в очной форме в высших или средне-специальных учебных заведениях страны.

В этом году открылись новые рейсы из Ноябрьска в Сочи и из Надыма в Сочи и Симферополь. С просьбой открыть новые направления к главе региона ранее обращались сами жители.

«Воспользоваться льготным перелетом можно один раз в год «туда-обратно» по прямому маршруту. Данная программа отлично себя зарекомендовала. Мы считаем, что это хорошее подспорье для многодетных семей. И множество положительных отзывов подтверждают это», – приводит **пресс-служба** слова директора ГКУ «Дирекция транспорта ЯНАО» Виталия Лагутина.

<https://tass.ru/obschestvo/11049023>

РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2021.04.01; «АЭРОФЛОТ» ОТКРЫВАЕТ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ НА СЕЙШЕЛЫ

Российская авиакомпания «Аэрофлот» в пятницу открывает регулярные рейсы на Сейшельские острова (остров Маэ).

Полеты будут выполняться один раз в неделю по пятницам. Ранее «Аэрофлот» по этому направлению не летал.

Как сообщал «Аэрофлот», граждане России могут въезжать на территорию Сейшельских островов без ограничений, виза не нужна. Для путешествия потребуется отрицательный тест на COVID-19 на арабском, английском или французском языках, сделанный не ранее, чем за 72 часа до вылета из первой точки маршрута. Актуальные данные о действующих визовых правилах и ограничениях для пассажиров международных рейсов размещены на сайте «Аэрофлота» в разделе «Информация об изменениях, связанных с COVID-19».

Пресс-служба правительства РФ в середине ноября сообщала, что Россия возобновляет авиасообщение с Сейшельскими островами.

РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2021.04.01; ТРИ АВИАКОМПАНИИ ПЛАНИРУЮТ ЛЕТАТЬ ИЗ ШВЕЦИИ В РОССИЮ

Шведская национальная авиакомпания планирует в летнем расписании поставить рейсы из Стокгольма в Санкт-Петербург, сообщает TourDom.ru со ссылкой на письмо транспортного агентства Швеции в адрес Росавиации.

Согласно уведомлению, перевозчик намерен летать в северную столицу из стокгольмского аэропорта Арландо, как ранее и было прописано в двустороннем соглашении о снятии ограничений на международные рейсы между Россией и Швецией.

Кроме того, шведская сторона уведомила о запросе венгерского лоукостера на полеты в Пулково из воздушной гавани Стокгольм-Скавста (расположен примерно в 100 километрах от столицы Швеции).

В январе Федеральное агентство воздушного транспорта разрешило полеты зарубежным авиакомпаниям из Стокгольма в Санкт-Петербург, независимо от их места регистрации. Таким образом, венгерский бюджетный перевозчик может этим воспользоваться, исходя из ранее заключенных авиационными властями соглашений.

В мае на линию планирует выйти и третий перевозчик. Как пояснили в транспортном агентстве, заявка будет подана после улучшения ситуации с коронавирусом в пунктах назначения.

<https://ria.ru/20210401/shvetsiya-1603835978.html>

РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2021.04.01; АВИАКОМПАНИЯ FINNAIR ВОЗОБНОВЛЯЕТ РЕЙСЫ ИЗ ХЕЛЬСИНКИ В МОСКВУ НА ФОНЕ ПАНДЕМИИ

Авиакомпания Finnair возобновляет в пятницу после годичного перерыва из-за пандемии коронавируса собственные рейсы из Хельсинки в Москву (Шереметьево) и отмечает их более свободную загрузку по сравнению с Петербургом, рассказала РИА Новости представитель авиакомпании.

Finnair возобновила рейсы в Россию, Санкт-Петербург с 29 января, дважды в неделю по пятницам и воскресеньям на турбовинтовом ATR72, вмещающем 74 пассажира. Рейсы в Москву будут выполняться на этом же типе воздушного судна, что приведет к более длительному перелету в 2,5 часа, по сравнению с полутора часами на самолетах с реактивным двигателем.

«Загрузкой рейсов в Петербург мы очень довольны, они почти всегда полные. Рейсы в Москву также грузятся, но пока свободней», – отметила представитель компании.

Учитывая рейсы, выполняемые финским перевозчиком в код-шеринге с «Аэрофлотом», в апреле авиасообщение между двумя столицами достигнет четырех рейсов в неделю, ежедневно с четверга по воскресенье.

Начиная с 19 апреля в два раза увеличится количество рейсов в Петербург. К уже выполняемым по пятницам и воскресеньям добавятся по одному рейсу в понедельник и среду.

Менять тип воздушного судна на обоих российских направлениях перевозчик пока не намерен.

«Точных планов на изменение типа самолета у нас нет», – рассказали в Finnair.

РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2021.04.01; БЕЛОРУССКАЯ «БЕЛАВИА» ВОЗОБНОВИТ РЕЙСЫ В НИЖНИЙ НОВГОРОД С 11 АПРЕЛЯ – КОМПАНИЯ

Белорусская авиакомпания «Белавиа» с 11 апреля возобновит регулярные рейсы в Нижний Новгород, сообщил в четверг авиаперевозчик.

«Мы возобновляем 11 апреля выполнение регулярных рейсов в Нижний Новгород», – говорится в сообщении компании в Facebook.

Уточняется, что вылет из Минска планируется по воскресеньям в 00.25 (совпадает с мск) с прибытием в Нижний Новгород в 02.20. Обратный рейс из Нижнего Новгорода будет осуществляться в 3.30 с прибытием в Минск в 5.30.

МОСКВА 24; 2021.04.01; АВТОЭКСПЕРТ ОБЪЯСНИЛ, ПОЧЕМУ ВИНОВНИК ДТП НА САДОВОМ ПРОДОЛЖАЛ ЕЗДИТЬ ПОСЛЕ 400 НАРУШЕНИЙ

Автоэксперт Игорь Моржаретто в разговоре с Москвой 24 рассказал, почему в России продолжают ездить автомобили с сотнями неоплаченных штрафов. Он заявил, что причиной этого является неимение хорошей информационной системы, содержащей такие данные об авто, отсутствие ее связи с патрульными машинами, а также нехватка сотрудников Госавтоинспекции на дорогах.

«У нас было несколько таких аварий, после которых активизировались правоохранительные органы: устраивали рейды, ловили людей, которые, например, ездили на машинах, записанных на покойников. Поймали нескольких. И в рамках всех этих розыскных мероприятий было выяснено, что есть огромное количество людей, которые не платят штрафы и на которых числится по 200–300 или даже по 500–600 штрафов», – рассказал Моржаретто.

По статистике, приведенной автоэкспертом, только за прошлый год людей, на которых числилось более 500 штрафов, в России насчитывалось несколько тысяч.

«Ими надо заниматься. А для этого нужна, во-первых, хорошо работающая информационная система, а также обратная связь между этой системой и патрульными машинами», – рассказал Моржаретто.

Условно говоря, проехал такой автомобиль под камерой – сигнал с нее должен поступить на ближайшую патрульную машину или пост. После этого человека останавливают и как минимум берут с него все штрафы. Либо забирают авто на штрафстоянку.

По мнению эксперта, такая связь в России не налажена или работает крайне плохо.

«Это работает только во время эпизодических рейдов, которые проводит ГАИ совместно, например, с судебными приставами. Ловят женщину, например, у которой была тысяча штрафов. Но это бывает раз в две недели, раз в месяц. А между рейдами, по опыту, такие люди разъезжают прекрасно и чувствуют себя хорошо», – рассказал Моржаретто.

Наконец, причиной безнаказанности таких людей, по мнению автоэксперта, является и нехватка сотрудников ГАИ на городских дорогах.

«Не хватает дежурных патрульных машин», – заключил Моржаретто.

<https://www.m24.ru/news/proisshestiya/01042021/159227>

ТАСС; 2021.04.01; В ГИБДД ЗАЯВИЛИ, ЧТО РОССИЯНЕ СТАЛИ РЕЖЕ СДАВАТЬ НА ПРАВА С ПЕРВОГО РАЗА

Кандидатам в водители в России в прошлом году реже удавалось сдать на права с первого раза. Об этом сообщил начальник отдела организации экзаменационной деятельности и предоставления госуслуг Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России Николай Гиляков.

«У нас этот показатель является одним из основных, он показывает качество подготовки водителей. В 2020 году процент кандидатов в водители, сдавших теоретический экзамен с первого раза, снизился на 1,5% и составил 38%, практический экзамен по первоначальным навыкам управления транспортными средствами снизился на 1,2%, практический экзамен в условиях дорожного движения снизился на 3% и по итогам 2020 года составил 28%», – сказал он в эфире радиостанции «Милицейская волна».

В прошлом году произошло более 8 тыс. ДТП по вине автомобилистов со стажем управления до двух лет. По сравнению с позапрошлым годом их количество сократилось на 11,8%.

<https://tass.ru/obschestvo/11051483>

REGNUM; 2021.04.01; В БАШКИРИИ ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ ПО МОДЕРНИЗАЦИИ ТРАМВАЙНОЙ СЕТИ УФЫ

Соглашение по модернизации трамвайной сети Уфы подписано в Башкирии. Об этом 1 апреля сообщает **пресс-служба** республиканского правительства.

Сообщается, что правительство республики и руководство предприятия «Синара – Городские транспортные решения Уфа» подписали соглашение о поощрении и защите капиталовложений (СЗПК) по модернизации трамвайной сети города.

«Для Башкортостана соглашение с «Синара ГТР Уфа» – это первый шаг в применении нового механизма защиты и поощрения капиталовложений. Такое соглашение является новым инструментом поддержки инвесторов, гарантирующее неизменность условий со стороны государства на длительный период. Мы хотим, чтобы инвесторы были уверенными в стабильности ведения бизнеса в отношении налогов и требований законодательства. И, конечно, рассчитываем, что СЗПК положительно скажется на развитии экономики региона в целом», – передает слова министра экономического развития и инвестиционной политики Рустама Муратова **пресс-служба** регионального правительства.

Отмечается, что на реализацию данного проекта планируется направить 27,6 млрд рублей: в рамках реализации данного проекта будет реконструировано депо, путевое и энергохозяйства трамваев, создана трамвайная линия, которая соединит южную и северную части города. Кроме того, планируется обновить подвижной состав, создать новые остановки, оптимизировать маршрутную сеть, создать автоматизированную систему управления движением и современную систему оплаты за проезд.

<https://regnum.ru/news/economy/3231434.html>

ТАСС; 2021.04.01; ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО РЖД ВПЕРВЫЕ С НАЧАЛА ПАНДЕМИИ ПОКАЗАЛИ РОСТ

Впервые с начала пандемии на **сети РЖД** в марте 2021 года отмечен рост перевозок пассажиров – на 4,8%, до 85,9 млн. Об этом говорится в сообщении **компании**. В пригородном сообщении отправлено 79,4 млн пассажиров (+5,1%), в дальнем следовании – 6,5 млн (+0,9%).

Пассажирооборот в марте 2021 года составил 6,8 млрд пасс-км, что на 5,2% меньше, чем за аналогичный период 2020 года, в том числе в пригородном сообщении – 2,4 млрд пасс-км (+3,3%), в дальнем следовании – 4,4 млрд пасс-км (-9,2%).

Всего за январь – март 2021 года отправлено 221,9 млн пассажиров (-14,3% к январю – марту 2020 года), из них в дальнем следовании – 17,5 млн (-22,2%), в пригородном сообщении – 204,4 млн (-13,6%).

Пассажирооборот на **сети РЖД** с начала 2021 года снизился на 24,4% к уровню прошлого года и составил 18,4 млрд пасс-км. В том числе в пригородном сообщении – 6 млрд пасс-км (-16,3%), в дальнем следовании – 12,4 млрд пасс-км (-27,8%).

<https://tass.ru/ekonomika/11048301>

ТАСС; 2021.04.01; ПОГРУЗКА НА СЕТИ РЖД В МАРТЕ ВЫРОСЛА ДО 109,4 МЛН ТОНН

Погрузка на сети РЖД в марте выросла на 2,2% и достигла 109,4 млн тонн. Об этом говорится в сообщении компании.

За первый квартал 2021 года отправлено 307,2 млн тонн различных грузов, на 0,2% больше, чем за тот же период прошлого года. Это произошло в основном за счет поставок каменного угля (+5,6%), зерна (+31,7%), лома черных металлов (+10,4%), удобрений (+5,9%) и промсырья (+11,9%).

Грузооборот за март 2021 года вырос на 5,5% и составил 226,9 млрд тарифных тонно-км. Грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии за это же время увеличился на 5% и составил 286,5 млрд тонно-км.

Погрузка на сети РЖД в феврале снизилась на 2,7%, до 96,7 млн тонн, при этом если сделать скидку на прошлогодний високосный февраль, то показатель в плюсе: среднесуточно грузилось на 0,7% больше.

<https://tass.ru/ekonomika/11046057>

ТАСС; 2021.04.01; РАН И РЖД ДОГОВОРИЛИСЬ ВМЕСТЕ РАЗВИВАТЬ ТЕХНОЛОГИИ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Российская академия наук (РАН) и ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) договорились о расширении сотрудничества. Оно будет нацелено на интеграцию фундаментальной и прикладной науки для создания инновационных технических решений в области железнодорожного транспорта, а также выполнения целей устойчивого развития. Об этом ТАСС рассказали в РАН.

«Продление, обновление и переформатирование соглашения РАН с РЖД – это не просто формальный документ, это возможность развивать интересные и востребованные для обеих сторон формы сотрудничества. Ведь для того, чтобы продвинуться на пути научно-технологического прогресса, мы должны научиться как можно быстрее и эффективнее переводить знания в технологии», – отметил президент РАН Александр Сергеев.

Взаимодействие будет направлено на интеграцию фундаментальной и прикладной науки, позволяющей использовать результаты совместных научных исследований для создания инновационных технических решений и выполнения задач, в том числе определенных долгосрочной программой развития холдинга «РЖД» до 2025 года и предусматривающих экологическую эффективность, ресурсосбережение, цифровую трансформацию технологий, развитие логистических коридоров и создание опорной сети высокоскоростных магистралей (ВСМ) в России.

«Соглашение открывает новые возможности для использования компетенций Российской академии наук на благо железнодорожного транспорта и предоставит ученым обширный полигон для практической апробации результатов своих исследований», – отметил глава РЖД Олег Белозеров.

Предыдущее соглашение о сотрудничестве РЖД и РАН заключили в 2018 году. «С момента подписания базового соглашения в 2018 году наши совместные разработки вышли на качественно новый уровень. В частности, дано всестороннее обоснование

реализации мегапроекта «Единая Евразия», который обеспечит создание трансконтинентальной транспортной системы нового поколения и соединит Западную Европу с Центральной Азией и Дальним Востоком», – пояснил президент РАН.

Основным инфраструктурным элементом мегапроекта «Единая Евразия» станет высокоскоростной железнодорожный комплекс протяженностью более 9 тысяч километров в 23 субъектах РФ. Реализация проекта будет способствовать комплексному системному освоению Сибири, Дальнего Востока и Арктики, а также расширению социально-экономического и научно-технологического сотрудничества союзных государств.

<https://nauka.tass.ru/nauka/11048353>

На ту же тему:

<https://gudok.ru/content/infrastructure/1558813/>

ИНТЕРФАКС; 2021.04.01; ОПЕРАТОР Ж/Д ПЕРЕВОЗОК В КРЫМ В ИЮНЕ ЗАПУСКАЕТ ПОЕЗД ИЗ ТАМБОВА

АО «Транспортная компания «Гранд Сервис Экспресс» (ГСЭ, Москва) в начале июня 2021 года запустит поезд по маршруту Симферополь-Тамбов и в обратном направлении, сообщила пресс-служба перевозчика.

Беспересадочные вагоны из Тамбова будут курсировать 2-3 раза в неделю и следовать через Мичуринск, Воронеж, Ростов-на-Дону и Тамань.

Первый состав поезда из плацкартных вагонов отправится в рейс из Симферополя 28 мая в 10:35 и прибудет в Тамбов 30 мая в 01:10. Из Тамбова поезд отправится в первый рейс 1 июня в 06:20 и прибудет в Симферополь 2 июня в 18:45.

РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2021.04.01; КАЛИНИНГРАДСКИЕ ВЛАСТИ И РЖД ВМЕСТЕ РАЗРАБАТЫВАЮТ ТУРИСТИЧЕСКИЕ ТУРЫ

Калининградские власти и «Российские железные дороги» совместно прорабатывают несколько вариантов туристических маршрутов для организации железнодорожных туров по региону, сообщили журналистам в областном министерстве по культуре и туризму.

«В настоящее время при поддержке правительства Калининградской области холдингом «РЖД» прорабатывается несколько вариантов маршрутов для организации железнодорожных туров на паровозной тяге, которые позволят жителям и гостям Калининградской области узнать много нового о культурно-историческом и природном наследии региона», – рассказали в министерстве.

В министерстве отметили, что основная цель сотрудничества – развитие туристического потенциала региона с использованием возможностей железнодорожного транспорта. Ожидается, что в рамках совместной работы будут организованы уникальные железнодорожные туры, а также будет увеличиваться туристический поток по железной дороге через разработку туров выходного дня и развитие ретродвижения.

ИНТЕРФАКС; 2021.04.01; СТИВИДОРЫ ОБЕСПОКОЕНЫ ПРОЕКТОМ РЕДЕВЕЛОПМЕНТА ТЕРРИТОРИЙ ПОРТА САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Стивидорные компании готовят ответ на инициативу по редевелопменту территорий Большого порта Санкт-Петербург с переносом портовых мощностей за пределы города и настаивают на участии в ее обсуждении, сообщили «Интерфаксу» представители отрасли. Они обращают внимание на то, что реализация проекта негативно скажется на экспортном потенциале РФ, повлечет другие экономические и социальные проблемы, а реальная его стоимость окажется существенно выше заявленных 440 млрд рублей.

Проект редевелопмента территорий порта Санкт-Петербург, который предполагает перенос портовых мощностей в порт Усть-Луга (Ленинградская область) и строительство на освобожденных территориях жилого и делового района, предложил президент

«Трансмашхолдинга» Андрей Бокарев. Документ, из которого это следует, был опубликован в отраслевом телеграмм-канале. Его подлинность «Интерфаксу» подтвердили в Т.А. Management (транспортный холдинг Владимира Лисина) – там получили от Ассоциации морских торговых портов (АСОП) материалы для подготовки предложений.

«Трансмашхолдинг» является крупнейшим в РФ производителем подвижного состава для рельсового транспорта и ранее не занимался проектами в портовом бизнесе или в сфере девелопмента.

В ТМХ «Интерфаксу» сообщили, что «совместно с причастными ведомствами взаимодействуют по вопросу подготовки позиции по теме редевелопмента».

Министерство транспорта РФ изучает вопрос редевелопмента территорий Большого порта Санкт-Петербург, сообщили ранее в пресс-службе ведомства. «Позиция ведомства будет представлена в правительство РФ в установленном порядке», – сообщили в министерстве.

Правительству Ленинградской области эта инициатива известна, но в настоящий момент совместно с администрацией Санкт-Петербурга мы анализируем представленные предложения, говорится в совместном комментарии пресс-службы губернатора и правительства Ленобласти.

«Строительство новых терминалов возможно только с учетом природоохранных ограничений и проработки грузовой базы. Кроме того, стратегия предлагает вынос предприятий, который требует отдельного анализа и тщательной проработки», – сообщили власти Ленобласти.

Для реализации проекта Бокарев планирует создать ООО «Корпорация развития портов Северо-Западного региона». Как следует из данных аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», такая компания пока не зарегистрирована.

Согласно опубликованному документу, площадь высвобождаемых территорий – 600 га. Общая площадь жилой и коммерческой застройки на высвобождаемых территориях в Санкт-Петербурге составит 4,8 млн кв. м. Объем инвестиций в проект оценивается в 440 млрд рублей, в том числе 6 млрд рублей инвестиций от операторов проекта.

Данный проект был подготовлен без участия стивидорных компаний, говорят их представители.

«Мы озадачены позицией авторов инициативы не привлекать к обсуждению собственников и эксплуатантов инфраструктуры, бизнеса, непосредственно расположенного на территории портов, о которых идет речь. Такой подход вызывает настороженность, а сама инициатива – много вопросов, которые пока остаются без ответа.

Считаем, что дать оценку инициативе в текущем виде в силу нехватки деталей невозможно», – сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе Global Ports, крупнейшего оператора контейнерных терминалов в РФ.

«Вопрос редевелопмента территории порта требует тщательной проработки с учетом привлечения к обсуждению всех заинтересованных сторон. И это не только организации, занимающиеся погрузочно-разгрузочной деятельностью, но и транспортно-экспедиторские, бункеровочные, логистические, сервисные и другие компании», – сообщил «Интерфаксу» председатель совета директоров «Петербургского нефтяного терминала» (ПНТ) Михаил Скигин.

По его мнению, целесообразным было бы создание по этому вопросу рабочей группы для всестороннего обсуждения. В эту группу помимо представителей транспортного бизнеса было бы логично включить представителей администрации Санкт-Петербурга, Росморпорта, морской администрации порта Санкт-Петербург, а также общественных деятелей, считает он.

«Что касается нашей отрасли, то могу отметить, что при переносе из петербургского порта терминалов, связанных с экспортом нефтепродуктов произойдет выпадение

перевалочных мощностей более чем на 11 млн тонн в год, что негативно скажется на экспортном потенциале и работе как российских НПЗ, так и компаний осуществляющих перевозку нефтепродуктов», – сказал Скигин.

«Предлагаемый проект редевелопмента территории Большого порта Санкт-Петербург считаем 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 тонн грузов с учетом интересов десятков стивидоров и сотен компаний, осуществляющих свою деятельность в порту, равно как и тысяч работников портов. **Полагаем, что затраты на реализацию такого поистине гигантского проекта будут отличаться в разы от озвученных оценок»,** – заявили в **T.A. Management**.

«Главным противником данного проекта должен стать город Санкт-Петербург. На территориях, которые планируется отдать под редевелопмент, работают сотни различных терминалов, сорок стивидоров, множество бизнесов, связанных с морским портом, и это не только экспедиторы и агентские компании. Они все потеряют бизнес, люди останутся без работы, город потеряет налоговую базу. Взамен город получает красивый фасад и инфраструктуру в виде школ и детских садов, которые он должен содержать», – считает директор по направлению аналитики и логистики ООО «Морстройтехнология» Александр Головизнин.

<https://www.interfax-russia.ru/northwest/main/stivitory-obespokoeny-proektom-redevelopmenta-territoriy-porta-sankt-peterburg>

РИА НОВОСТИ; 2021.04.01; НА МЕСТЕ ЗАТОНУВШЕГО В ВОЛХОВЕ ТЕПЛОХОДА УСТАНОВИЛИ БОНОВЫЕ ЗАГРАЖДЕНИЯ

Профильные службы ликвидируют масляное пятно, образовавшееся в акватории реки Волхов в Ленинградской области, где в районе деревни Малое Чернавино зимой затонуло судно, сообщает **пресс-служба** правительства региона.

В конце января Северо-Западное следственное управление на транспорте сообщало о проведении проверки после того, как у причала на реке Волхов в деревне Малое Чернавино произошло подтопление пассажирского теплохода «Академик Якутин». В конце марта местные жители сообщили в экстренные службы о том, что в акватории реки в этом месте образовалось радужное масляное пятно, информируют областные власти.

«Аварийно-спасательные подразделения Ленинградской области оперативно провели работы по очистке акватории реки на месте подтопленного судна. На месте обнаружения следов нефтепродуктов ... установлены боновые заграждения, произведена обработка акватории сорбентом», – говорится в сообщении.

Как отмечает администрация Ленобласти, специалисты Росприроднадзора отобрали пробы воды в 40 метрах выше и в 10 метрах ниже подтопленного судна. «Сотрудниками Росприроднадзора загрязнения реки ниже по течению не выявлено», – заключают власти региона.

<https://ria.ru/20210401/volkhov-1603879202.html>