



Ежедневный мониторинг СМИ

5 АПРЕЛЯ 2021

СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2021.04.02; РАБОТАТЬ ДЛЯ ЛЮДЕЙ	4
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.04.04; СИЛА НЕБЕСНАЯ; ГЛАВА РОСАВИАЦИИ АЛЕКСАНДР НЕРАДЬКО – О ДЕНЬГАХ ДЛЯ АВИАЦИИ, ИНТЕРЕСАХ ПАССАЖИРОВ И ПОЛЕТАХ В КОСМОС.....	5
ПРАЙМ; 2021.04.02; ГЛАВА МИНВОСТОКА: ОЖИДАЕМ, ЧТО СКОРО СЕВМОРПУТЬ ПРЕДСТОИТ СДЕЛАТЬ КРУГЛОГОДИЧНЫМ	8
ТАСС; 2021.04.02; КАБМИН ВЫДЕЛИТ 7 МЛРД РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ГИДРОГРАФИЧЕСКОГО СУДНА ДЛЯ РАБОТЫ В АРКТИКЕ	9
ТАСС; 2021.04.05; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОЙСКА ПРИСТУПАЮТ К СТРОИТЕЛЬСТВУ ВТОРОЙ ВЕТКИ БАМА	9
ТАСС; 2021.04.02; ТРЕТЬЮ ОЧЕРЕДЬ ВОСТОЧНОГО ОБХОДА В ТУЛЕ ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ К 2025 ГОДУ	9
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.04.03; В РЕСПУБЛИКЕ МАРИЙ ЭЛ УСТАНОВИЛИ ПЕРВЫЙ АВТОМАТИЧЕСКИЙ ПУНКТ ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ.....	10
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.04.02; В БРЯНСКЕ ПОСТРОЯТ НОВЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ ДЕСНУ	10
НИА ФЕДЕРАЦИЯ; 2021.04.02; В ГОД 300-ЛЕТИЯ КУЗБАССА В КЕМЕРОВЕ ПОСТРОЯТ ДУБЛЕР ПРИТОМСКОГО ПРОСПЕКТА	11
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.04.02; В ЮГРЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ ТРАССУ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩУЮ ТРАНСПОРТНУЮ ДОСТУПНОСТЬ ПЯТИ ГОРОДОВ.....	12
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.04.05; ЗНАК УЧЕТА; В РОССИИ ПОЯВИТСЯ ЕДИНЬИЙ РЕЕСТР ВИДОВ КОНТРОЛЯ...13	13
ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ БАШЛЫКОВА; 2021.04.05; ЗА ВСЕ ТЯЖКИЕ: СУДИМЫМ ОГРАНИЧАТ РАБОТУ В ТАКСИ И НА ТРАНСПОРТЕ; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ ВВЕСТИ НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ, СОВЕРШИВШИХ ТЯЖКИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ	13
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2021.04.05; ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ОБЛИГАЦИИ ОБРЕТАЮТ РЕАЛЬНОСТЬ; ПЕРВОЕ РАЗМЕЩЕНИЕ МОЖЕТ СОСТОЯТЬСЯ УЖЕ В МАЕ	15
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2021.04.05; АРКТИКЕ ПЕРЕДАЮТ НОВУЮ ПРОГРАММУ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПЕРЕСМОТРЕЛО СВОИ ПЛАНЫ ПО ЕЕ РАЗВИТИЮ	16
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2021.04.05; «ЛАВНА» В АКТИВНОМ ПОИСКЕ; ВЛАСТИ ПЫТАЮТСЯ ЗАГРУЗИТЬ НОВЫЙ УГОЛЬНЫЙ ТЕРМИНАЛ	17
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.04.05; «НАМ УДАЛОСЬ НЕ УРОНИТЬ ЦЕНЫ НА ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ»; ЗАМГЕНДИРЕКТОРА «УРАЛВАГОНЗАВОДА» БОРИС МЯГКОВ О ПЕРСПЕКТИВАХ РЫНКА ВАГОНОСТРОЕНИЯ.....	18

КОММЕРСАНТЬ; 2021.04.02; СТИВИДОРЫ ОТКАЗЫВАЮТСЯ ПОКИДАТЬ БОЛЬШОЙ ПОРТ; АССОЦИАЦИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ ПРОТИВ ПЕРЕНОСА МОЩНОСТЕЙ В УСТЬ-ЛУГУ	19
ВЕДОМОСТИ; 2021.04.05; ПАНДЕМИЯ И ИНЦИДЕНТ В СУЭЦКОМ КАНАЛЕ ИЗМЕНЯТ МЕЖДУНАРОДНУЮ ЛОГИСТИКУ; ЭТО ПОТРЕБУЕТ ОТ КОМПАНИЙ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ РАСХОДОВ, КОТОРЫЕ В КОНЕЧНОМ СЧЕТЕ ОПЛАТИТ ПОТРЕБИТЕЛЬ	21
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; МИХАИЛ ФАЛАЛЕЕВ; 2021.04.05; ЛЬДЫ ОСОБОГО НАЗНАЧЕНИЯ; ДИРЕКТОР РОСГВАРДИИ ВИКТОР ЗОЛОТОВ ПРОВЕРИЛ БЕЗОПАСНОСТЬ АРКТИЧЕСКИХ ЯДЕРНЫХ ОБЪЕКТОВ	22
ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПЛАТОНОВА; 2021.04.05; «СЕЗОН НА ВНУТРЕННЕМ РЫНКЕ БУДЕТ ОДНИМ ИЗ ЛУЧШИХ»; ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР АТОР МАЙЯ ЛОМИДЗЕ – О ТОМ, КОГДА ДЛЯ РОССИЯН ОТКРОЮТСЯ ЕВРОПА И АЗИЯ, О ДЕШЕВЫХ ТУРАХ НА МАЙСКИЕ И КАК НЕ КУПИТЬ АВИАБИЛЕТ В НИКУДА	24
КОММЕРСАНТЬ FM; ОЛЬГА СЕРГИЕНКО; 2021.04.02; ЦЕНЫ НА БИЛЕТЫ «ПОЛЕТЕЛИ» ВНИЗ; КАК ИЗМЕНИЛИСЬ ТАРИФЫ НА ВНУТРЕННИХ РЕЙСАХ	27
ФЕДЕРАЛ ПРЕСС; 2021.04.03; ГДЕ ДЕШЕВЛЕ И КОМФОРТНЕЕ ОТДОХНУТЬ ЭТИМ ЛЕТОМ: РОСТУРИЗМ ОТВЕТИЛ НА ВОПРОСЫ.....	28
КОММЕРСАНТЬ; АНДРЕЙ ВИНОКУРОВ, КСЕНИЯ ВЕРЕТЕННИКОВА; 2021.04.05; ЕСЛИ ПОНЯТ, ТО НЕ ТАК; РОССИЙСКИЕ ЗАКОНЫ СЛИШКОМ СЛОЖНЫ ДАЖЕ ДЛЯ ИХ АВТОРОВ.....	30
ТАСС; 2021.04.02; ЛУКАШЕНКО ОБСУДИЛ С ПУТИНЫМ ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ПОЛНОФОРМАТНОГО ТРАНСПОРТНОГО СООБЩЕНИЯ.....	32
РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2021.04.02; МИНСК ПРЕДЛОЖИЛ РФ УЧАСТИЕ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ АЗОТНОГО КОМПЛЕКСА И РЕКОНСТРУКЦИИ АВТОТРАССЫ.....	32
ИНТЕРФАКС; 2021.04.02; ЭКСПЕРТЫ ТРЕХСТОРОННЕЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ОБСУЖДАЮТ ВОЗМОЖНОСТИ РАЗБЛОКИРОВАНИЯ ДЕЙСТВОВАВШИХ В СССР ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ – ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР АРМЕНИИ	33
ТАСС; 2021.04.02; ГЛАВА МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ ПРЕДЛОЖИЛ ИМПОРТИРОВАТЬ ЧАСТИ КОНТЕЙНЕРОВ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ РЫБЫ	33
ТАСС; 2021.04.02; МЭР ПОДГОТОВИЛО ЗАКОНОПРОЕКТ О НАЧАЛЕ ЭКСПЕРИМЕНТА ПО СНИЖЕНИЮ ВЫБРОСОВ СО ₂ НА САХАЛИНЕ.....	34
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЖАННА ЗВЯГИНА; 2021.04.02; ПРАВИЛА РАСЧЕТА СТОИМОСТИ АРЕНДЫ АЭРОДРОМОВ ПРЕДЛОЖИЛИ ИЗМЕНИТЬ	35
ТАСС; 2021.04.04; АВИАКОМПАНИЯ ТАДЖИКИСТАНА ВЫПОЛНИЛА ПЕРВЫЙ РЕГУЛЯРНЫЙ РЕЙС ИЗ ДУШАНБЕ В МОСКВУ	36
ПРАЙМ; 2021.04.02; ВЛАСТИ ИЗМЕНЯТ РАСПРЕДЕЛЕНИЕ СУБСИДИЙ НА ПЕРЕЛЕТЫ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК.....	36
ИНТЕРФАКС; 2021.04.02; «ВНУКОВО» АНОНСИРОВАЛО ОТКРЫТИЕ РЕЙСОВ В ВЕНЕСУЭЛУ В АПРЕЛЕ.....	37
ИНТЕРФАКС; 2021.04.02; «ТОЛМАЧЕВО» ЗАКЛЮЧИЛО С ВЛАСТЯМИ СЗПК ПО ПРОЕКТУ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОВОКЗАЛА ЗА 60 МЛРД РУБЛЕЙ	37
REGNUM; 2021.04.02; В ХАБАРОВСКЕ ОТКРОЮТ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ УЧЕБНЫЙ ЦЕНТР ДЛЯ БУДУЩИХ ЛЕТЧИКОВ	38
АВИАПОРТ; 2021.04.02; РОСАВИАЦИЮ ПРОСЯТ РАЗРЕШИТЬ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПОЛЕТЫ ИЗ АЭРОПОРТА КРАСНОДАРА.....	38

РИА ВОРОНЕЖ; ИННА ШУЛЬГИНА; «СТРОИЛИ В ДОЖДЬ И СНЕГ». ДОРОГУ В ОБЪЕЗД ВОРОНЕЖСКОГО БОБРОВА ОТКРЫЛИ НА ГОД РАНЬШЕ СРОКА.....	39
ТАСС; 2021.04.05; В РОССИИ МОГУТ ВВЕСТИ НОВЫЕ ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ ДЛЯ БОРЬБЫ С ПРЕВЫШЕНИЕМ СКОРОСТИ.....	40
РИА НОВОСТИ; 2021.04.03; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОДОБИЛО УЖЕСТОЧЕНИЕ НАКАЗАНИЯ ЗА НАРУШЕНИЕ ПДД.....	41
РОССИЯ 1; 2021.04.03; ИГРА В ШАШЕЧКИ. ЧИСЛО ЖЕРТВ ДТП С ТАКСИ ВЫРОСЛО НА 20 ПРОЦЕНТОВ. РАССЛЕДОВАНИЕ ЭДУАРДА ПЕТРОВА	41
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2021.04.02; АВТО С ГРЯЗНЫМИ НОМЕРАМИ МОГУТ НЕ ПУСТИТЬ НА ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ; КАКАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГРОЗИТ ВЛАДЕЛЬЦАМ МАШИН С НЕЧИТАЕМЫМИ РЕГИСТРАЦИОННЫМИ ЗНАКАМИ В 2021 ГОДУ	41
АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; АЛЕКСЕЙ БЛАХНОВ; 2021.04.02; ТРАМВАЙ С ИСКУССТВЕННЫМ ИНТЕЛЛЕКТОМ. КОГДА ЗАПУСТЯТ ТРАНСПОРТ БУДУЩЕГО?; НЕУЖЕЛИ ТАКУЮ КАРТИНУ СКОРО МОЖНО БУДЕТ УВИДЕТЬ СВОИМИ ГЛАЗАМИ?.....	43
Ъ-ПРИВОЛЖЬЕ-ONLINE; 2021.04.04; РОМАН КРЯЖЕВ; В КСТОВЕ ИЩУТ ОБХОДНЫЕ ПУТИ; НА НАРОДНОМ СХОДЕ ЖИТЕЛИ ВЫСКАЗАЛИСЬ ПРОТИВ СТРОИТЕЛЬСТВА АВТОДОРОГИ В АРТЕМОВСКИХ ЛУГАХ	45
ИНТЕРФАКС; 2021.04.02; ПАССАЖИРОПОТОК В ПОЕЗДАХ В/ИЗ КРЫМА УВЕЛИЧИЛСЯ В I КВАРТАЛЕ НА 73% НА ФОНЕ РОСТА ЧИСЛА НАПРАВЛЕНИЙ.....	46
ТАСС; 2021.04.02; ОБНОВЛЕНИЕ ПАРКА ПРИГОРОДНЫХ ПОЕЗДОВ В КУЗБАССЕ ОЦЕНИЛИ БОЛЕЕ ЧЕМ В 3,5 МЛРД РУБЛЕЙ	47
ТАСС; 2021.04.02; В КУЗБАССЕ ОТКАЗАЛИСЬ ОТ ЗАПУСКА АЭРОЭКСПРЕССА НА ШЕРЕГЕШ	47
ПРАЙМ; 2021.04.02; РЖД ПОЛУЧИЛИ 52,9 МИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ УБЫТКА В 2020 ГОДУ	48

ПУБЛИКАЦИИ

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2021.04.02; РАБОТАТЬ ДЛЯ ЛЮДЕЙ

Состоялась встреча членов Комитета Государственной думы по транспорту и строительству с **министром транспорта РФ Виталием Савельевым**.

Виталий Савельев отметил результативную работу **Минтранса России** с депутатским корпусом в сфере законотворчества. В 2020 году **Президентом РФ Владимиром Путиным** подписаны 12 федеральных законов, в Госдуму внесены 20 законопроектов, инициированных Правительством РФ. «Принят пакет законов, направленных на развитие платных дорог, внедрение института «свободный поток», внесены изменения в Воздушный кодекс, – отметил **министр транспорта**. – Благодаря тесной работе с Комитетом Госдумы по транспорту и строительству принят федеральный закон об особенностях регулирования отдельных отношений в целях модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Депутатская инициатива и поправки правительства позволили установить преференциальный правовой режим при создании объектов в рамках национальных проектов. В текущем году подойдем к новой кодификации и систематизации законопроектов о прямых и смешанных перевозках, автомобильном транспорте и транзитных перевозках».

В план законопроектной деятельности **Минтранса** на 2021-2022 годы включен 71 законопроект, часть документов находится на рассмотрении в Госдуме.

«Тесное взаимодействие с депутатами позволяет отработать наиболее эффективные правовые модели».

Министр транспорта напомнил, что основные направления Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом до 2035 года были приняты Правительством РФ за основу год назад, и сейчас **Минтранс** пересматривает принятые подходы с учетом предстоящих к внедрению новых трендов и новаций. Речь идет об автоматизированных ТС не только на дороге, но и на реке, на море, об альтернативных видах топлива. «Необходимо переосмыслить новую стратегию, чтобы шагать в ногу с мировой экономикой», – заявил **Виталий Савельев**.

В Транспортной стратегии **Минтранс** будет опираться в том числе на Стратегию пространственного развития, в которой указаны 40 крупных городских агломераций, где проживают 73 млн россиян. «С целью увеличения мобильности населения впервые в Транспортной стратегии мы пытаемся построить опорные сети: автомобильных, железных дорог, морских и водных путей сообщения, аэропортов. Надо увеличивать мобильность населения, «сшивать страну», – пояснил министр. – Хотим вернуться к транспортно-экономическому балансу, чтобы оценивать фактические и прогнозные объемы и корреспонденции грузовых перевозок между различными регионами страны железнодорожным, автомобильным, внутренним водным и морским транспортом по различным родам грузов».

Главная цель, поставленная правительством, – выстраивание сервисов государства вокруг потребностей людей. «Мы в Транспортной стратегии исходим из того, что бенефициаром для нас являются люди, они дают нам оценку. На любые новшества, которые мы будем предлагать в части наземного, железнодорожного, водного, морского транспорта, авиации, мы должны смотреть через призму удовлетворенности людей, – сказал министр. – Вторая часть – это бизнес, доставка грузов. Важно увеличить пропускные способности наших магистралей, что повлияет на снижение себестоимости товаров в целом».

Виталий Савельев выразил уверенность, что проект Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года после широкого обсуждения с депутатским корпусом и экспертным сообществом станет руководством к действию, документом, отвечающим современным реалиям.

<https://transportrussia.ru/razdely/ofitsialno/6436-rabotat-dlya-lyudej.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.04.04; СИЛА НЕБЕСНАЯ; ГЛАВА РОСАВИАЦИИ АЛЕКСАНДР НЕРАДЬКО – О ДЕНЬГАХ ДЛЯ АВИАЦИИ, ИНТЕРЕСАХ ПАССАЖИРОВ И ПОЛЕТАХ В КОСМОС

Цены на авиаперевозку вырастут, но временно и незначительно, а сдержать их поможет восстановление международного авиасообщения, рассказал в интервью «Российской газете» **руководитель Росавиации Александр Нерадько**. Финансовая ситуация в авиаотрасли сложная, авиакомпании вынуждены внедрять дополнительные платные услуги, однако это не противоречит законодательству. Для стабильной работы авиационной отрасли нужна поддержка государства, считает руководитель **Росавиации**.

Александр Васильевич, агрегаторы сообщают, что стоимость перелетов по некоторым направлениям внутри страны в апреле-июне этого года выросла на 15-120% по сравнению с 2019 годом. **Минтранс** привел доказательства обратного. Однако авиакомпаниям надо компенсировать потери. Значит, цены на авиабилеты все же будут расти?

Александр Нерадько: Скоро лето, традиционно прогнозируется сезонное увеличение спроса на авиабилеты по наиболее популярным курортным и туристическим направлениям, сопровождающееся незначительным увеличением стоимости авиабилетов. По данным авиакомпаний, прошедшие продажи на апрель-июнь 2021 года в среднем на 7% ниже, чем в аналогичном периоде 2019 года. Напомню, летом прошлого года было значительное снижение цен. Авиакомпании – коммерческие организации, которые ведут свою деятельность самостоятельно. Если какой-то перевозчик поднимет стоимость авиаперевозок, это будет его коммерческое решение. **Росавиация** мониторит текущую ситуацию, и скажу, что авиакомпании к вопросу повышения стоимости авиабилетов подходят более чем взвешенно. Шаг за шагом мы возобновляем полеты за рубеж. Это положительно сказывается на операционной деятельности авиаперевозчиков, так что скачкообразного изменения тарифов на перевозки не ожидается.

Авиакомпании взимают дополнительную плату за провоз багажа, за выбор места в салоне при электронной регистрации на рейс, за внесение изменений в авиабилеты. Это вызывает недовольство у пассажиров. Изменения в правила перевозки пассажиров и багажа будут внесены?

Александр Нерадько: Рассматривать внесение каких-либо изменений в правила перевозки пассажиров и багажа нужно после широкого обсуждения с участниками рынка и потребителями. Сейчас **Росавиация** не считает необходимым вносить изменения в действующие правила перевозок.

Воздушным кодексом России определено, что плата за воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты устанавливается перевозчиками. Может быть установлено несколько пассажирских тарифов, различающихся по размеру денежной суммы, то есть по уровню тарифа или по условиям применения тарифа. Сколько мест предлагать для бронирования перевозки по уровням тарифов, определяют сами перевозчики. А пассажиры могут выбрать тот или иной тариф.

Например, обсуждается правомерность взимания оплаты за выбор места в салоне. Но пассажир может отказаться от выбора места в салоне, тогда оно будет назначено автоматически во время процесса регистрации. Так что услуга по выбору мест за дополнительную оплату нарушением воздушного законодательства не является.

Также при бронировании пассажир сообщает необходимую информацию о своих персональных данных и тем самым берет на себя ответственность за ее достоверность. Сборы за переоформление перевозочных документов и их размер воздушным законодательством не регулируются. Такие сборы устанавливаются внутренним прейскурантом агентства воздушных сообщений, то есть агентом по продаже билетов, с которым авиакомпания заключают договоры, или внутренним документом авиакомпании для своих точек продаж и продаж через свой сайт. Так вот, взимание сборов за изменения, вносимые в перевозочные документы, вполне правомерно, так как авиакомпания со своей стороны несет определенные затраты, используя в своей работе отечественные или зарубежные системы бронирования. Конечно, пассажиры заинтересованы в снижении тарифа и получении бесплатных услуг. Но авиакомпании находятся в жестких экономических условиях. Из-за этого возникает необходимость внедрять дополнительные платные услуги. Но в большинстве случаев все же они направлены на повышение качества пребывания на борту самолета.

Представители российской стороны инспектируют безопасность в египетских аэропортах. Каковы результаты проделанной египтянами работы?

Александр Нерадько: Предпринятые египетской стороной с 2015 года меры по усилению авиационной безопасности в аэропортах позволили существенно повысить уровень их защищенности. В январе-феврале этого года российские специалисты ознакомились с системами обеспечения авиационной безопасности в международных аэропортах Хургады и Шарм-эль-Шейха. Решение о возобновлении полетов в эти города будет приниматься после реализации рекомендаций российской стороны по усилению мер обеспечения авиационной безопасности и при условии выполнения процедур, предусмотренных российско-египетскими договоренностями о сотрудничестве в сфере обеспечения безопасности гражданской авиации. Также основанием для принятия решений послужит информация Роспотребнадзора о санитарно-эпидемиологической ситуации в регионе.

Авиационной отрасли помогла господдержка. Но уже в прошлом году говорили о необходимости дополнительных субсидий на 2021 год. Сейчас обсуждается возможность выделения денег?

Александр Нерадько: Пока сохраняются ограничения на международные авиаперевозки и действуют ограничения по въезду в иностранные государства. **Росавиация** предлагает возобновить субсидирование российских авиакомпаний для частичной компенсации их постоянных расходов, в основном на оплату труда авиаперсонала.

В качестве оценки размер господдержки рассчитывается на основании действовавших в 2020 году правил предоставления субсидий и заложенной в формулу расчета ставки в размере 685 рублей на одного «потерянного» пассажира 2019 года. Прогнозный объем господдержки российских авиакомпаний за период с января по апрель 2021 года может составить 8,2 млрд рублей.

Вопрос о государственной поддержке аэропортов на 2021 год также рассматривается. С учетом прогноза восстановления пассажиропотока в 2021 году, по предварительным расчетам, размер суммы субсидии, рассчитываемый по ставке 195,40 рубля за каждого «потерянного пассажира» 2019 года, составит за первый квартал 2021 года около 3,1 млрд рублей, на период первого полугодия 2021 года – более 5 млрд рублей.

Кроме того, **Росавиация** предлагает продлить сроки предоставления отсрочек или рассрочек по уплате налогов и страховых взносов для организаций отрасли. Это позволило бы сбалансировать налоговую нагрузку и поспособствовало восстановлению экономического состояния предприятий гражданской авиации.

Господдержку предоставляли еще и для расширения сети региональных маршрутов. Эту задачу удалось решить?

Александр Нерадько: Субсидирование авиаперевозок, особенно в регионы Дальнего Востока, безусловно помогло увеличить авиационную подвижность населения и избежать

в 2020 году значительного сокращения пассажирских перевозок. В прошлом году в перечень субсидируемых было включено 389 региональных маршрутов, на треть больше результата 2019 года, когда таких маршрутов было 242. Перевезено более 2 млн пассажиров.

Вопрос развития перевозок, минуя Москву, решается системно. Показатели результатов федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» и государственной программы «Развитие транспортной системы» в 2020 году достигнуты. По маршрутам, минуя Москву, было перевезено 18,2 млн пассажиров. Благодаря данной мере поддержки доля регулярных авиационных рейсов составила 45,6%, в то время как в 2019 не достигала и 40%. Рост более чем на 5% в год – отличный результат, принимая во внимание экономические условия прошлого года.

Субсидируемых маршрутов может стать еще больше?

Александр Нерадько: Сейчас в перечне 266 субсидируемых маршрутов, минуя московский авиационный узел. **Росавиация** совместно с **Минтрансом России** постоянно ведет работу по пересмотру перечня. Это связано в том числе с запросами региональных властей, которые точно оценивают потребности в сети маршрутов. Возможность увеличения и расширения маршрутной сети и обоснование дополнительного финансирования постоянно в центре внимания **Росавиации**.

Часто говорят, что в России летают на старых самолетах. Какая доля воздушных судов у российских авиакомпаний сейчас на пределе летной годности?

Александр Нерадько: Говорить о пределе летной годности гражданских воздушных судов некорректно. Все воздушные суда проходят своевременное техническое обслуживание, получают сертификат летной годности.

Средний возраст российского парка пассажирских самолетов, включая воздушные суда иностранного производства, составляет 16,8 года. Это выше среднемирового значения – 11,4 года. Самыми молодыми являются подгруппы турбовинтовых самолётов вместимостью более 60 кресел, их средний возраст – 11,3 года и узкофюзеляжных самолетов вместимостью более 120 кресел. Средний возраст таких самолетов 11,4 года. При этом средний возраст парка «Аэрофлота» составляет около пяти лет, учитывая российские и иностранные воздушные суда. У некоторых эксплуатантов воздушных судов типа Ан-24 и Ан-26 средний возраст парка перевалил за 35-40 лет.

Нам нужно обновлять парк воздушных судов?

Александр Нерадько: Этот вопрос напрямую связан с импортозамещением иностранных воздушных судов на производимые в России типы воздушных судов, такие как «Суперджет», МС-21, Ил-114-300 и другие. Мы провели анкетирование российских эксплуатантов воздушных судов. При условии роста авиаперевозок потребность российских авиакомпаний до конца 2030 года составляет более 700 самолетов и 250 вертолетов.

Нормы летной годности – это свод обязательных требований, выполнение которых обеспечивает заданный уровень безопасности полетов. Необходимость в ужесточении норм летной годности в России отсутствует. Как это принято в российской и международной практике, авиарегулятором совместно с авиационной промышленностью на постоянной основе проводится совершенствование норм летной годности и их гармонизация с лучшей международной практикой, при необходимости издаются поправки к текущей редакции.

Для этого образована Межведомственная комиссия по нормативно-правовому и нормативно-техническому регулированию в области летной годности и сертификации авиационной техники, большое внимание данной деятельности уделяется Авиационной коллегией при правительстве России, отраслевыми научно-исследовательскими организациями и авиационными предприятиями.

Доля импортных самолетов в России снижается?

Александр Нерадько: На 1 января 2021 года коммерческий парк самолетов насчитывает почти тысячу воздушных судов. Численность самолетов зарубежного производства с 2017 года выросла на 25%, с 582 единиц до 745.

Больше всего самолетов зарубежного производства в парке магистральных пассажирских самолетов – 82%. Доля региональных воздушных судов иностранного производства составляет 41%, но ежегодно эти доли увеличиваются. Доля воздушных судов российского производства в парке пассажирских самолетов составляет 25%.

Сколько сейчас самолетов, летающих в России, зарегистрировано за рубежом?

Александр Нерадько: Из всего парка в 997 воздушных судов 725 самолетов зарегистрировано на Бермудах и в Ирландии. Это более 70%. **Росавиация** ведет системную работу по перерегистрации воздушных судов в российском реестре.

На территории Евразийского экономического союза более года назад было создано Международное бюро по расследованию авиационных происшествий. Оно работает?

Александр Нерадько: Соглашение о создании и деятельности Международного бюро по расследованию авиационных происшествий и серьезных инцидентов подписано 22 ноября 2018 г. в Москве представителями Российской Федерации и Республики Армения.

Бюро должно стать независимой международной организацией, проводящей расследования авиационных происшествий и серьезных инцидентов в соответствии с положениями стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации.

Разработано соглашение об условиях пребывания Бюро на территории России. Проект соглашения согласован МИД России. Для его заключения необходимо проведение переговоров с назначенным председателем Бюро. Для запуска работы Бюро нужно провести необходимые правовые процедуры как в России, так и на международной арене. Соглашение после его вступления в силу открыто для присоединения других государств при условии согласия всех сторон. Например, Казахстан неоднократно подтверждал намерение присоединиться к соглашению после его вступления в силу. Также вопрос присоединения рассматривают в Беларуси.

<https://rg.ru/2021/04/04/neradko-rosaviaciia-predlagaet-vozobnovit-subsidirovanie-rossijskih-aviakompanij.html>

ПРАЙМ; 2021.04.02; ГЛАВА МИНВОСТОКА: ОЖИДАЕМ, ЧТО СКОРО СЕВМОРПУТЬ ПРЕДСТОИТ СДЕЛАТЬ КРУГЛОГОДИЧНЫМ

Министерство по развитию Дальнего Востока и Арктики ожидает, что в ближайшее время Северный морской путь предстоит сделать круглогодичным, в ближайшее десятилетие СМП станет магистральным международным транспортным коридором, связывающим Азию и Европу, рассказал журналистам глава ведомства Алексей Чекунков.

«Мы ожидаем, что в ближайшее время будет поручение нам... Мы ожидаем, что нам предстоит близко сделать СМП круглогодичным. Для этого строится ледокольный флот, для этого строится флот специализированных кораблей, не только газозовов, но и вообще кораблей ледового класса. Поэтому СМП точно состоится как магистраль», – сказал Чекунков.

Как отметил министр, он верит в то, что «в ближайшее десятилетие СМП станет магистральным международным транспортным коридором связывающим Азию и Европу». По словам главы Минвостокразвития, СМП сейчас – самый динамично развивающийся транспортный коридор в мире.

ТАСС; 2021.04.02; КАБМИН ВЫДЕЛИТ 7 МЛРД РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ГИДРОГРАФИЧЕСКОГО СУДНА ДЛЯ РАБОТЫ В АРКТИКЕ

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин подписал постановление о выделении более 7 млрд рублей на строительство гидрографического судна для работы в Арктике, сообщает в пятницу пресс-служба кабмина.

«Более 7 млрд рублей будет проинвестировано в строительство головного гидрографического судна, предназначенного для работы в акватории Северного морского пути (СМП)», - говорится в сообщении.

Строительство судна позволит частично удовлетворить спрос на гидрографическое сопровождение со стороны сырьевых компаний и других пользователей СМП, пояснили в пресс-службе. Ввод в эксплуатацию нового судна намечен на 2024 год.

«Проект относится к ледовому классу Arc7. Такой класс предусматривает возможность самостоятельного плавания в арктических льдах толщиной до 1,4-1,7 м (в зависимости от времени года) или же в более сложных условиях в сопровождении ледокола», - уточняется в сообщении.

Отмечается, что судно мощностью 8 МВт оснастит современным оборудованием, что позволит ему выполнять различные работы, необходимые для обеспечения безопасной навигации, в том числе исследовать особенности водной поверхности и рельеф морского дна.

Строительство нового судна предусмотрено федеральным проектом «Развитие Северного морского пути», цель которого - раскрытие потенциала СМП и превращение его в транспортный коридор мирового значения.

<https://tass.ru/ekonomika/11055755>

ТАСС; 2021.04.05; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОЙСКА ПРИСТУПАЮТ К СТРОИТЕЛЬСТВУ ВТОРОЙ ВЕТКИ БАМА

Подразделения Пятой отдельной бригады Железнодорожных войск ВС России 5 апреля приступают к строительству второй ветки Байкало-Амурской магистрали. Об этом в понедельник сообщили в Минобороны.

«Пятого числа 5-я бригада начинает выходить на заданный участок. Мы должны построить вторую ветку Байкало-Амурской магистрали», - заявил замминистра обороны генерал армии Дмитрий Булгаков.

По его словам, на строительство этой ветки будут брошены силы всех 10 бригад железнодорожных войск. «Выходят все 10 бригад на строительство участка, который на сегодняшний день определен железнодорожным войскам от Улака до Февральска – 340 км», - отметил замминистра.

Модернизация Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей входит в долгосрочную программу развития РЖД до 2025 года, которую правительство РФ утвердило в марте 2019 года. Среди ее основных задач – повышение транспортной мобильности, расширение сети высокоскоростных магистралей, развитие скоростного движения и инфраструктуры, обновление парка подвижного состава.

<https://tass.ru/ekonomika/11067137>

Сообщения по событию:

<https://www.vesti.ru/video/2284762>

ТАСС; 2021.04.02; ТРЕТЬЮ ОЧЕРЕДЬ ВОСТОЧНОГО ОБХОДА В ТУЛЕ ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ К 2025 ГОДУ

Около 1,5 км составит протяженность третьей очереди Восточного обхода, которую планируют построить в 2023-2024 годах в продолжение дороги вокруг Тулы. Объем

финансирования оценивается в 980 млн рублей, сообщила **пресс-служба** Корпорации развития Тульской области.

«Речь идет о третьей очереди Восточного обхода. <...> Путепровод пройдет в районе улиц Ложевой и Металлургов [в Пролетарском округе Тулы]. Будет реконструирована улица Песчаная до улицы Кутузова, в зоне пересечения с улицей Бондаренко. Бюджет – около 980 млн рублей», – говорится в сообщении на сайте корпорации.

В **пресс-службе** отметили, что протяженность нового дорожного объекта составит 1,5 км, строительство планируется провести в 2023-2024 годах, ведется разработка проектной документации.

По данным **пресс-службы** правительства Тульской области, строительство третьей очереди Восточного обхода включат в программу социально-экономического развития Тульской области на 2021-2026 годы, формирование которой с участием отраслевых экспертов и общественности началось в марте по поручению губернатора Алексея Дюмина. «Чем лучше развиты транспортные сети и средства передвижения, тем ниже издержки региональных производителей, тем выше инвестиционная привлекательность территории региона и качество жизни людей», – приводит **пресс-служба** слова **министра транспорта** и дорожного хозяйства региона Родиона Дудника.

Как сообщалось, строительство первой очереди Восточного обхода завершилось в 2006 году, затем из-за отсутствия финансирования проект временно приостановили. Работы по возведению второй очереди возобновились в 2019 году, объем финансирования в рамках нацпроекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** составил 800 млн рублей. Движение по путепроводу с двумя мостами через железную дорогу и реку Упа открыли в октябре 2020 года, что позволило снизить транспортную нагрузку на дороги Тулы.

<https://tass.ru/obschestvo/11059431>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.04.03; В РЕСПУБЛИКЕ МАРИЙ ЭЛ УСТАНОВИЛИ ПЕРВЫЙ АВТОМАТИЧЕСКИЙ ПУНКТ ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ

В Республике Марий Эл благодаря реализации национального проекта **«Безопасные качественные дороги»** установили первый автоматический пункт весогабаритного контроля, сообщает «Марийскавтодор».

Информация о нарушениях весовых и габаритных параметров будет поступать в Центр автоматизированной фиксации административных правонарушений ГИБДД по Республике Марий Эл. Постановления будут направляться собственникам транспортных средств.

Первый автоматизированный пункт весогабаритного контроля в регионе установлен в Звениговском районе, на 7 км автодороги Кокшайск – Красногорский. В дальнейшем аналогичные комплексы планируется установить еще на нескольких участках дорог с большим потоком грузовых транспортных средств.

<https://национальныепроекты.рф/news/v-respublike-mariy-el-ustanovili-pervyy-avtomaticheskii-punkt-vesogabaritnogo-kontrolya>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.04.02; В БРЯНСКЕ ПОСТРОЯТ НОВЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ ДЕСНУ

В Брянске началось строительство моста через реку Десну. Это второй этап работ по возведению автомобильной дороги – защитной дамбы Брянск-I – Брянск-II. Работы ведутся по нацпроекту **«Безопасные и качественные дороги»**, сообщает **пресс-служба Росавтодора**.

Мост протяженностью 270 м с подходами к нему с двух сторон в 324 м станет надежной переправой для автомобильного транспорта взамен старого Понтонного моста, обеспечит современное благоустройство Набережной улицы. Организация, которая займется реализацией этого проекта, уже возвела в Брянске Первомайский и Литейный мосты.

«Этой осенью мы запустим первый этап дороги между Брянском-I и Брянском-II протяженностью 5,4 км с шестиполосным движением. Построен мост через реку Снежеть. Чтобы больше загрузить новую дорогу и решить проблемы с транспортным обеспечением Советского района, нужно было доделать второй этап. Это более 500 м полотна и четырехполосный мост через реку Десну, который свяжет Брянск-I и Брянск-II с Советским районом. Мы с вами находимся на Понтонном мосту. Все мы видим, какой он. Движение одностороннее, проехать тут могут только те, кто здесь живет. Понятно, что такой мост ненадежный, большая вода в любой момент может его смыть. Мы присутствуем сегодня при забивании первой сваи, при начале строительства второго этапа. То, о чем мы мечтали, что хотели, планировали сделать, сегодня начали воплощать в жизнь. К следующему году проект будет реализован», – отметил губернатор Брянской области Александр Богомаз, побывавший на строительной площадке.

По словам эксперта Общероссийского народного фронта Николая Алексеенко, начало строительства моста через реку Десну – знаковое событие.

«Это не просто мост через реку – это время, самое ценное, что есть у людей, невозполнимый ресурс. Так как мост свяжет три района, в которых живет порядка населения 60% города, я думаю, это большой драйвер. Исчезнут пробки, будет лучше экология. Мост не просто будет инфраструктурным объектом, он еще может стать украшением города, Набережной, давать позитивные эмоции. Это результат эффективной работы власти на благо жителей региона!» – сказал он.

Строительство дороги – защитной дамбы Брянск-I – Брянск-II обеспечит дальнейшее развитие жилищного строительства в Брянской городской агломерации, ликвидирует заторы в центре города, а также позволит существенно снизить уровень загруженности основных транспортных магистралей и оптимизирует движение транспортных потоков, соединив Советский, Володарский и Фокинский районы города.

<https://национальныепроекты.пф/news/v-bryanske-postroyat-novyj-most-cherez-desnu>

НИА ФЕДЕРАЦИЯ; 2021.04.02; В ГОД 300-ЛЕТИЯ КУЗБАССА В КЕМЕРОВЕ ПОСТРОЯТ ДУБЛЕР ПРИТОМСКОГО ПРОСПЕКТА

За год на ремонт и строительство дорог в регионе направят более шести миллиардов рублей. Почти 5,5 млрд из них будет выделено на реализацию **нацпроекта «Безопасные и качественные дороги»**.

«В юбилейном для Кузбасса году будут отремонтированы и построены 169 километров дорог, из них подавляющая часть – 159 километров – по нацпроекту, остальные по субсидии из областного бюджета. В соответствии нормам безопасности приведут улицы в Новокузнецкой и Кемеровской агломерациях, а также областные и межмуниципальные дороги. Более 600 миллионов рублей из бюджета региона будут направлены на строительство дороги-дублера проспекта Притомского в Кемерове протяженностью почти два километра и ремонт улиц в Киселевске», – сообщил губернатор Кузбасса Сергей Цивилев.

По нацпроекту в 2021 году продолжится развитие улично-дорожной сети в активно развивающихся районах Кемерова. Уже определен подрядчик, который займется продлением Институтской улицы и реконструкцией Соснового бульвара. Протяженность нового участка Институтской составит более 600 метров. На дороге предусмотрено две полосы движения. Также специалисты установят наружное освещение, светофор, оборудуют пешеходные тротуары с пандусами для маломобильных граждан и

благоустроят территорию. Выполнение работ запланировано на апрель-ноябрь текущего года, сообщает «НИА Кузбасс».

Также будет начата реконструкция Соснового бульвара в Рудничном районе, что позволит разгрузить главную магистраль района – проспект Шахтеров. Протяженность участка составит почти километр. На дороге предусмотрено три полосы движения, а непосредственно перед проспектом Шахтеров – четыре. Также специалисты оборудуют наружное освещение, установят светофор, построят закрытую сеть ливневой канализации. Будут оборудованы велосипедные дорожки. Работы начнутся в апреле и продлятся до декабря 2022 года.

Кроме того, начато обследование на гарантийных объектах ремонтов по нацпроекту прошлых лет. Обследование завершится до 1 мая 2021 года, а затем, с наступлением строительного сезона, при выявлении гарантийных случаев подрядчики устранят дефекты за свой счет.

Для справки. С начала 2019 года и до конца 2021 в Кузбассе будет построено и отремонтировано 784 км дорог, что в три раза больше, чем за период с 2015 по 2017 год.

<http://www.nia-rf.ru/news/society/69270>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.04.02; В ЮГРЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ ТРАССУ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩУЮ ТРАНСПОРТНУЮ ДОСТУПНОСТЬ ПЯТИ ГОРОДОВ

В этом году в Ханты-Мансийском автономном округе по национальному **проекту «Безопасные и качественные дороги»** будет выполнен ремонт еще двух участков региональной дороги Сургут – Нижневартовск, сообщает **пресс-служба Росавтодора**.

Автомобильная дорога Сургут – Нижневартовск не только соединяет два крупнейших города Югры, но и обеспечивает транспортную доступность таких городов, как Мегион, Лангепас и Покачи. Интенсивность движения на этой дороге на некоторых участках достигает 22 тыс. автомобилей в сутки.

Специалисты приведут в нормативное состояние дорожное полотно на двух участках трассы в Нижневартовском районе. Всего в этом году будет отремонтировано 23 км важной транспортной артерии региона, входящей в состав Северного широтного коридора.

Подрядная организация приступит к работе, как только позволят погодные условия. Будут выполнены фрезерование старого асфальтобетонного покрытия, укладка нижнего и верхнего слоев покрытия. Кроме того, дорожники частично заменят барьерное ограждение, укрепят обочины и нанесут разметку из термопластика. Завершить ремонтные работы планируется до конца сентября 2021 года.

С начала реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные дороги»** было отремонтировано шесть участков дороги Сургут – Нижневартовск общей протяженностью 57 км. Всего в 2020 году в Югре благодаря нацпроекту привели в нормативное состояние участки дорог протяженностью почти 199 км, в том числе порядка 165 км региональных трасс и 34 км местных автодорог Сургутской, Ханты-Мансийской и Нижневартовской городских агломераций.

<https://национальныепроекты.пф/news/v-yugre-otremontiruyut-trassu-obespechivayushchuyu-transportnuyu-dostupnost-pyati-gorodov>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.04.05; ЗНАК УЧЕТА; В РОССИИ ПОЯВИТСЯ ЕДИНЫЙ РЕЕСТР ВИДОВ КОНТРОЛЯ

Все существующие в России виды контроля на федеральном, региональном и муниципальном уровнях с описанием включат в Единый реестр, сообщили в правительстве России. Реестр заработает с 1 июля 2021 года. Постановление о порядке его формирования и ведения подписал председатель правительства **Михаил Мишустин**.

В России появился портал для жалоб бизнеса на силовиков

Новый реестр создается в рамках реформы контрольно-надзорной деятельности. В реестре будет содержаться набор данных, который будет использоваться различными информационными системами, включая Единый реестр контрольных мероприятий и ведомственные информационные системы. Вся совокупность данных о контроле в стране станет единообразной. Это поможет анализировать и принимать управленческие решения. Кроме того, Единый реестр видов контроля позволит предотвратить технические ошибки и нарушения, связанные с внесением информации, которая противоречит нормативным актам.

Доступ к информации в сети Интернет получают предприниматели. Они смогут посмотреть подробное описание каждого вида контроля и узнать о периодичности проведения проверок бизнеса.

Ранее перейти на новые правила в работе контрольно-надзорных органов и усовершенствовать законодательство в этой сфере поручил **президент России Владимир Путин**. В 2020 году был принят новый закон о контрольно-надзорной деятельности. Его основные положения вступят в силу с 1 июля 2021 года.

<https://rg.ru/2021/04/04/v-rossii-poiavitsia-edinyj-reestr-vidov-kontrolia.html>

ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ БАШЛЫКОВА; 2021.04.05; ЗА ВСЕ ТЯЖКИЕ: СУДИМЫМ ОГРАНИЧАТ РАБОТУ В ТАКСИ И НА ТРАНСПОРТЕ; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ ВВЕСТИ НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ, СОВЕРШИВШИХ ТЯЖКИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ

Лицам, имеющим непогашенную судимость за тяжкие преступления, могут запретить перевозить пассажиров в городском транспорте и такси. Как выяснили «Известия», такие поправки в законодательство готовит **Министерство транспорта**. Новые нормы поддерживают в большинстве фракций Госдумы, где ранее выступали с аналогичными предложениями. В экспертном сообществе относятся к законопроекту неоднозначно. С одной стороны, ограничения нужны, так как известны случаи повторных преступлений судимыми. С другой, в отрасли есть объективный дефицит кадров.

Безопасности ради

По информации «Известий», **Минтранс** готовит законопроект «Об особенностях допуска отдельных категорий лиц к осуществлению деятельности, непосредственно связанной с управлением транспортными средствами» и о внесении изменений в ФЗ «О государственной регистрации юридических лиц и индивидуальных предпринимателей».

Документ предлагает ограничить лицам с непогашенной или неснятой судимостью за тяжкие и особо тяжкие преступления возможность управлять городским транспортом и такси. В **пресс-службе Минтранса** информацию о разработке документа подтвердили, однако от более подробных **комментариев** воздержались.

Как сообщил источник «Известий», близкий к ведомству, законопроект планируют внести в правительство в мае, а в сентябре в Госдуму. Во фракциях нижней палаты заявили о готовности поддержать инициативу.

– Во-первых, потому что направлена на обеспечение безопасности наших граждан, которые пользуются общественным транспортом. Во-вторых, она согласуется с действующим положением законодательства, которое регулирует оказание услуг

надлежащего качества, – пояснил «Известиям» зампред комитета Госдумы по безопасности и противодействию коррупции, депутат Госдумы от «Единой России» Анатолий Выборный.

Ранее он также предлагал ввести аналогичные нормы в отношении водителей такси. Депутат отметил, что лично для него важно, кто будет управлять транспортным средством. Если будет известно, что водитель осужден за особо тяжкое преступление, а, как правило, оно совершается против личности, общества, государства, то он его услугами не воспользуется и подождет другую машину.

– Если судимость не погашена, то гарантий, что этот человек встал на путь исправления и не совершит повторного преступления, нет. А у нас, например, известны рецидивы, которые связаны с изнасилованием, когда осужденные вновь совершают преступления подобного рода, оказавшись на свободе, – пояснил депутат.

Первый зампред фракции «Справедливая Россия» Михаил Емельянов также считает, что законопроект можно поддержать.

– К сожалению, сейчас нередки случаи, когда наниматели даже не знают, кто к ним устраивается на работу. Неслучайно сегодня участились случаи нападения водителей на пассажиров, поэтому предлагаемые ограничения очень важны, – заявил «Известиям» парламентарий.

Зампред фракции ЛДПР Ярослав Нилов отметил, что в такси зачастую работают иностранные граждане, и как будет применяться новая норма в отношении них – непонятно. Также необходимо внимательно проанализировать тот перечень статей Уголовного кодекса, по которым осужденные граждане будут ограничены в правах.

– У нас есть такие ограничения для тех, кто занимается преподавательской деятельностью, а также для тех, кто планирует участвовать в избирательных кампаниях. А что касается общественного транспорта, то здесь надо предусмотреть все риски, особенно если это касается таксистов, сколько преступлений сегодня происходит с их участием, – подчеркнул парламентарий.

Член комитета по охране здоровья, коммунист Алексей Куринный полагает, что запрещать всем осужденным работать в качестве водителя общественного транспорта, было бы неправильно.

– Все люди разные, с разными психологическими особенностями. Вдруг для них это будет единственный способ заработать на жизнь, а мы их этого лишим, – заявил он «Известиям».

Дефицит профессионалов

В экспертном сообществе относятся к законопроекту неоднозначно.

– На мой взгляд, это вопрос очень дискуссионный. При его обсуждении нельзя не учитывать тот фактор, что на пассажирском транспорте сегодня огромная нехватка кадров, а все крупные транспортные компании испытывают большие проблемы в связи с этим, – рассказал «Известиям» зампред комитета Госдумы по транспорту и строительству Александр Старовойтов. – То есть, с одной стороны, мы понимаем, что какие-то ограничения для судимых лиц должны быть, тем более связанные с безопасностью перевозок. Но, с другой стороны, в глубине души мы зачастую понимаем, что это не всегда плохой водитель, который готов будет повторно совершить преступление.

Он добавил: по этому поводу в профессиональной среде идет немало споров. Когда законопроект поступит в Госдуму и в комитет, он будет внимательно изучен с учетом всех аргументов, подчеркнул депутат.

Политолог Дмитрий Фетисов полагает, что законопроект имеет социальную значимость для общества и будет поддержан парламентом. По его мнению, главная цель инициативы – обеспечить безопасность пассажиров, чтобы транспортные предприятия, прежде всего таксопарки, через органы МВД проверяли тех, кто к ним устраивается на работу.

«Известия» направили запросы в основные агрегаторы такси.

<https://iz.ru/1145752/natalia-bashlykova/za-vse-tiazhkie-sudimym-ogranichat-rabotu-v-taksi-i-na-transporte>

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2021.04.05; ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ОБЛИГАЦИИ ОБРЕТАЮТ РЕАЛЬНОСТЬ; ПЕРВОЕ РАЗМЕЩЕНИЕ МОЖЕТ СОСТОЯТЬСЯ УЖЕ В МАЕ

Запуск механизма финансирования комплексных жилищных проектов за счет инфраструктурных облигаций переходит к стадии практической реализации – Центробанк в пятницу зарегистрировал программу и проспект таких бумаг госкомпании «Дом.РФ». Ожидается, что размещение облигаций произойдет в мае или позже, сейчас рассматриваются девять пилотных проектов в регионах с общей потребностью в финансировании в объеме 80 млрд руб. Привлечение средств через облигации должно компенсировать снижение финансирования стройки и дорог в рамках нацпроектов.

Решение ЦБ о регистрации программы облигаций для финансирования инфраструктурных проектов позволяет выпустить ценные бумаги общей номинальной стоимостью до 1 трлн руб. Первое размещение облигаций, сообщила в пятницу директор «Дом.РФ» по управлению активами Марина Слуцкая, состоится не ранее мая, «точная дата будет определена исходя из готовности конкретных проектов к запуску и рыночной конъюнктуры». В течение года, по ее словам, планируется как минимум два размещения.

Напомним, властями в 2021 году запланирован выпуск инфраструктурных облигаций на 30 млрд руб., для их размещения в конце прошлого года госкомпания создала специализированное общество проектного финансирования, которое будет привлекать денежные средства рыночных инвесторов под поручительство «Дом.РФ». Полученные средства будут предоставляться застройщикам в виде льготных кредитов по субсидируемой из бюджета ставке 2% сроком до 15 лет – займы будут выдаваться под гарантию регионов. Средства кредитов можно будет потратить на дорожную, инженерную и социальную инфраструктуру в рамках проектов строительства жилья, а также на общегородскую инфраструктуру.

В целом инфраструктурные облигации позиционируются властями как новый источник привлечения частных инвестиций в строительство, а также механизм наращивания объемов ввода жилья до предусмотренных нацпроектом 120 млн кв. м в 2030 году.

Как ранее пояснял **вице-премьер Марат Хуснуллин**, привлечение средств в сферу строительства жилья и дорог за счет таких облигаций должно нивелировать сокращение ее финансирования в рамках нацпроектов. Также облигации призваны снизить расходы бюджетов на строительство инфраструктуры – регионы традиционно заявляют о нехватке средств на реализацию своих планов.

Впрочем, доступны эти деньги будут не всем: для использования механизма инфраструктурных облигаций у региона уровень госдолга не должен превышать 50%. Ранее в «Дом.РФ» сообщали, что этому условию соответствуют не более 50 из 85 регионов и в связи падением доходов территорий на фоне коронакризиса это число может снизиться. Кроме того, кредиты в рамках программы инфраструктурных облигаций больше актуальны для застройщиков – для самих же регионов правительство вынуждено искать новые механизмы стимулирования инвестиций. Например, льготные инфраструктурные кредиты (см. “Ъ” от 1 апреля) или частичное списание бюджетных кредитов центра в случае инвестирования средств в инфраструктурные проекты (см. “Ъ” от 2 апреля).

Пока же «Дом.РФ» сообщает о завершении проработки проектов в пилотных регионах, которые смогут получить льготное финансирование по программе инфраструктурных облигаций.

Речь идет о «пилотах» в Белгородской, Липецкой, Нижегородской, Ростовской, Сахалинской, Тульской, Тюменской, Челябинской областях, а также в Пермском крае (там

в рамках заявленных проектов может быть построено около 8 млн кв. м жилья). В частности, среди анонсированных ранее – проект комплексного развития территории старого аэропорта в Ростове-на-Дону со строительством 2,1 млн кв. м жилья. На создание инфраструктуры для этого проекта «Дом.РФ» привлечет финансирование в объеме 8 млрд руб. Как отмечает Марина Слущкая, общая потребность в финансировании по девяти пилотным проектам превышает 80 млрд руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4760381>

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2021.04.05; АРКТИКЕ ПЕРЕДАЮТ НОВУЮ ПРОГРАММУ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПЕРЕСМОТРЕЛО СВОИ ПЛАНЫ ПО ЕЕ РАЗВИТИЮ

Новая госпрограмма развития Арктики до 2024 года утверждена правительством – этот документ станет заменой прежней версии программы, которая в результате сокращения мероприятий и финансирования превратилась в рамочную и неэффективную. Теперь в госпрограмме будут содержаться в основном меры поддержки резидентов Арктической зоны – практически все финансовые ресурсы, которые заявлены на уровне 19,5 млрд руб. до 2024 года, будут направлены на стимулирование экономического освоения макрорегиона.

Правительство утвердило новую программу социально-экономического развития Арктики, рассчитанную на 2021–2024 годы. Как следует из документа, на четыре года реализации программы из федерального бюджета планируется выделить 19,5 млрд руб., что несколько меньше, чем рассчитывало Минвостокразвития при ее разработке еще осенью, – тогда ведомство оценивало ее стоимость в 23 млрд руб. (см. “Ъ” от 25 сентября 2020 года). В текущем году объем бюджетных вливаний составит 3,4 млрд руб., в 2022-м – 6 млрд руб., в 2023-м – 5,2 млрд руб., а в 2024-м – 4,9 млрд руб.

Поясним, с принятием нового документа досрочно отменяется действовавшая до этого госпрограмма развития Арктики до 2025 года. Такой «перезапуск» потребовался в связи с тем, что отмененная теперь программа из масштабного документа превратилась в рамочный – практически все ее мероприятия были вынесены в другие программы, а финансирование сократилось со 190 млрд руб. до 7 млрд руб. В итоге власти признали ее неэффективной и решили полностью переписать документ.

Первая из двух частей новой госпрограммы описывает создание условий для привлечения частных инвестиций – именно для этого в ней сконцентрированы все финансовые ресурсы.

По сути, документ фиксирует часть обязательств государства перед резидентами Арктической зоны – сама она, напомним, определена в 2020 году как территория, ориентированная на форсированное развитие по аналогии с Дальним Востоком, – и предполагает для этого запуск схожих механизмов: применение процедуры свободной таможенной зоны, налоговые льготы, а также пониженные ставки страховых взносов с 30% до 7,5% (для малого бизнеса – до 3,25%). Стать резидентом могут зарегистрированные на территории Арктики компании и предприниматели, готовые вложить в свой проект не менее 1 млн руб., – к концу марта зарегистрировано 69 инвесторов, заявивших проекты стоимостью более 188 млрд руб.

Из текста программы следует, что к концу 2024 года государство рассчитывает привлечь 320 резидентов, от которых ожидают 63,4 млрд руб. инвестиций и создания 30 тыс. рабочих мест. Достичь этого планируется за счет мер поддержки – средства госпрограммы будут направляться на субсидирование пониженных ставок страховых взносов, а также льготных кредитов под 2% (выдаются инициаторам инфраструктурных и производственных проектов общей стоимостью не менее 500 млн руб. – на их получение претендует восемь резидентов с проектами на 3,3 млрд руб.).

В тексте самой госпрограммы разбивки финансирования по тем или иным мерам нет, однако, как следует из бюджета на 2021–2023 годы, эти траты составляют лишь небольшую часть.

Наиболее же дорогостоящей должна стать компенсация резидентам части затрат на создание инфраструктуры – бюджетные траты на это оцениваются в 13 млрд руб. в ближайшие три года.

Вторая часть программы – создание условий для устойчивого социально-экономического развития, она носит скорее формальный характер. Предусматривается принятие нормативных актов, нацеленных на создание таких условий и раскрытие социально-экономического потенциала коренных народов. Впрочем, отметим, что социальная часть планов правительства по развитию Арктики разбросана по другим документам – в ключевых госпрограммах выделены арктические разделы.

<https://www.kommersant.ru/doc/4760365>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2021.04.05; «ЛАВНА» В АКТИВНОМ ПОИСКЕ; ВЛАСТИ ПЫТАЮТСЯ ЗАГРУЗИТЬ НОВЫЙ УГОЛЬНЫЙ ТЕРМИНАЛ

Как стало известно “Ъ”, стоимость строительства угольного терминала «Лавна» в Кольском заливе выросла в полтора раза, до 36 млрд руб. При этом загрузка терминала остается неочевидной: хотя власти планируют переваливать там 18 млн тонн в год с 2023 года, пока лишь два акционера проекта – «СДС-Уголь» и Центр развития портовой инфраструктуры (ЦРПИ) – готовы гарантировать грузопоток в объеме 10,5 млн тонн. ЦРПИ при этом готов дать гарантии на больший объем, если порт передадут ему в управление, а также может получить контроль в проекте через выкуп доли в размере 30% у другого акционера.

Стоимость строительства угольного терминала «Лавна» увеличилась в полтора раза, до 36,2 млрд руб. (ранее речь шла о 24 млрд руб.), следует из принятой правительством «дорожной карты» развития Мурманского транспортного узла (есть у “Ъ”). С 2023 года грузопоток в его адрес должен составить 18 млн тонн.

«Лавна» – ключевой объект Мурманского транспортного узла, решение о его строительстве было принято в 2012 году. Проект должен реализовываться по концессии, а его окупаемость должна быть гарантирована контрактами по схеме take-or-pay. По схеме, принятой в 2019 году, основные доли в Морском торговом порту (МТП) «Лавна» – по 30% – получили «Бизнесглобус», действующий в интересах Андрея Бокарева, и ЦРПИ. По словам собеседников “Ъ” на рынке, он связан со структурами Бориса и Аркадия Ротенбергов, причем, их представитель опровергла их причастность. Еще 25% – у «СДС-Угля», 10% – у подконтрольной ОАО РЖД «РЖД – Инфраструктурные проекты», 5% – у Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК). В конце 2020 года стало известно, что основные грузоотправители так и не подписали обязывающие соглашения о загрузке терминала и не все стремятся участвовать в проекте (см. “Ъ” от 21 октября 2020 года). Кроме того, возникли проблемы со строительством федеральной инфраструктуры (см. “Ъ” от 11 ноября 2020 года).

В своем письме от 9 марта в «Ространсmodernизацию» (подведомственна Минтрансу) гендиректор МТП «Лавна» Станислав Мультях пишет, что «компания-грузоотправители подтверждают обеспеченность загрузки «Лавны» углем в 18 млн тонн с 2024 года». Однако, как следует из приложенных писем, компании гарантировали только 10,5 млн тонн, в том числе 4,5 млн тонн – «СДС-Уголь». ЦРПИ говорил об объеме не менее 6 млн тонн при согласовании всех существенных условий между сторонами и Газпромбанком (подробнее о планах банка вложить 30 млрд руб. в проект см. «Ъ-Онлайн» от 7 июня 2019 года). Объемы планируется набрать за счет шахты «Заречная», разрезов «Инской» и «Белоярский», «Стройсервиса», «МелТЭКа», «Белкоммерца» и ПТК «Уголь». ЦРПИ

подчеркивал, что «готов увеличить объемы переваливаемого угля» вплоть до 18 млн тонн при условии передачи порта в операционное управление и согласования договора перевалки «с учетом собственных требований». Также ЦРПИ выражал готовность увеличить долю в «Лавне», купив 30% у другого участника.

В этих условиях в начале апреля Минэнерго обратилось к угольщикам с просьбой предоставить данные о планируемых ежегодных объемах поставки угля в МТП «Лавна» с 2024 года (копия письма есть у “Ъ”).

В Минэнерго и **Минтрансе** тему не комментировали. В ЦРПИ на запрос “Ъ” не ответили. В ГТЛК подтвердили получение письма от МТП «Лавна». «Мы не комментируем сделки до принятия соответствующих решений всеми акционерами МТП, а также правительством РФ в лице **Минтранса**», – заключили там. В угольных компаниях тему не комментировали. По данным “Ъ”, ряд компаний по-прежнему не проявляют интереса к проекту.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров считает, что привлечение малых и средних угольных компаний – перспективный вариант формирования гарантированного грузопотока. При текущих ценах на энергетический уголь \$92 за тонну в Австралии отправка угля в Азию через «Лавну» вполне экономически оправдана, говорит независимый эксперт Максим Худалов. Проблема в том, что подписать долгосрочный контракт на перевалку желающих будет немного. «Все помнят прошлый год и цену \$50 за тонну, при которой даже отгрузка в восточном направлении была на грани рентабельности. Тем не менее с ростом загрузки БАМа якутскими углями все больше мелких производителей из Кемеровской области будут сталкиваться с проблемами при отправке угля на восток, так что северное направление будет вполне востребованным», – полагает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4760342>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.04.05; «НАМ УДАЛОСЬ НЕ УРОНИТЬ ЦЕНЫ НА ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ»; ЗАМГЕНДИРЕКТОРА «УРАЛВАГОНЗАВОДА» БОРИС МЯГКОВ О ПЕРСПЕКТИВАХ РЫНКА ВАГОНОСТРОЕНИЯ

В 2020 году рынок вагоностроения сжался почти на треть под влиянием спада спроса и сформировавшегося профицита вагонов. Как вагоностроители работают в этих условиях и какие планы строят, “Ъ” рассказал вернувшийся после двухлетнего перерыва на пост замгендиректора «Уралвагонзавода» (УВЗ) по гражданской продукции Борис Мягков, о назначении которого концерн объявит сегодня.

– Насколько обеспечен УВЗ контрактами по части вагоностроения?

– Вопросы загрузки производственных мощностей «Уралвагонзавода» были поручены мне в сентябре 2020 года. За это время было выпущено более 10 тыс. вагонов и заключен ряд контрактов. Текущий уровень загрузки я могу оценить как высокий, ориентируемся на 15 тыс. вагонов по этому году.

– Каковы финансовые результаты по гражданскому дивизиону по итогам 2020 года и ожидания на 2021 год?

– Результаты 2020 года по реализации гражданской продукции полностью соответствуют плановым показателям – это порядка 40 млрд руб. В 2021 году, я надеюсь, мы оборотов не снизим, нам удалось не уронить цены на подвижной состав, поэтому ожидания у нас позитивные.

– Профицит вагонов на сети, по оценкам участников рынка, носит долгосрочный характер, и спрос не вырастет в ближайшее время, если его не стимулировать искусственно. За счет каких мер планирует выживать гражданский дивизион УВЗ?

– Профицит, действительно, существует, и естественное выбывание вагонов по сроку службы в ближайшие годы будет минимальным. В этой ситуации сложно рассчитывать на

большие заказы, но мы ориентируемся на производство техники, которая максимально эффективна для владельца по экономическим параметрам – скажем, способна везти больше груза. Такая техника будет пользоваться спросом и вытеснять из оборота устаревшие модели вагонов, которые станут неконкурентоспособны на определенных маршрутах. Даже при профицитном парке спрос на такую технику будет. Кроме того, мы уделяем большое внимание фитинговым платформам, а также разработке и выпуску специализированного подвижного состава. УВЗ планирует значительную часть мощностей переориентировать на выпуск подвижного состава для перевозки универсальных контейнеров, это общемировая тенденция – будем ей следовать.

– Как продвигается обсуждение предложений вагоностроителей по мерам комплексной поддержки рынка, в том числе ограничения допуска на сеть новых вагонов на тележках старой конструкции?

– Это вопрос, скорее, к соответствующим министерствам и ведомствам. Мы по-прежнему считаем, что выпускать новые вагоны на устаревших тележках значит создавать пробки на сети. Поэтому по определенным, наименее эффективным видам подвижного состава ограничительные меры, на наш взгляд, давно назрели. Надеемся на положительное решение этого вопроса.

– Нужно ли, на ваш взгляд, вагоностроителям как-то координировать свое производство, чтобы избежать перенасыщения рынка? А если да, то можно ли это сделать без нарушений антимонопольного законодательства?

– Этот вопрос неоднократно обсуждался, но я думаю, что вагоностроителям пока еще только предстоит найти, проработать и предложить механизм, который, с одной стороны, будет рыночным, а с другой – будет соответствовать всем нормам законодательства.

– Как складывается ситуация с поставками металлургической продукции? Затронул ли УВЗ январский скачок цен?

– Да, конечно, этот удар мы ощутили. Отдельные виды металлопродукции сильно подорожали, и с последствиями нам сейчас приходится работать. Рынок вагонов сейчас низкий, говорить о повышении цен на нашу продукцию не приходится. Поэтому, конечно, приходится лавировать, чтобы сохранять финансовые показатели. Честно говоря, очень ждем улучшения ситуации с ценами на продукцию металлургов.

– Как вы оцениваете запрет ввоза колес и крупного вагонного литья из Украины?

– Сейчас дефицит колеса сменился существенным профицитом – это связано с серьезно увеличившимися производственными мощностями производителей колеса, со снижением общего выпуска вагонов в России, а также с большими размерами парка, находящегося в отстое, который тоже выступает своеобразным «донором». По литью сходная ситуация. Но, думаю, все это позволит всем участникам рынка быстро прийти к балансу спроса и предложения и справедливым ценам.

<https://www.kommersant.ru/doc/4760142>

КОММЕРСАНТЪ; 2021.04.02; СТИВИДОРЫ ОТКАЗЫВАЮТСЯ ПОКИДАТЬ БОЛЬШОЙ ПОРТ; АССОЦИАЦИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ ПРОТИВ ПЕРЕНОСА МОЩНОСТЕЙ В УСТЬ-ЛУГУ

Ассоциация морских торговых портов (АСОП) раскритиковала проект редевелопмента Большого порта Санкт-Петербург и переноса мощностей с его территории в Усть-Лугу. Портовики считают, что инициатива не только требует «колоссальных затрат», но и отрицательно скажется на экономике города и грузопотоках, приведет к увеличению тарифов на перевалку и уходу грузов в порты сопредельных государств. Дополнительные затраты придется нести городу и на содержание и эксплуатацию гидротехнических сооружений, которые сейчас оплачивает порт, но их работа необходима и самому городу. Проект «Морской фасад» на Васильевском острове также, по мнению портовиков, свидетельствует об ограниченном спросе на подобные объекты.

Ассоциация морских торговых портов выступила резко против предложения президента «Трансмашхолдинга» Андрея Бокарева о редевелопменте территории Большого порта Санкт-Петербург стоимостью 400 млрд руб. и переносе всех мощностей в Усть-Лугу (см. “Ъ” от 1 апреля). Это следует из обращения ассоциации от 2 апреля к замглавы **Минтранса** Александру Пошиваю (копия есть у “Ъ”). В **Минтрансе** “Ъ” сообщили, что пока позиция министерства по этому проекту не поменялась. Ранее там говорили, что вопрос прорабатывается.

По мнению АСОП, проект несет в себе значительные риски, связанные с непрогнозируемо высокой затратной частью, в том числе бюджетной, неоднозначной экономической и градостроительной целесообразностью, а также с негативными социальными последствиями. Кроме того, инициатива приведет к негативным последствиям для грузооборота российских портов и экономики Санкт-Петербурга, отмечают в АСОП.

Сейчас и в горизонте до 2035 года насущная потребность и доказанная экономическая целесообразность реализации проекта отсутствуют, отмечают стивидоры.

Как говорится в письме, Большой порт Санкт-Петербург является крупнейшим сухогрузным портом России: перегрузочные мощности – более 110 млн тонн, объем перевалки в 2020 году – 60 млн тонн. Стивидоры, работающие в порту, вложились в инфраструктуру терминалов, напоминает ассоциация, имеют долгосрочные договоры аренды земельных участков, гидротехнических сооружений. «Они не заинтересованы в передислокации и справедливо ставят вопрос о компенсациях за свой бизнес, субсидиях и преференциях для инвестиций на новом месте», – отмечает АСОП.

Перенос инфраструктуры морского порта потребовал бы «колоссальных затрат» на создание в Ленинградской области не только портовой инфраструктуры, но и объектов энергетики, а также железных и автомобильных дорог соответствующей пропускной способности, говорят в АСОП, отмечая, что доля затрат федерального бюджета может оказаться весьма высокой. Морской порт Усть-Луга не располагает соразмерными территориями для развития, провозные способности железнодорожной инфраструктуры 120 млн тонн в год недостаточны для перевозки дополнительных грузов в объеме текущего грузооборота Большого порта Санкт-Петербург (102 млн тонн плюс 60 млн тонн), а развитие федеральных и региональных автомобильных дорог области «не идет ни в какое сравнение с развитой логистической инфраструктурой» города, считают в ассоциации.

Там также напоминают, что грузы, переваливаемые в порту Санкт-Петербурга, требуют именно автомобильной транспортировки на короткие расстояния, а транспортное плечо в 140 км до Усть-Луи сделает совокупную транспортную услугу неконкурентоспособной.

«Передислокация портовых мощностей приведет не только к потере грузопотоков в моменте, но и к неизбежному существенному увеличению тарифов на перевалку (с учетом стоимости строительства аналогичной инфраструктуры в сегодняшних условиях и необходимого уровня окупаемости инвестиций)», – отмечают в АСОП.

Также в ассоциации подчеркивают, что государство вложило значительные бюджетные средства в инфраструктуру порта – гидротехнические сооружения (причалы, операционные акватории, каналы) и другие объекты общей стоимостью 26 млрд руб., – ликвидация которых нанесет прямой ущерб казне. Доходную базу для окупаемости госинвестиций, поддержания, текущей эксплуатации и функционирования таких объектов обеспечивает именно деятельность грузового порта, напоминают там. При этом прекращение его деятельности не снимает потребности в функционировании большинства указанных объектов и систем.

Сама экономическая целесообразность редевелопмента портовой территории вызывает большие сомнения, отмечают в АСОП: востребованность освободившейся территории для жилищного строительства неочевидна.

Темпы освоения намывных территорий Васильевского острова, созданных на свободных, не обремененных необходимостью вывода промышленных предприятий землях в рамках проекта «Морской фасад», свидетельствуют о том, что спрос на подобные проекты имеет существенные ограничения, заключают в ассоциации.

<https://www.kommersant.ru/doc/4759614>

Сообщения по событию:

<https://tass.ru/ekonomika/11057247>

<https://topspb.tv/news/2021/04/3/more-gorozhanam-v-peterburge-obsuzhdayut-perspektivy-perenosa-porta-v-ust-lugu/>

ВЕДОМОСТИ; 2021.04.05; ПАНДЕМИЯ И ИНЦИДЕНТ В СУЭЦКОМ КАНАЛЕ ИЗМЕНЯТ МЕЖДУНАРОДНУЮ ЛОГИСТИКУ; ЭТО ПОТРЕБУЕТ ОТ КОМПАНИЙ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ РАСХОДОВ, КОТОРЫЕ В КОНЕЧНОМ СЧЕТЕ ОПЛАТИТ ПОТРЕБИТЕЛЬ

Василий Чекулаев, генеральный директор «Coface Россия»

Около 10% глобального объема торговых грузоперевозок – и более полусотни судов ежедневно – идет через Суэцкий канал. Неудивительно, какой переполох во всем мире наделал контейнеровоз Ever Given, один из крупнейших в мире, сев на мель в канале и полностью его перекрыв. И хотя сейчас движение по каналу полностью восстановлено, инцидент добавил проблем мировому сектору морского транспорта, который и без того переживает не лучшие времена. Самое время задуматься о том, как происшествие повлияет на рынок в ближайшей перспективе и какова обстановка в сегменте морских грузоперевозок в целом.

Через Суэцкий канал проходит подавляющее большинство судов,двигающихся из Азии в Европу, – сухогрузы, контейнеровозы, танкеры и т. д. За шесть дней, пока Ever Given блокировал канал, там собралась пробка из сотен судов. Некоторые приняли решение не дожидаться окончания операции по освобождению канала и пошли в обход по гораздо более длинному маршруту, огибающему мыс Доброй Надежды. Этот путь не только длится на 10 дней больше и существенно увеличивает операционные затраты перевозчиков, но еще и подвергает суда серьезной опасности – некоторые отрезки маршрута проходят через воды, печально известные частыми нападениями пиратов. Но инцидентом в Суэцком канале сложности сектора не исчерпываются.

Значительной проблемой для нее остается также пандемия COVID-19. Все большее число стран требует, чтобы экипажи прибывающих из-за рубежа судов были вакцинированы, однако общей регуляторной базы, которая упорядочивала бы контроль за соблюдением противоэпидемических требований во всем мире, пока нет. Кроме того, в некоторых странах, особенно развивающихся, вакцины до сих пор в большом дефиците, при этом, согласно статистическим данным, именно на развивающиеся страны приходится основная доля глобальной численности морских экипажей. Также некоторые компании просто не хотят нести дополнительные затраты, связанные с вакцинацией своих работников. Отсутствие четкой политики в отношении вакцинации создает для перевозчиков дополнительные бюрократические трудности и затягивает сроки доставки грузов. Например, чтобы получить возможность заходить в китайские порты, экипажи зарубежных судов должны быть предварительно привиты китайскими вакцинами, однако до сих пор не ясно, можно ли судам входить в порты КНР, если их экипажи привиты вакциной, произведенной в другой стране.

Между тем в 2020 г. морские грузоперевозчики показали позитивные финансовые результаты. Например, Maersk, мировой лидер в сегменте морских контейнерных перевозок, получил прибыль в размере \$2,9 млрд – после убытка в \$44 млн по итогам 2019 г. Однако в данный момент сегмент находится в непростой ситуации из-за дефицита контейнеров. В первой половине прошлого года, когда объем грузоперевозок резко

сократился из-за пандемии, в портовых городах Европы и США осталось множество пустых контейнеров из стран Азии. В нормальной ситуации эти контейнеры должны были быстро вернуться в Азию, но в связи с карантинными ограничениями остались там до лучших времен. Теперь, когда эпидемиологическая обстановка улучшилась и спрос на азиатские товары снова вырос, в странах Азии возник дефицит пустых контейнеров.

Этот дефицит привел к резкому росту цен на морские грузоперевозки. За период с ноября 2020 г. по январь 2021 г. стоимость транспортировки 40-футового контейнера из Азии в Северную Европу морским путем выросла с \$2000 до \$9000. С тех пор цены несколько упали, однако до сих пор остаются на повышенном уровне – около \$7500, по данным за март.

На этом фоне инцидент в Суэцком канале в краткосрочной перспективе может привести к дополнительному росту цен на морские грузоперевозки. Так как многие суда буквально застряли в канале, а другие пошли в обход, перевозчики выбились из графика. Из-за этого сформировался дефицит свободных судов, что в сочетании с нехваткой пустых контейнеров в Азии может привести к серьезным сбоям в работе рынка.

В конечном счете задержки в поставках из-за инцидента могут негативно сказаться на целом ряде отраслей. Особенно высок риск убытков или простоя для предприятий, которые формируют логистические цепочки по принципу «точно в срок» (Just In Time, JIT) и практически не имеют складских запасов необходимого сырья или промежуточной продукции. В первую очередь это касается, например, европейских автопроизводителей, так как они следуют именно такой модели и почти не создают запасов, рассчитывая на своевременные поставки компонентов, многие из которых доставляются как раз из Азии через Суэцкий канал.

Случай с Ever Given наглядно показал, какими серьезными последствиями может обернуться выпадение важного торгового маршрута из логистических цепочек, особенно для компаний, которые строят динамичные цепочки поставок. Возможно, это даже заставит некоторые корпорации пересмотреть свой подход к логистике и отказаться от этого принципа, чтобы повысить устойчивость бизнеса к подобным форс-мажорам.

Все это потребует расходов. И заплатит в конечном счете потребитель.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2021/04/04/864539-pandemiya-intsident>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; МИХАИЛ ФАЛАЛЕЕВ; 2021.04.05; ЛЬДЫ ОСОБОГО НАЗНАЧЕНИЯ; ДИРЕКТОР РОСГВАРДИИ ВИКТОР ЗОЛОТОВ ПРОВЕРИЛ БЕЗОПАСНОСТЬ АРКТИЧЕСКИХ ЯДЕРНЫХ ОБЪЕКТОВ

Директор Росгвардии генерал армии Виктор Золотов проверил обеспечение безопасности в Арктике портов, ядерных объектов, ледоколов и транспортных судов. Все это охраняют его подчиненные – бойцы спецназа Росгвардии. Чтобы реально оценить их действия в экстремальных условиях, в морском порту Дудинка Красноярского края прошло масштабное учение спецподразделений.

Кстати, так уж получилось, что эта проверка совпала с пятилетней годовщиной подписания президентского указа «Вопросы Федеральной службы войск национальной гвардии Российской Федерации», когда и была официально создана Росгвардия – 5 апреля 2016 года. Впрочем, росгвардейцы отмечают свой ведомственный праздник традиционно 27 марта, когда были созданы внутренние войска МВД. Все же, разброс небольшой.

Официальный представитель Росгвардии Валерий Грибакин рассказал корреспонденту «РГ», что одна из тренировок подразделений спецназа, за которой наблюдал Виктор Золотов, заключалась в отработке действий по нейтрализации преступной группы на борту контейнерного судна. Это один из этапов тактико-специального учения, направленного на совершенствование действий спецподразделений в Арктической зоне при осложнении обстановки на объектах повышенной опасности.

Не секрет, что Арктика находится в сфере особого внимания Росгвардии. В регионах Крайнего Севера войсками национальной гвардии России обеспечивается защита трех объектов атомной энергетики, семи судов с ядерными установками, включая первую плавучую атомную станцию в Певеке, девяти морских портов Северного морского пути, в которые разрешен заход судам атомного флота.

Поэтому, как пояснил Валерий Грибакин, программа учения предусматривает всего пять этапов.

В соответствии с замыслом тренировки, преступная группа проникла на борт контейнерного судна, прибывшего в морской порт Дудинка следом за ледоколом с ядерной энергетической установкой. Целью террористов стали перевозимые в контейнерах взрывчатые вещества. Условные преступники захватили заложников из числа судовой команды.

Особое внимание при отработке действий спецназа было уделено резкому осложнению оперативной обстановки.

В штурме захваченного судна приняли участие военнослужащие и сотрудники центра спецназа «Витязь», СОБРа «Рысь» ЦСН Росгвардии, подразделения полицейского спецназа из Красноярского края, Кемерово, Новосибирска, Чеченской Республики и отряды войскового спецназа. Поставленную задачу по освобождению заложников и нейтрализации преступников участники специальной операции выполнили в полном объеме.

По завершении промежуточного этапа учения главнокомандующий объявил благодарность личному составу, принимавшему участие в его подготовке, а также провел церемонию награждения сотрудников и военнослужащих войск национальной гвардии.

Главком рассказал, что важность задач по защите инфраструктуры портов, объектов атомного флота в регионах Заполярья требует от войск национальной гвардии высочайшего уровня боеготовности, поэтому особое внимание в Росгвардии уделяется вопросам подготовки личного состава, усложняются условия проведения тактико-специальных занятий и тренировок.

Виктор Золотов подчеркнул, что при крайне низких температурах Арктической зоны росгвардейцам предстоит отработать вопросы организации холодных ночевок, парашютного десантирования, использования специальных транспортных средств.

Обеспечение безопасности крупных инфраструктурных проектов – это комплексная задача, отметил главнокомандующий, и ее успешное выполнение зависит от слаженного и эффективного применения людских ресурсов, специальной и авиационной техники, а также высокого уровня координации межведомственного взаимодействия.

Генерал армии Виктор Золотов высоко оценил подготовку, профессиональную и слаженную работу спецназа Росгвардии и вручил участникам учения ведомственные награды. Кроме того, к награждению медалями «За содействие» и почетными грамотами представлены представители администрации заполярного филиала ПАО «Горно-металлургическая компания «Норильский никель» и капитаны трех судов Мурманского транспортного филиала этой компании.

Учение Росгвардии в Арктике продолжается. Спецназовцам еще предстоит преодолеть почти две тысячи километров на снегоходах и багги в аэропорт Диксон для отработки действий по ликвидации террористической угрозы на удаленном объекте гражданской авиации. Генерал армии Виктор Золотов пожелал участникам учения удачи на этом непростом этапе и выразил уверенность, что и эта задача будет выполнена на высоком профессиональном уровне.

Напомним, Росгвардия уделяет повышенное внимание вопросам укрепления защищенности инфраструктурных объектов в северных регионах, в том числе в рамках реализации мероприятий Стратегии развития Арктической зоны России и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года. Только в прошлом году в

Арктической зоне на охраняемых подразделениями Росгвардии важных государственных объектах задержано более 700 нарушителей пропускного режима.

Росгвардия охраняет три объекта атомной энергетики, отнесенные к важным государственным объектам, девять портов Северного морского пути, семь судов с ядерными энергетическими установками, в числе которых – атомные ледоколы «Ямал», «50 лет Победы», «Таймыр», «Вайгач», Универсальный атомный ледокол проекта 22220 «Арктика», «Севморпуть», а также первая плавучая атомная теплоэлектростанция в Певеке.

Тактико-специальное занятие Росгвардии в Арктической зоне продлится до 8 апреля 2021 года.

Ранее, в 2018 году, на территории Мурманской области в рамках тактико-специального учения «Арктика-2018», войсками национальной гвардии был успешно отработан ряд служебно-боевых задач во взаимодействии с пограничными органами ФСБ и Минобороны России, в том числе и десантирование в район Земли Франца-Иосифа.

<https://rg.ru/2021/04/02/reg-sibfo/direktor-rosgvardii-proveril-obespechenie-bezopasnosti-v-arktike.html>

ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПЛАТОНОВА; 2021.04.05; «СЕЗОН НА ВНУТРЕННЕМ РЫНКЕ БУДЕТ ОДНИМ ИЗ ЛУЧШИХ»; ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР АТОР МАЙЯ ЛОМИДЗЕ – О ТОМ, КОГДА ДЛЯ РОССИЯН ОТКРОЮТСЯ ЕВРОПА И АЗИЯ, О ДЕШЁВЫХ ТУРАХ НА МАЙСКИЕ И КАК НЕ КУПИТЬ АВИАБИЛЕТ В НИКУДА

Спрос на путешествия по России в этом сезоне вернется на докризисный уровень, а вот выездной туризм вряд ли сильно вырастет, считает исполнительный директор Ассоциации туроператоров (АТОР) Майя Ломидзе. Европа и Азия могут открыться для россиян только осенью или зимой. Первой из европейских стран станет Греция – с 15 мая она начнет принимать туристов почти без ограничений, но через нее нельзя будет въехать в другую страну Шенгена. Эксперт также рассказала «Известиям», почему не стоит пока соблазняться прямыми авиаперелетами на Кипр, куда еще можно купить дешевые билеты на майские праздники и будет ли продлена программа кэшбэка на туры по нашей стране.

Возвращение спроса

– Каков ваш прогноз на этот год по развитию турпотока как внутри России, так и за границу?

– До конца года прогнозы строить невозможно, он только начался. Мы совершенно не понимаем, что будет происходить в разных странах в связи с пандемией. Даже у нас в России разные ведомства пока спорят, будет ли третья волна коронавируса. А вот на туристический сезон прогноз можно сделать: новые обстоятельства если и возникнут, но картину фундаментально они вряд ли поменяют. Спрос на внутреннем рынке сейчас близок к ажиотажному на некоторые даты, и сезон будет одним из лучших. Прирост составит минимум 20–25% по сравнению с 2020 годом, максимум прибавит 30% к прошлогоднему уровню, то есть сравнится с 2019-м.

Что касается выездного рынка, если и будет увеличение турпотока, то в пределах 15% по отношению к прошлому году. Кипр, Греция, которые открылись в дополнение к Турции, Занзибару, Эмиратам, Кубе, Сербии, безусловно, дадут прирост. Хорватия принимает российских туристов как с ПЦР, так и со справкой о прививке. Это три летних массовых направления, которые могут повлиять на общий расклад.

– Могут ли в этом году «выстрелить» новые регионы России с точки зрения туризма?

– Почва для этого была заложена еще в прошлом году. Заиграла новыми красками Бурятия – были поставлены чартеры, что удешевило туристический пакет почти на треть. Пятидневный тур с перелетом стал стоить 25 тыс. рублей на человека, и это с выездом на Байкал, экскурсией, размещением, питанием. Раньше только билет столько стоил.

Изменилось восприятие Калининграда, Алтая. Карелия в прошлом году показала аншлаговый спрос, там были «пробки» на пешеходных тропах. Тюмень, несмотря на отсутствие чартеров, вошла в десятку популярных направлений по итогу первых недель программы кэшбека. Тур с выездом к месту рождения и жизни **Распутина**, вкусной местной кухней и наливками, термальными источниками оставляет незабываемые впечатления, народ это распробовал. А вот Хакасия немного разочаровала, там дефицит объектов размещения, и региону нужно более аргументированно рассказать о том, чем там можно заниматься туристам. Чартерных программ в этом году в Хакасию не планируется.

– Обсуждается ли продление программы кэшбека за туры по России?

– После недавнего заявления президента о том, что программу кэшбека нужно делать на весь год и распространить на школьников и студентов, конечно, обсуждается. Думаю, что программа будет продлена минимум на 2021–2022 годы. Она показала свою эффективность. После двух акций прошлого года, в августе и октябре-декабре, в этом году туристы уже ждали продолжения и не покупали туры до объявления третьей акции. Мы проводили опрос, в котором приняли участие около 1,5 тыс. человек. Из них 25% сказали, что приняли решение поехать на отдых по России после того, как узнали о кэшбеке.

– Недавно обсуждалась возможность разрешить всем российским регионам вводить курортный сбор. Какие регионы могут этим воспользоваться?

– Я думаю, мало кто решится это сделать, за исключением тех регионов, где уже есть положительный опыт. Это Ставропольский край, в частности Кавказские Минеральные Воды. Полагаю, Крым в 2021 году курортный сбор не введет.

Ни шагу из Греции

– Есть ли понимание, когда откроются Европа, а когда Таиланд и другие страны Юго-Восточной Азии?

– В Европу летом мы вряд ли поедим. Прогнозы давать сложно, все зависит от ситуации, но мы видим, что пока ситуация там далека от нормализации – я имею в виду все, что касается пандемии и периодических локдаунов. Оптимистичный прогноз по открытию – осень, пессимистичный – начало 2022 года. Отчасти открытие Европы для туризма привязано к вакцинации. С другой стороны, Израиль почти весь провакцинировался, но туристов пока не принимает. Планирует только в июле.

Греция – первая страна Евросоюза, готовая принимать российских туристов с 15 мая почти без ограничений. Документы на визу уже можно подавать. Но по этой визе ни в коем случае нельзя выезжать за пределы Греции, за это грозит запрет на въезд в шенгенскую зону. Пограничный контроль в Евросоюзе сейчас есть.

Юго-Восточную Азию туристы тоже очень ждут. Таиланд, Вьетнам, Индонезия сейчас активно работают над разными инструментами, чтобы начать принимать иностранных туристов. Так, к лету они могут отменить карантин, который отпугивает большинство туристов, разрешить путешествовать между провинциями. Но нужно понимать, что, во-первых, летом там не сезон. А во-вторых, у нас по-прежнему нет прямого авиасообщения, а на перекладных добираться довольно дорого. Думаю, что для более или менее полноценного отдыха страны Юго-Восточной Азии будут доступны россиянам лишь осенью или зимой.

– Почему Россия не возобновила авиасообщение с Кипром с 1 апреля?

– Это в ведении оперативного штаба, и очень сложно понять, как он принимает решения. Например, с 1 апреля была открыта Германия, хотя там локдаун за локдауном и по туристическим визам никого не принимают. По сути, направление открылось для тех категорий граждан, для которых оно и так было открыто, – обладателей вида на жительство, поездок с целью лечения, обучения, визита к родственникам. Также непонятно, почему **Росавиация** не разрешила вылеты в Турцию из 13 российских городов, которые были открыты с 1 апреля. Жители этих городов все равно находят

способ поехать в Турцию, но это обходится им процентов на 30 дороже, плюс нужно не просрочить ПЦР, который действует 72 часа.

– Тем не менее билеты на прямые рейсы на Кипр в продаже есть.

– Мы всегда предупреждаем туристов, что, когда какая-то страна объявляет об открытии, не стоит бежать и покупать билет, пока нет официальной информации об открытии прямого авиасообщения. Не хочется говорить жестко, но по факту авиакомпании вводят в заблуждение, когда выставляют на продажу такие билеты. Туристы говорят: ну авиакомпания же продала билет, мы полетим. Авиакомпания-то продала, но потом она скажет: «Вы можете воспользоваться своим билетом в любую удобную для вас дату после открытия прямого авиасообщения» – и вместо возврата денег предложить ваучер.

В Турцию – за 30 тыс.

– Есть ли еще шанс отдохнуть дешево в Краснодарском крае и в Турции на майские праздники?

– Если говорить про Краснодарский край и Крым, то дешево – да, дорого – нет. Дорогое все раскуплено. Но нужно понимать, что даже дешевые варианты с каждым днем становятся все дороже, спрос очень высокий. В Сочи тур в трехзвездочный отель вне горного кластера без перелета на майские на 10 дней будет стоить тысяч 60–70 на двоих, это недорого. Отель попроще или гостевой дом можно найти за 30–40 тыс. на двоих без перелета.

В свою очередь на Турцию динамика спроса на майские оказалась ниже ожиданий, потому что там периодически вводят какие-то очаговые ограничения. Судя по всему, большинство туристов будут ждать середины апреля, чтобы бронировать Турцию. В стране 15 апреля планируют отменить ПЦР-тесты, и люди хотят убедиться, что это требование не будет продлено. Поэтому недорогие варианты туров на майские найти довольно просто – за 30 тыс. на человека с перелетом можно отправиться в отель 3* в Аланье без подогреваемого бассейна. Средняя же цена тура – 40–45 тыс.

– Введут ли в России электронную путевку в 2021 году?

– Надеюсь, что нет. На данный момент эта система никаких задач не решает – ни прозрачности, ни защиты потребителей. Кроме того, после поправок ко второму чтению электронная путевка должна распространяться на все виды туризма, включая въездной, но это смешно, потому что мы имеем дело не с российскими потребителями, а с иностранными, и приобретают они туры у себя в стране. А самое главное – система платная, и это ложится на плечи туристов.

Анкеты – демотиваторы

– Как вырастет турпоток в Россию с введением электронных виз?

– Введение электронных виз для иностранных туристов была отсрочено Россией на 2022 год в связи с пандемией. Если говорить по опыту других стран, то в первый год после отмены виз либо облегчения визового процесса турпоток в страну растет от 30 до 80%. Но у нас другая ситуация – вместе с электронной визой была введена заградительная анкета по примеру американской. Но США выдают визы на три года, а не на 16 дней. Таким образом, чтобы приехать в Россию, нужно иметь колоссальную мотивацию. Вместо роста турпотока на 80% мы увидим не более 5%.

Слава богу, что есть год, чтобы все-таки поработать этот вопрос с МИДом. Либо оставляйте анкету, но выдавайте трехлетние визы или хотя бы многократные годовые, либо, если остается 16 дней, надо менять анкету.

– Видите ли вы потенциал в вакцинном туризме в Россию? Будут ли иностранцы приезжать сюда ради того, чтобы привиться?

– Хорошая тема, и вроде как ее даже поддержали в Госдуме, но мы не можем получить ответ на вопрос, хватает ли вакцины нашим гражданам, а это важно. Должно быть внятное решение штаба, а его пока нет.

– Как изменится поведение туристов после пандемии?

– По итогам года пандемии мы видим, что примерно 40% россиян боятся путешествовать, причем не только за границу, но и по России. Они принимают решения с опаской, с оглядкой на то, что происходит с заболеваемостью в том или ином регионе, городе. И примерно столько же, около 40%, не боятся ничего и поедут куда угодно, причем с вакцинацией это не связано. Остальные 20% – это премиальный класс, они могут себе позволить отдых на менее людных и, соответственно, более дорогих курортах.

– Увидим ли мы снова овертуризм?

– Овертуризм, то есть чрезмерный туризм, если когда-либо и вернется, то не раньше 2024–2025 года. Предсказать это невозможно, потому что вирус мутирует, появляются новые штаммы, и ожидания большинства путешественников, что к концу 2021 года благодаря вакцине и тому, что какая-то часть людей переболеет и весь накал будет сходить на нет, как мы видим, не оправдываются. Во многих странах ситуация по-прежнему остается очень тревожной, поэтому овертуризм – точно не та проблема, о которой сейчас надо думать.

<https://iz.ru/1145990/anastasiia-platonova/sezon-na-vnutrennem-rynke-budet-odnim-iz-luchshikh>

КОММЕРСАНТЬ FM; ОЛЬГА СЕРГИЕНКО; 2021.04.02; ЦЕНЫ НА БИЛЕТЫ «ПОЛЕТЕЛИ» ВНИЗ; КАК ИЗМЕНИЛИСЬ ТАРИФЫ НА ВНУТРЕННИХ РЕЙСАХ

Сервисы по продаже авиабилетов, **Минтранс** и авиакомпании опровергли информацию о том, что перелеты внутри страны серьезно подорожали за два года. Ранее «Известия» со ссылкой на агрегаторы сообщали о том, что билеты в некоторые российские города, купленные в первом квартале этого года, дороже, чем в 2019-м, почти в два с половиной раза. Так, на 120% якобы выросла стоимость перелетов из Москвы в Набережные Челны, на 90% – в Томск, почти на 50% – в Чебоксары. При этом в **Минтрансе** увеличения цен не увидели и даже отметили снижение по ряду направлений внутри страны. Опрошенные “Ъ FM” агрегаторы подтверждают эту информацию.

По сравнению с 2019-м цены на некоторые направления, наоборот, снизились, говорит **пресс-секретарь** компании «Купибилет» Инна Пик:

«Авиакомпаниям в любом случае невыгодно повышать цены на рейсы, учитывая, что сейчас российские направления являются наиболее рентабельными. Они брали во внимание еще несколько позиций, которые тоже влияют на повышение цены, – например, глубину продаж, наличие мест. 2020 год считается выпавшим, люди летали не так часто. К примеру, покупка в январе на июнь для путешественника будет, естественно, гораздо выгоднее, чем в марте на апрель.

Сейчас по сравнению с 2019 годом, наоборот, есть снижение цены на популярные направления, куда россияне больше всего летают.

Это очень сложный механизм подсчета, который учитывает большое количество переменных. Колебание цены, возможно, но оно не настолько огромное, как было преподнесено. И, скорее всего, здесь большой люфт связан с тем, что не учитывалось значительное число переменных, которые могли бы повлиять либо на рост, либо на снижение цены».

В сервисе Viletiх также отмечают снижение цены на внутренние перелеты по сравнению с 2019-м. Например, даже популярные направления из Москвы подешевели на 6-7%, подчеркивает директор по маркетингу Viletiх Александр Мишин: «Если мы берем для сравнения даже 2019 год, то стоимость перелетов в 2021 году снизилась. Цена на полеты в Набережные Челны, Нижневартовск снизилась на 30% по сравнению с 2019 годом. По бизнес-направлениям сейчас летает меньшее количество людей, соответственно, авиакомпании переориентированы на те места, куда приходится основной турпоток, потому что с границей дела пока обстоят сложнее».

Условно открыты несколько стран, и масса туристов летит по внутренним направлениям. Авиакомпании переориентировались на них: все оформляют полеты в Сочи, Симферополь, Санкт-Петербург, Казань и Краснодар. Туда можно оформить как бизнес-, так и туристическую поездку. В 2021-м самое популярное направление – это Сочи, Симферополь, где зафиксировано снижение цен на 6-7%. По сравнению с прошлым годом рост может быть: в этот период цены как раз очень серьезно просели, потому что все было закрыто, были запрещены перемещения между регионами России. Авиабилеты тогда подешевели как раз во второй половине марта-в первой половине апреля. Но некорректно сравнивать апрель прошлого года с апрелем этого года».

В авиакомпании «Победа» тоже не повышали цены на билеты. Там отметили, что на некоторые направления тариф в первом квартале даже снизился по сравнению с 2019 годом – например, перелет из Москвы в Кемерово стал дешевле почти на 20%, а в Сургут – на 14%.

<https://www.kommersant.ru/doc/4759708>

ФЕДЕРАЛ ПРЕСС; 2021.04.03; ГДЕ ДЕШЕВЛЕ И КОМФОРТНЕЕ ОТДОХНУТЬ ЭТИМ ЛЕТОМ: РОСТУРИЗМ ОТВЕТИЛ НА ВОПРОСЫ

Начало туристического сезона все ближе, а цены на авиабилеты становятся все выше. Список открытых для посещения стран несколько расширился, но пока он все равно ограничен. Поэтому большинству россиян снова придется отправиться отдыхать и искать приключения на родных просторах. Стоит ли как можно скорее покупать билеты и туры или лучше дождаться «горящих» путевок, где в России найти доступный и комфортный отдых, читайте в интервью **вице-президента АТОР, советника руководителя Ростуризма Дмитрия Горина**.

Дмитрий Львович, в СМИ прошла информация, что цены на авиаперелеты внутри страны выросли до 120%. Связано ли это с приближением отпускного сезона?

– Информация о повышении цен на авиаперелеты не соответствует действительности, ее опроверг **Минтранс** и авиакомпании «Аэрофлот» и S7. Газета «Известия» использовала выборочную информацию. Если говорить конкретно по авиаперевозкам, в прошлом году Российские авиакомпании снижали цены на 20-40% по сравнению с 2019 годом. Даже сейчас уровень средних авиаперелетов по России до сих пор на 7-8% ниже, чем в позапрошлом году. В апреле, мае и июне 2020 года были закрыты не только международные перелеты, а также и въездной туризм. Кроме того, российские курорты три месяца были временно ограничены. С учетом изменения ситуации спрос постепенно восстанавливается, и цены могут быть близки к уровню 2019 года.

Стоимость любой услуги, включая бронирование отеля или перелета, – это динамическое ценообразование, цены напрямую зависят от спроса и количества предложений. При повышенном спросе и динамическом ценообразовании в июле-августе цены могут быть повышены, особенно когда остаются последние номера. Например, сейчас мы видим, что майские праздники очень популярны, и многие гостиницы особенно мировых брендов испытывают дефицит номерного фонда.

Возможно, что страны, открывающие границы, начнут снижать цены для привлечения туристов, и выбор отдыхающих сместится в сторону отдыха за границей?

– Сейчас открыто более 30 стран по международному воздушному сообщению, по ряду из которых действует ограничение квот рейсов с учетом эпидемиологической обстановки. Сейчас наиболее популярными зарубежными направлениями считаются Турция, Мальдивы, ОАЭ, Куба, Танзания, Египет. Также мы надеемся на открытие в полном объеме Греции и Кипра. Международные путешествия напрямую зависят от курса валют. За последний год курс валюты изменился на 30% в большую сторону. В пересчете с долларов или евро цены тоже скорректированы по курсу валюты.

Чтобы стимулировать спрос и в России, и за рубежом, действовали акции раннего бронирования. На периоде раннего бронирования и у авиакомпании, и у туроператоров, и у отелей действовали специальные скидки 10-40%, что нивелировало в том числе и курсовые разницы. Между российскими и международными направлениями только здоровая конкуренция будет регулировать цены.

Если поделить туристов на две категории – тех, что предпочитают бюджетный отдых, и тех, что предпочитают комфортный отдых, какие регионы им можете посоветовать для отдыха?

– С учетом закрытых границ туристы, которые традиционно предпочитали зарубежный отдых в пятизвездочных отелях, выбирают путешествия по России. Сейчас проходит акция «туристический кешбэк», она дает возможность посмотреть новые уникальные предложения от Калининграда до Владивостока. До 15 июня можно найти тур в любой ценовой категории с продолжительностью от двух дней и более со скидкой 20%. В сегменте отелей с двумя-тремя звездами цены не так корректируются, как в пятизвездочных отелях. Для путешествий выбирают не только Краснодарский край и Крым, заметен огромный рост популярности Калининградской области, Санкт-Петербурга, Москвы, Казани, Нижнего Новгорода. Также по России появилось много интересных маршрутов по Мурманской области, Пскову, хит продаж – Карелия, куда теперь курсируют и железнодорожные круизы с ретро-поездами, Золотое кольцо, Урал, Сибирь, Дальний Восток.

А если рассмотреть третью категорию: те, кто предпочитают средний вариант отдыха, средние цены, инфраструктуру и т.д.?

– Больше становится предложений по Тюменской области (термальные источники). Можно посоветовать отдых в Белокурихе, на Байкале. Новые предложения от туроператоров дают возможность отправиться не только на морские курорты, но и заняться активными видами путешествий. И, кстати, ожидается программа поддержки чартерных туристических рейсов. После ее утверждения такие рейсы будут летать по двенадцати маршрутам России. Например, крайне популярный маршрут на Байкал из Москвы стоит от 22 тысяч рублей, из Екатеринбурга – от 18 тысяч, включая перелет и проживание в гостинице семь дней.

Какую среднюю продолжительность отдыха выбирают россияне?

– Сейчас популярны два вида путешествий: короткие туры на выходные дни и более продолжительные путешествия (7-14 дней). Конечно, летом в период отпусков туристы планируют полноценный отдых, среднее количество дней путешествия увеличивается и составляет от 10 до 14 дней. В межсезонье – от двух до семи дней. Летний сезон стартует 1 мая. В апреле стартует агрегация речных круизов.

Особенностью этого сезона стало внимание туристов к оздоровительному отдыху в связи с массовой заболеваемостью коронавирусом. В ответ на это поступает много предложений из санаторно-курортного сегмента, где можно отдыхать и поправлять здоровье. Также после снятия ограничений пользуются популярностью детские оздоровительные лагеря, теперь их будут наполнять не на 50%, а на 75%, и детям можно будет отдыхать не только в своем регионе.

Где в этом году будет отдыхать дешевле – в Крыму или в Краснодарском крае, если говорить о туристической путевке? Все-таки большинство стремится к морю.

– Больше объектов размещения в Краснодарском крае. Конкретно городу Сочи помогла Олимпиада. Что касается транспортной доступности, с учетом того, что есть авиационный и железнодорожный транспорт, а также возможно путешествие на своей машине, и у Краснодарского края, и у Крыма в этом году будет рост по сравнению с 2019 годом. Предварительные оценки показывают, что в сравнении с крайне успешным 2019 годом рост поездок ожидается в пределах 15%. Происходит также и перераспределение – туристы выбирают новые маршруты, так как интерес к экскурсионным турам

восстанавливается. Потенциал каждого отдельного региона регулирует число привлекаемых туристов.

В этом году начинается реализация национального проекта «Туризм», самое важное в этом проекте – развитие инфраструктуры. Сотни миллиардов рублей будут направлены на инфраструктуру, доступность путешествий, снятие ненужных бюрократических барьеров. Строительство новых гостиниц по льготным кредитам от 3-5% дает очень большие перспективы развитию внутреннего туризма в России.

Какой совет вы можете дать: брать сейчас билеты и путевки или можно ждать лета и «горящих» туров?

– «Горящих» туров не будет ни на внутренних, ни на зарубежных направлениях. Путешествие нужно планировать заранее. Туристы, которые покупали туры зимой по акциям раннего бронирования, оказались в более выигрышном положении, потому что скидки были очень высокими. Год пандемии показал, что путешествия через туроператоров и турагентства безопаснее. Даже в форс-мажорных ситуациях, когда закрываются границы, прекращается международное воздушное сообщение.

Если отдых планируется в мае-июне, срочно нужно покупать путевку по акции «Туристический кешбэк». Из двух миллиардов рублей, выделенных на возврат средств туристам, выплачено уже 800 миллионов. Если же путешествие планируется на июль-август, надо понимать, что ряд гостиниц близки к завершению продаж, это касается в основном сетевых гостиниц, пятизвездочных. В отелях с двумя-тремя звездами, с четырьмя и в санаториях мест достаточно. Если брать авиа- или железнодорожные билеты накануне, стоит помнить, что на последние 5-10 мест цена может быть выше, т.к. последние места продаются дороже.

<https://fedpress.ru/interview/2710228>

КОММЕРСАНТЪ; АНДРЕЙ ВИНОКУРОВ, КСЕНИЯ ВЕРЕТЕННИКОВА; 2021.04.05; ЕСЛИ ПОНЯТ, ТО НЕ ТАК; РОССИЙСКИЕ ЗАКОНЫ СЛИШКОМ СЛОЖНЫ ДАЖЕ ДЛЯ ИХ АВТОРОВ

В Институте государственного и муниципального управления НИУ ВШЭ повторно проанализировали сложность российских законов. Эксперты отмечают, что они год от года становятся сложнее для восприятия из-за длины предложений, обилия причастных оборотов и других особенностей текста. Проблему удобочитаемости и понятности законов признают и в Госдуме: решить ее предполагают за счет новых рекомендаций по юридико-техническому оформлению законопроектов. Авторы исследования и законодатели согласны, что законы стоит писать лаконичнее, проще и уважительнее как по отношению к людям, которые их читают, так и по отношению к русскому языку.

Институт государственного и муниципального управления НИУ ВШЭ (ИГМУ НИУ ВШЭ) вновь рассчитал индекс синтаксической сложности российских законов. Удобочитаемость законов снижается год от года. Первый раз специалисты института оценили сложность российских законов в начале 2020 года. Тогда ученые выделили семь параметров, которые в наибольшей степени влияют на сложность восприятия текста:

доля глаголов (чем их больше, тем понятнее);

отношение количества зависимых слов к общему количеству слов в тексте;

количество причастных оборотов;

количество слов в одном предложении;

расстояние между зависимыми словами;

количество грамматических основ (связка «подлежащее и сказуемое») в одном предложении;

количество слов в абзаце.

После этого путем эксперимента с участием профессиональных юристов и студентов юридической магистратуры НИУ ВШЭ ученые оценили значимость каждого из параметров и вывели общую формулу индекса синтаксической сложности законов (ИСЗ). Его максимальное значение для российских законов – 65 (наименее понятный текст), минимальное – 16 (самый простой). Усредненный индекс (рассчитанный для 600 с лишним федеральных законов) сейчас составляет 40,1 против 39,9 год назад.

За 2020 год федеральное законодательство удлинилось на 344 тыс. слов, статьи в законах стали длиннее, в предложениях стало больше зависимых слов и причастных оборотов.

Чтобы сопоставить законы с действительно сложным для восприятия текстом, авторы исследования вычислили индекс для «Критики чистого разума» Иммануила Канта. Если бы этот труд был российским законом, его позиции в рейтинге снижались бы год от года: к концу 2019 года 77 российских законов были сложнее труда философа, в 2020 году таких документов уже 87.

В десятке самых сложных законов есть акты, регулирующие вопросы пенсионного обеспечения, соцзащиты и исполнительного производства для жителей Крыма и Севастополя. Эксперты предполагают, что на их сложность могли повлиять спешность разработки и принятия, сложный правовой статус этих территорий, необходимость точечных правовых установлений.

На усложнение законодательства в 2020 году повлияла конституционная реформа, отмечают исследователи, причем по ее итогу сам Основной закон стал сложнее для восприятия: ИСЗ для Конституции повысился на четыре пункта и теперь составляет 28, хотя она и остается одним из самых простых законов и занимает 600-ю строчку в рейтинге. Корректировка Конституции усложнила и связанные с ней акты: так, ИСЗ для закона о правительстве увеличился на целых пять пунктов и теперь составляет 33, а закон о порядке формирования Совета федерации усложнился на единицу: теперь его ИСЗ составляет 52.

Сложность законов растет не всегда одинаково быстро, скорость меняется от одного созыва Думы к другому. Так, за третий созыв (1999–2003 годы) ИСЗ законов вырос лишь на 0,2 пункта. Рекордсменом по усложнению оказался шестой созыв (2011–2016 годы): за это время ИСЗ возрос на два пункта. Нынешние парламентарии пока усложнили законы только на 1,1 пункта.

Автор исследования, старший научный сотрудник ИГМУ НИУ ВШЭ Александр Кнутов считает, что на проблему сложности законов напрасно не обращают достаточно внимания: Нет фильтров, которые бы исключали слишком сложные формулировки. Нет формальных критериев избыточной сложности. В итоге негативные языковые практики канцелярита укореняются, становятся привычными».

По словам господина Кнутова, каждая новая поправка в уже действующий документ часто ведет к тому, что текст закона утрачивает «системность». Еще одна проблема – сложность согласования ведомственных интересов: «Авторы поправок нередко понимают, что статью в изменившейся редакции лучше разделить на две или даже три новые, но тогда это потребует дополнительных согласований формулировок, не относящихся к предмету текущих правок и не важных для инициаторов изменений. Поэтому они ограничиваются точечными изменениями в существующей структуре. Это приводит к значительному усложнению конструкции статей».

«Усложнение есть, – признает председатель комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Павел Крашенинников. – Предложения становятся огромными, сплошные запятые и точки с запятыми, мысль становится не видна. Когда тексты перегружены, это плохо и с точки зрения восприятия, и с точки зрения правоприменения. Это препятствует правовой определенности: значит, обязательно будет сбой. Такие сбои несут в себе самые разные риски – от непонимания целей, которым должны следовать правоприменители, до коррупционных возможностей». Господин Крашенинников

напомнил, что законодатели разработали методические рекомендации по юридико-техническому оформлению законопроектов. Рекомендации недавно представили на правительственной комиссии по законопроектной деятельности. «Будем выводить субъектов права законодательной инициативы на путь уважения к русскому языку и к людям, которые читают законы», – пообещал господин Крашенинников. Александр Кнутов также подчеркивает, что проблема не только в юридико-техническом оформлении законов, но и в «лаконичности и простоте языка законодателей».

<https://www.kommersant.ru/doc/4760378>

ТАСС; 2021.04.02; ЛУКАШЕНКО ОБСУДИЛ С ПУТИНЫМ ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ПОЛНОФОРМАТНОГО ТРАНСПОРТНОГО СООБЩЕНИЯ

Президенты Белоруссии и России Александр Лукашенко и Владимир Путин обсудили возобновление полноформатного транспортного сообщения между странами.

«Особой и важной темой разговора стали шаги, которые предстоит сделать по возобновлению полноформатного транспортного сообщения между странами, особенно железнодорожного», - сообщает агентство БелТА в пятницу по итогам состоявшегося в пятницу телефонного разговора. Отмечается, что, принимая во внимание необходимость возвращения экономики и жизни людей в нормальное русло, Белоруссия «рассчитывает на скорейшую отмену всех ограничений по передвижению через белорусско-российскую границу и восстановление всех видов транспортного пассажирского сообщения».

Кроме того, речь шла о развитии торгово-экономического сотрудничества в целом. Президенты обсудили также «взаимодействие центральных средств массовой информации и работу в сфере информационной безопасности».

Главы государств коснулись всех основных и актуальных тем, обсудили и реализацию договоренностей, которые имели место ранее. «Одной из главных тем, которую обсудили президенты, стала эпидемиологическая ситуация. Сегодня уже главный акцент - на вакцинацию населения и производство вакцин. Это позитивный пример теснейшего взаимодействия двух стран, та сфера, где сотрудничество Беларуси и России в настоящий момент является наиболее продуктивным», - отмечается в сообщении.

<https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/11060977>

РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2021.04.02; МИНСК ПРЕДЛОЖИЛ РФ УЧАСТИЕ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ АЗОТНОГО КОМПЛЕКСА И РЕКОНСТРУКЦИИ АВТОТРАССЫ

Белорусская сторона предлагает РФ участие в инвестиционных проектах строительства в республике азотного комплекса и реконструкции белорусского участка дороги М1, от границы РФ до Бреста, сообщил в пятницу заместитель главы Администрации президента Белоруссии Дмитрий Крутой.

«Кроме масштабного проекта по атомной станции, мы своим российским коллегам предлагаем участвовать в таких крупных инвестпроектах, как строительство азотного комплекса в «Гродно Азот» и реконструкция белорусского участка дороги М1», – сказал Крутой в пятницу, выступая на торжественном собрании «Союзное открывая новые возможности». При этом он напомнил о тесных связях между предприятиями Белоруссии и России, заявив, что у каждого второго белорусского предприятия есть те или иные кооперационные отношения с российскими коллегами.

ИНТЕРФАКС; 2021.04.02; ЭКСПЕРТЫ ТРЕХСТОРОННЕЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ОБСУЖДАЮТ ВОЗМОЖНОСТИ РАЗБЛОКИРОВАНИЯ ДЕЙСТВОВАВШИХ В СССР ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ – ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР АРМЕНИИ

Эксперты рабочей группы на уровне **вице-премьеров** Армении, Азербайджана и России обсуждают технические возможности, сроки и затраты возможного разблокирования транспортных коммуникаций в регионе, заявил **вице-премьер** Армении Мгер Григорян.

«Работы продолжаются. Сроки следующей встречи трехсторонней рабочей группы будут согласованы в рабочем порядке, учитывая работу экспертных подгрупп. На данном этапе эксперты подгрупп сконцентрированы на технических возможностях, требуемых затратах и сроках возможного разблокирования транспортных связей, а также уточнении круга правовых регулировок СНГ в случае разблокирования», – сказал Григорян армянской газете «Айкакан жаманак».

Возможности разблокирования региональных транспортных коммуникаций были обсуждены на встрече в Ереване премьера Армении Никола Пашиняна и **вице-преьера** России Алексея Оверчука 1 апреля.

Как сообщалось, на заседании Совета безопасности Армении 30 марта также были обсуждены вопросы разблокирования региональных транспортных коммуникаций и деблокады Армении.

Границы Армении с востока закрыты Азербайджаном, с запада – Турцией. Анкара закрыла границу с Арменией с 1993 года из-за карабахского конфликта. Сухопутное сообщение Арменией осуществляется с севера с Грузией и с юга – с Ираном.

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

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

ТАСС; 2021.04.02; ГЛАВА МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ ПРЕДЛОЖИЛ ИМПОРТИРОВАТЬ ЧАСТИ КОНТЕЙНЕРОВ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ РЫБЫ

Глава министерства РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики Алексей Чекунков предложил импортировать оболочку рефрижераторных контейнеров для транспортировки рыбы и в России дорабатывать их с помощью отечественных генераторов холода.

«Рефрижераторный контейнер состоит из двух простых технологий – это собственно контейнер и это холодильник, который формирует холод. Они [контейнеры] производятся достаточно дешево за рубежом, сами коробки железные, и я бы думал, наверное, даже импортировать эти самые железные коробки и приделывать к ним производимые в России хладодвигатели. У нас есть поручение проработать комплекс мер, которые стимулировал бы возможно и рыболовные компании изучить вопрос включения производства рефрижераторных контейнеров в перечень объектов, которые можно производить в рамках механизма «квоты в обмен на инвестиции», – сообщил Чекунков журналистам.

Он отметил, что рефрижераторный контейнер настолько же важная инвестиция для рыбной отрасли как, например, траулер или краболов. Продолжая тему транспортировки, он упомянул ситуацию в Суэцком канале и выразил уверенность в том, что в ближайшее десятилетие Северный морской путь (СМП) станет магистральным международным транспортным коридором, связывающим Азию и Европу, с серьезными позитивными последствиями для экономики Российского севера и Дальнего Востока.

«То, что СМП сейчас самый динамично развивающийся транспортный коридор в мире, это факт. Мы ожидаем, что нам предстоит близко сделать СМП круглогодичным, для этого строится ледокольный флот, для этого строится флот специализированных кораблей, не только газозовов, а вообще кораблей ледового класса, поэтому СМП точно состоится как магистраль», – сказал Чекунков.

Ранее в рамках совещания, посвященного вопросам регулярных судоходных контейнерных линий и каботажных перевозок по маршруту Санкт-Петербург – Владивосток, Трутнев поручил разработать предложения по установлению ответственности грузоотправителей за отказ от отправки по Северному морскому пути. Минвостокразвития России, **Минтрансу России**, Минпромторгу России совместно с заинтересованными организациями поручено представить прогноз потребности в рефрижераторных контейнерах.

23 марта контейнеровоз Ever Given водоизмещением 220 тыс. тонн и длиной 400 метров японской компании Shohei Kisen в условиях сильного ветра и песчаной бури сел на мель, полностью перегородив русло канала. Шесть дней ушло на стаскивание судна с мели, операция увенчалась успехом только после того, как были проведены дноуглубительные работы, после которых 17 буксиров вытащили контейнеровоз. За это время в очереди на проход выстроились более 400 судов, образовалась пробка почти до Индии. С момента разблокировки канала его прошли около 300 судов.

<https://tass.ru/ekonomika/11057189>

ТАСС; 2021.04.02; МЭР ПОДГОТОВИЛО ЗАКОНОПРОЕКТ О НАЧАЛЕ ЭКСПЕРИМЕНТА ПО СНИЖЕНИЮ ВЫБРОСОВ СО₂ НА САХАЛИНЕ

Минэкономразвития совместно с правительством Сахалинской области подготовило и отправило на согласование в ведомства проект закона «О проведении эксперимента по установлению специального регулирования выбросов и поглощения парниковых газов в Сахалинской области». Об этом говорится в письме замминистра экономического развития Ильи Торосова в адрес Минприроды, Минсельхоза, Минпромторга, Минэнерго, **Минтранса**, Минфина и ряда других ведомств (есть в распоряжении ТАСС). Подлинность письма подтвердили ТАСС в **пресс-службе** Минэкономразвития.

В январе правительство утвердило «дорожную карту» по реализации эксперимента на территории Сахалинской области, согласно которой планируется впервые в России создать систему торговли углеродными единицами и обеспечить достижение углеродной нейтральности региона уже к 2025 году.

«Законопроектом вводятся обязательные требования для регулируемых организаций, деятельность которых сопровождается выбросами парниковых газов свыше 50 тыс. тонн СО₂ и более, обязательные требования по представлению в уполномоченный орган углеродной отчетности и соблюдения установленной им квоты на выбросы», – говорится в пояснительной записке в законопроект.

Согласно документу, на уровне субъекта будет проведена инвентаризация выбросов и поглощений парниковых газов, установлена квота по выбросам парниковых газов регулируемых организаций, а также введена более широкая обязательная углеродная отчетность.

Механизмы регулирования

Для верификации углеродной отчетности будут привлечены аккредитованные независимые экспертные организации, перечень которых установит Минэкономразвития совместно с госкорпорацией «ВЭБ.РФ».

За превышение квоты в отношении регулируемой организации планируется установить штраф в размере 150 руб. за каждую тонну эквивалента углекислого газа сверх установленной квоты, отмечается в документе. При этом законодательством субъекта РФ может быть установлен иной размер штрафа, но не более 2 тыс. руб. за каждую тонну эквивалента углекислого газа сверх квоты.

Отмечается, что использование на территории эксперимента существующих экономических и финансовых механизмов, а также установление особенностей

регулирования госзакупок, товаров, работ и услуг будут стимулировать сокращение выбросов парниковых газов.

В документе указывается, что для реализации эксперимента в течение шести месяцев планируется подготовить всю необходимую нормативную правовую базу.

Эффекты от проведения эксперимента

В ВЭБ.РФ считают, что внедрение системы торговли углеродными единицами в Сахалинской области – это важнейший шаг на пути низкоуглеродного развития, особенно в свете планов ряда европейских стран по введению трансграничного углеродного регулирования. «На Сахалине мы сможем протестировать различные подходы к построению такой системы и выбрать оптимальную модель для развертывания на всю страну. Мы рекомендуем российским предприятиям, в особенности крупным экспортерам, присмотреться к сахалинскому эксперименту, оценить эффекты внедрения подобной системы на свою деятельность и проработать формат своего участия в ней в будущем», – **прокомментировал** заместитель председателя – член правления ВЭБ.РФ Алексей Мирошниченко.

На Сахалине уже есть успешный опыт по снижению парниковых выбросов, который ярко демонстрирует плюсы от преобразования, комментирует через своего представителя губернатор Сахалинской области Валерий Лимаренко.

«Сегодня у нас есть договоренности с «Газпромом» о переводе всех угольных и дизельных котельных на газ. Этот путь мы должны пройти за пять лет. В результате серьезно снизится негативная нагрузка на экологию островов, уйдут копоть и сажа, воздух станет существенно чище», – отмечает Лимаренко.

Кроме того, в области разработана стратегия по переводу всего транспорта области на экологичное топливо. «Через пять лет не менее половины всех автомобилей в области будет ездить на газе или электричестве», – указывает губернатор.

В новость внесены изменения (18:48 мск) – добавлен **комментарий** региональных властей после 9-го абзаца.

<https://tass.ru/ekonomika/11060345>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЖАННА ЗВЯГИНА; 2021.04.02; ПРАВИЛА РАСЧЕТА СТОИМОСТИ АРЕНДЫ АЭРОДРОМОВ ПРЕДЛОЖИЛИ ИЗМЕНИТЬ

Министерство транспорта предложило изменить действующие правила расчета стоимости аренды аэродромов для операторов терминалов. Соответствующий проект постановления правительства опубликован в пятницу на федеральном портале проектов нормативных правовых актов.

Проектом предлагается изменить правила, которые были утверждены кабмином в 2017 году. По этой методике стоимость аренды находящихся в федеральной собственности аэродромов зависит от среднегодового объема пассажиропотока аэропорта. Исключение сделано лишь для аэропортов с низкой интенсивностью обслуживания: для них плата фиксированная – 1,5 миллиона рублей в год.

Минтранс предложил усложнить формулу расчета: ввести индекс-дефлятор инвестиций в основной капитал за счет всех источников финансирования за период с 2017 года; включить в среднегодовой пассажиропоток за предыдущие три года пассажиров прямого транзита; а для малых аэропортов – отменить минимальную фиксированную арендную плату.

В ведомстве также предложили ввести в правила условие, «учитывающее в случае заключения концессионного соглашения в отношении аэродрома особенности расчета арендной платы в отношении объектов, не переданных в концессию».

До 2017 года для расчета арендной платы аэродромов использовалась их рыночная стоимость, которая определялась независимым оценщиком. Однако участники рынка

пришли к выводу, что в таком методе отсутствует объективность: например, если «Шереметьево» ежегодно платило 200 миллионов рублей, то сопоставимый по пассажиропотоку «Домодедово» – порядка 400 миллионов.

<https://www.pnp.ru/economics/pravila-rascheta-stoimosti-arendy-aerodromov-predlozhili-izmenit.html>

Сообщения по событию:

<https://www.interfax.ru/russia/759294>

ТАСС; 2021.04.04; АВИАКОМПАНИЯ ТАДЖИКИСТАНА ВЫПОЛНИЛА ПЕРВЫЙ РЕГУЛЯРНЫЙ РЕЙС ИЗ ДУШАНБЕ В МОСКВУ

Национальная авиакомпания Somon Air выполнила первый регулярный рейс из Душанбе в Москву после возобновления авиасообщения, которое было приостановлено из-за пандемии коронавируса. Об этом ТАСС сообщили в воскресенье в пресс-центре авиаперевозчика.

«Авиакомпания Somon Air благополучно осуществила свой первый регулярный рейс по маршруту Душанбе – Москва 4 апреля», – сказали в авиакомпании. По ее данным, из Душанбе в Москву вылетели 184 пассажира, включая граждан Таджикистана. В пресс-центре уточнили, что ближайший регулярный полет таджикский авиаперевозчик выполнит 6 апреля. Отмечается, что стоимость билета по данному маршруту составляет \$349.

По данным Агентства гражданской авиации, с открытием авиасообщения между Россией и Таджикистаном назначенные авиаперевозчики с обеих сторон начнут выполнять регулярные рейсы между Душанбе и Москвой: по пятницам российской авиакомпанией UTair, а по вторникам таджикостанским авиаперевозчиком Somon Air.

После возобновления авиасообщения, UTair выполнила полет по маршруту Москва – Душанбе в ночь на 3 апреля, однако обратно рейс отправился в российскую столицу без граждан Таджикистана из-за процесса согласования технических деталей с российской стороны. Таджикские авиавласти **прокомментировали** ситуацию и пояснили, что все пассажиры, которые не смогли вылететь из Душанбе в Москву рейсом авиакомпании UTair, смогут беспрепятственно вылететь 9 апреля этим же бортом.

<https://tass.ru/v-strane/11066671>

ПРАЙМ; 2021.04.02; ВЛАСТИ ИЗМЕНЯТ РАСПРЕДЕЛЕНИЕ СУБСИДИЙ НА ПЕРЕЛЕТЫ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

Порядок распределения субсидий на перелеты на Дальний Восток изменится в сторону большей региональной пропорциональности, так как из-за существующего механизма субсидируемых билетов, например, в Читу и Якутск нет, заявил журналистам глава Минвостокразвития РФ Алексей Чекунков.

Журналист в Чите спросил у Чекункова, как решается вопрос с выдачей субсидий для авиаперелетов с Дальнего Востока, ведь в нынешнем году из Забайкалья нет субсидируемых полетов.

«Знаем эту проблему. Действительно, есть поговорка такая: «Лучшее – враг хорошего». Правительство увеличило объем субсидирования льготных авиаперевозок, после того как буквально в считанные дни января лимит был выдан. Правительство выдало дополнительные 5 миллиардов. К сожалению, существовавший в тот момент механизм распределения – формула, это не решение какие-то конкретных людей – привела к тому, что основной объем забрал крупнейший перевозчик – «Аэрофлот», – сказал Чекунков.

«Поскольку, к сожалению, «Аэрофлот» в Читу и Якутск не летал, и субсидируемых билетов не получилось», – пояснил чиновник, и, по его словам, министерство эту ситуацию учло. «С **Минтрансом**, с **Росавиацией** проработали, чтобы в будущем не победитель забирал все, а исходили из того, чтобы регионы как минимум

пропорциональны пассажиропотоку получали эту субсидию. Понимаем, что система вызвала разочарование у определенного процента жителей Дальнего Востока», – заключил министр.

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин в январе подписал распоряжение о выделении дополнительно 5 миллиардов рублей на субсидирование авиаперелетов для жителей Дальнего Востока. Предполагается, что благодаря принятому решению приобрести авиабилеты по сниженному тарифу смогут не менее 450 тысяч человек.

В марте замдиректора департамента экономики и проектов **министерства транспорта РФ** Владислав Грушников заявил, что министерство попросит правительство выделить дополнительные субсидии на полеты в различные регионы страны и ведет соответствующие консультации, поскольку эти дополнительные 5 миллиардов рублей уже выбраны.

<https://1prime.ru/transport/20210402/833375879.html>

ИНТЕРФАКС; 2021.04.02; «ВНУКОВО» АНОНСИРОВАЛО ОТКРЫТИЕ РЕЙСОВ В ВЕНЕСУЭЛУ В АПРЕЛЕ

Московский аэропорт «Внуково» анонсировал открытие регулярных рейсов в Венесуэлу в апреле этого года.

«В конце апреля значительным для аэропорта событием должно стать открытие национальным авиаперевозчиком Conviaса регулярных пассажирских перевозок в столицу Венесуэлы Каракас», – говорится в сообщении аэропорта.

Правительство РФ ранее сообщило об открытии с 1 апреля авиасообщения с рядом стран, в том числе с Венесуэлой. До пандемии коронавируса между РФ и Венесуэлой не выполнялись регулярные пассажирские рейсы.

Всего в летнем расписании, которое будет действовать до конца октября, «Внуково» планирует обслужить 12 млн пассажиров, говорится в сообщении аэропорта. Немногим больше – 12,6 млн человек – он обслужил в прошлом году, ознаменованном началом пандемии COVID-19. Всего в 2021 году аэропорт надеется перевезти 14 млн человек, при оптимистичном сценарии – 18 млн, говорил журналистам совладелец, глава совета директоров «Внуково» Виталий Ванцев.

ИНТЕРФАКС; 2021.04.02; «ТОЛМАЧЕВО» ЗАКЛЮЧИЛО С ВЛАСТЯМИ СЗПК ПО ПРОЕКТУ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОВОКЗАЛА ЗА 60 МЛРД РУБЛЕЙ

Международный аэропорт Новосибирска «Толмачево» (входит в холдинг «Новпорт»), Минэкономразвития РФ и Минэкономразвития Новосибирской области подписали соглашение о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК) в рамках реализации проекта по реконструкции аэровокзального комплекса.

Как сообщила **пресс-служба** областного правительства, общая стоимость проекта реконструкции аэровокзала международных и внутренних линий составляет более 60 млрд рублей, в том числе 6,14 млрд рублей – собственные средства инвестора.

Уточняется, что по условиям СЗПК на инвесторов «не будут распространяться никакие меры, ухудшающие условия их деятельности на срок до 20 лет – в зависимости от отрасли и объема инвестиций». В том числе, предоставляются гарантии по неувеличению ставок налога на имущество, налога на прибыль и вывозной таможенной пошлины. На 3 года будет отсрочено вступление в силу нормативных актов в сфере экологического регулирования.

Работы по строительству начались в сентябре 2020 года. На конец января 2021 года общая строительная готовность составляла 9,3%. Строительство терминала в «Толмачево» площадью 56 тыс. кв. метров (I этап) планируется завершить в третьем квартале 2022

года. Второй этап «Новопорт» ранее обещал реализовать к 2025 году, в этом случае площадь терминала превысит 100 тыс. кв. метров.

REGNUM; 2021.04.02; В ХАБАРОВСКЕ ОТКРОЮТ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ УЧЕБНЫЙ ЦЕНТР ДЛЯ БУДУЩИХ ЛЕТЧИКОВ

В Хабаровске откроют универсальный авиационный учебный центр для всего Дальнего Востока – врио губернатора региона Михаил Дегтярев обсудил этот вопрос с замруководителя **Росавиации** Олегом Сторчевым, сообщили корреспонденту ИА REGNUM в **пресс-службе** правительства Хабаровского края.

«Мы оценили инфраструктуру хабаровского филиала Санкт-Петербургского университета гражданской авиации. Есть аэропорт, который можно использовать для учебных полетов, хорошая база. Важно сохранить уникальные тренажеры. Есть куда двигаться. Тем более сейчас сам университет в Санкт – Петербурге возглавил Юрий Михальчевский, в чьей трудовой биографии значится и Хабаровск», – сказал Олег Сторчевой.

Михаил Дегтярев добавил, что многие летчики окончили хабаровский филиал и летают сегодня по всей России.

По словам губернатора, международный хабаровский аэропорт, готов стать опорным хабом для новой дальневосточной авиакомпания.

<https://regnum.ru/news/3232440.html>

АВИАПОРТ; 2021.04.02; РОСАВИАЦИЮ ПРОСЯТ РАЗРЕШИТЬ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПОЛЕТЫ ИЗ АЭРОПОРТА КРАСНОДАРА

Член Общественного совета при Министерстве транспорта России Илья Зотов направил запрос **главе Росавиации** с просьбой дать официальную позицию по открытию международных полетов из международного аэропорта Краснодара.

Общественник отмечает, что пока Оперативный штаб Правительства РФ принимает решение об открытии международных полетов с 1 апреля, **Росавиация** в закрытом режиме сообщает о невозможности выполнения рейсов в Турцию и Великобританию. Илья Зотов уточняет, что при этом официальной информации на сайте **Федерального агентства воздушного транспорта** об этом нет. По его словам, это способствует неопределенности у пассажиров и представителей отрасли.

– У аэропортов и авиакомпаний, а следовательно и у пассажиров, совершенно нет понимания, когда будут разрешены международные полеты. При этом **Росавиация** не размещает данные о планах по открытию полетов со странами, в случаях стабилизации ситуации с распространением коронавируса, или закрытию направлений на своем сайте, что стимулирует появление различных слухов и домыслов. Мы обратились в адрес **Росавиации**, чтобы ускорить открытие аэропорта Краснодара для полетов в Турцию и другие страны, при соблюдении всех санитарных норм, – отметил Илья Зотов.

Напомним, Российская Федерация уже восстановила авиасообщение с более чем 20 зарубежными странами.

Как сообщали «Кубанские новости», перелеты в иностранные государства с 1 апреля возобновляются из международных аэропортов 13 городов России.

Полеты за границу возобновляются из аэропортов Краснодара, Сочи, Барнаула, Белгорода, Волгограда, Воронежа, Калуги, Липецка, Нальчика, Оренбурга, Саратова, Тюмени и Южно-Сахалинска с учетом распоряжения Правительства от 16 марта 2020 года №635-р и необходимости соблюдения санитарно-эпидемиологических требований.

Официальный представитель ГК «Аэродинамика» отметил, что аэропорты Краснодара и Сочи полностью готовы к выполнению международных регулярных рейсов.

<https://www.aviaport.ru/digest/2021/04/02/670893.html>

РИА ВОРОНЕЖ; ИННА ШУЛЬГИНА; «СТРОИЛИ В ДОЖДЬ И СНЕГ». ДОРОГУ В ОБЪЕЗД ВОРОНЕЖСКОГО БОБРОВА ОТКРЫЛИ НА ГОД РАНЬШЕ СРОКА

В пятницу, 2 апреля, в Воронежской области запустили движение по автодороге в юго-восточный обход Боброва. Объект ввели в эксплуатацию на год раньше проектных сроков. Новая дорога выведет транспортные потоки из центра Боброва и распределит их на окраины.

В церемонии открытия дороги участвовали губернатор Александр Гусев, помощник президента Игорь Левитин, заместитель председателя Госдумы Алексей Гордеев, **первый замминистра транспорта Андрей Костюк**, замруководителя **Федерального дорожного агентства** Виктор Тимофеев, председатель Воронежской облдумы Владимир Нетесов и глава администрации Бобровского района Анатолий Балбеков.

Новая дорога проходит через улицу Пушкина в сторону поселка Лушниковка и имеет протяженность почти 10 км. Расчетная скорость движения здесь – 120 км/ч. Для устройства дорожного покрытия потребовалось порядка 57,5 тыс. т асфальтобетона. Рабочие установили шумозащитные экраны площадью 4,5 тыс. квадратных метров и освещение по всей протяженности трассы. Через реку Битюг построили мост длиной 238 м, два путепровода и скотопрогон. По данным подрядчика ООО «Трансстроймеханизация», при строительстве возникли сложности из-за работ в подтопляемой пойменной части реки Битюг. Несмотря на это, объект достроили в декабре 2020 года, но зимой запустить движение было нельзя из-за осадков.

Губернатор Александр Гусев обратил внимание на существенное опережение сроков при строительстве дороги и высокое качество выполненных работ.

– Дорожная сеть – важный элемент экономики страны, а также комфорта и условий жизни населения. Хочу поблагодарить Игоря Евгеньевича и Алексея Васильевича – вы были инициаторами этого проекта, стояли у его истоков и, что очень важно, смогли продвинуть его финансирование. Теперь мы имеем такой замечательный объект. Эта дорога сдана раньше срока, уверен, она сделана качественно, несмотря на непростые условия. В этом, безусловно, заслуга людей, которые здесь работали, – сказал глава региона.

По словам Игоря Левитина, новая дорога – не последний проект в муниципалитете. Рассматривается возможность продолжить дорогу в обход Боброва, чтобы полностью освободить город от транзитного транспорта.

– Больше десяти лет мы работаем вместе с Алексеем Васильевичем, а сейчас – с Александром Викторовичем по развитию транспортной инфраструктуры Воронежа. Это и аэропорт, и обходы, и М-4 «Дон», и вот сейчас мы получили новый заказ от воронежцев. Очень хорошо, что **Министерство транспорта** все просьбы области выполняет, и я уверен, что сегодняшний заказ тоже будет выполнен. Посмотрите, какие сейчас дороги в стране, это видно и по Боброву. Считаю, что дорожники сегодня делают очень много и качество автомобильных дорог в России не уступает странам, которые нам все время ставили в пример. Хочу поздравить жителей Воронежской области и, в частности, Боброва и пожелать, чтобы эта дорога была началом большого пути, – сказал помощник президента.

Как подчеркнул Алексей Гордеев, федеральные средства нечасто участвуют в решении подобных задач в сельских районах и в сельских городских центрах.

– Очень важно, что нам в свое время удалось при поддержке **Росавтодора**, руководства **Минтранса** войти в федеральный план, получить эти деньги. Нужно ставить задачу, чтобы большинство райцентров могли иметь обходы. Тем самым обеспечивается совершенно другой экологический стандарт жизни и, что самое главное, безопасность и взрослых, и детей. Эта дорога такие задачи решает. Мы сегодня договорились еще о ряде проектов, уверен, что они будут реализованы, – отметил заместитель председателя Госдумы.

Высокопоставленные гости вручили награды строившим объект дорожникам. После этого участники церемонии перерезали символическую ленту. Первой по дороге прошла колонна спецтехники.

На открытие дороги пришли и местные жители. Пенсионерка Нина Паникаренко призналась, что рада появлению новой дороги – теперь большегрузы не будут ездить через поселок Лушниковка, шумя и причиняя дискомфорт.

фото – Инна Шульгина

– Мы видели, как начинали строить дорогу. Рабочие трудились самоотверженно и в дождь, и в снег. Спасибо за это им и тем, кто придумал этот проект. Мы очень довольны, что эту дорогу построили, – теперь в нашем небольшом поселке будет не так шумно. Ведь раньше грузовики по нашему небольшому поселку ездили, – рассказала женщина.

Новую автодорогу в обход Боброва начали строить в январе 2019 года. На работы направили более 5 млрд рублей из областного и федерального бюджетов, в том числе в рамках программы «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения».

<https://riavrn.ru/districts/bobrowski/stroili-v-dozhd-i-sneg-dorogu-v-obuezd-voronezhskogo-bobrova-otkryli-na-god-ranshe-sroka/>

Сообщения по событию:

- [Национальные проекты России \(национальныепроекты.рф\), Москва, 2 апреля 2021, В Воронежской области досрочно завершили строительство Юго-Восточного обхода Боброва](#)

ТАСС; 2021.04.05; В РОССИИ МОГУТ ВВЕСТИ НОВЫЕ ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ ДЛЯ БОРЬБЫ С ПРЕВЫШЕНИЕМ СКОРОСТИ

Электронные дорожные знаки с переменной информацией и контролем за соблюдением их требований могут появиться на дорогах в России. Это поможет штрафовать водителей, которые не соблюдают скоростные ограничения, действующие в условиях низкой видимости или гололедицы, сообщает портал Autonews со ссылкой на представителей компании – автора разработки «Технологии распознавания».

Новая технология предназначена для контроля скорости на магистралях при сложных дорожных условиях: низкой видимости или гололедице, пишет издание. Сейчас такую функцию выполняют стационарные знаки, сопровождаемые табличками с изображением грозовых туч, несоблюдение их требований никак не наказывается.

Новый комплекс включает в себя динамические дорожные знаки, корректирующие информацию об ограничениях скоростного режима, а также схему комплексов видеофиксации. В зависимости от погодных условий табло будут транслировать соответствующие знаки ограничения скорости. Первые две камеры будут фиксировать автомобиль при приближении к арке с табло: комплекс замерит его скорость и сделает снимок, на который также попадут знаки переменной информации.

В случае, если водитель не снизит скорость при проезде через комплекс, это зафиксирует вторая камера. «Если водитель не отреагирует заранее и не снизит скорость, это зафиксирует устройство. Камеры могут стоять уже через 30-50 м после арки – ведь автомобилисты должны заранее притормаживать перед знаком, не применять экстренное торможение», – сообщил представитель компании Сергей Кусов.

<https://tass.ru/ekonomika/11067459>

Сообщения по событию;

<https://www.autonews.ru/news/606714d89a7947679a63868d>

РИА НОВОСТИ; 2021.04.03; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОДОБРИЛО УЖЕСТОЧЕНИЕ НАКАЗАНИЯ ЗА НАРУШЕНИЕ ПДД

Правительство России одобрило законопроект, закрепляющий повышенные меры ответственности за нарушение ПДД лицом, подвергнутым административному наказанию, сообщается на сайте кабмина.

«Одобрить проект федерального закона «О внесении изменения в статью 264(1) Уголовного кодекса РФ» и внести его в Государственную думу в установленном порядке», — говорится в сообщении.

Отмечается, что этим законопроектом в новой редакции излагается статья 264(1) «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию» УК России, во второй части которой закрепляются повышенные меры ответственности за указанное деяние.

<https://ria.ru/20210403/nakazanie-1604080834.html>

РОССИЯ 1; 2021.04.03; ИГРА В ШАШЕЧКИ. ЧИСЛО ЖЕРТВ ДТП С ТАКСИ ВЫРОСЛО НА 20 ПРОЦЕНТОВ. РАССЛЕДОВАНИЕ ЭДУАРДА ПЕТРОВА

По данным ГИБДД, количество погибших пассажиров за год выросло на 20 процентов. Михаил Черников отметил, что следует особое внимание обращать на профессионализм водителей такси и организацию перевозок.

<https://www.vesti.ru/video/2284489>

Сообщения по событию:

<https://tass.ru/obschestvo/11063567>

<https://tass.ru/obschestvo/11063675>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2021.04.02; АВТО С ГРЯЗНЫМИ НОМЕРАМИ МОГУТ НЕ ПУСТИТЬ НА ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ; КАКАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГРОЗИТ ВЛАДЕЛЬЦАМ МАШИН С НЕЧИТАЕМЫМИ РЕГИСТРАЦИОННЫМИ ЗНАКАМИ В 2021 ГОДУ

Правительство планирует запретить водителям ездить с испачканными или умышленно скрытыми автономерами по платным трассам. Стоять на коммерческих парковках таким автомобилям тоже нельзя: в Москве их ждёт эвакуация, а в Казани владельцев таких машин пытаются вычислять с помощью искусственного интеллекта. Что нужно знать водителям с наступлением сезона «грязных дорог», разобралась «Парламентская газета».

Штраф за нечитаемый номер

Весной на обочинах активно тает снег, а оставшаяся на дороге с зимы противогололёдная смесь из песка, реагентов и машинного масла смешиваясь с водой, превращает всё в жижу, которая превращает автомобиль в грязного монстра. Но если за немытую машину гаишник предъявить водителю ничего не сможет, то за забрызганный регистрационный знак вполне может оштрафовать.

Штраф за нечитаемые номера предусмотрен статьёй 12.2 КоАП РФ и зависит от причин загрязнения. Если на улице снег или дождь и у номерного знака просто не было шансов остаться чистым в таких условиях, то инспектор может просто предупредить собственника авто, попросив отчистить номер, или же оштрафовать его на минимальную сумму в размере 500 рублей.

Однако если водитель специально загрязнил регистрационный знак в ясную погоду, наклеил на него непрозрачные наклейки или с помощью других ухищрений попытался его скрыть, то тогда он будет оштрафован на сумму до 5000 рублей или лишён прав на срок до трёх месяцев.

Вместе с тем кабмин готовит для владельцев машин с нечитаемыми номерами ещё одно ограничение. Согласно проекту постановления, подготовленному **Минтрансом**, водителям будет запрещено ездить с грязными или умышленно скрытыми госзнаками по

Центральной кольцевой автодороге (ЦКАД) и другим трассам, на которых применяется система безбарьерного проезда free flow («свободный поток»).

Казалось бы, сейчас и так этого делать нельзя на обычных дорогах. Зачем понадобилось новое постановление?

Напомним, что технология «свободного потока» предполагает отказ от традиционных пунктов взимания платы со шлагбаумами — деньги за проезд списываются со счета автомобилиста после того, как камеры зафиксировали его машину на платном участке. Если средств на счету не окажется, ему придёт штраф. Размер зависит от типа транспортного средства — от 1500 до 5000 рублей.

Как пояснил «Парламентской газете» координатор «Синих ведёрок», руководитель рабочей группы ОНФ «Защита прав автомобилистов» Пётр Шкуматов, отдельный запрет на грязные номера позволит эксплуатантам платных трасс не пускать к себе анонимные автомобили.

«Если инспектор остановил вашу машину за грязный номер и вы быстро его отгёрли — всё может закончиться предупреждением, — пояснил эксперт. — Но если грязь сильно въелась или водитель не хочет пачкать руки, то водитель получит штраф 500 рублей и поедет дальше. В чём, конечно, не заинтересованы собственники платной дороги: ведь ни взять с него плату, ни оштрафовать за бесплатный проезд они не смогут из-за нечитаемого номера».

Однако в Госдуме такое решение посчитали несправедливым. По мнению замруководителя фракции ЛДПР Ярослава Нилова, ситуации, когда недисциплинированный водитель умышленно скрывает свои номера на дороге, не носят системного характера.

«Но как быть большому числу нормальных автовладельцев во время осадков? Они же не сами пачкали свои автомобили, это грязь с дорог, за содержание которых отвечает **Минтранс**», — отметил депутат.

К тому же, как рассказал «Парламентской газете» член думского Комитета по госстроительству и законодательству Вячеслав Лысаков, загрязнённость номеров никак не влияет на считываемость их современными дорожными камерами.

«Чувствительная аппаратура способна определить расположение на забрызганном номере цифр и букв по выпуклостям и теневым местам, если, конечно, его не заклеили десятисантиметровым снежком», — пояснил депутат.

Что со стоянкой и парковкой?

Если машина находится не в движении, а просто стоит на месте, оштрафовать владельца за грязные номера инспектор не может. Собственник вправе их вообще снять или накрыть чехлом весь автомобиль. Другое дело, когда авто стоит на платной парковке и все эти ухищрения преследуют только одну цель — оставить парковщиков с носом.

Если на номерном знаке авто есть посторонний предмет, в том числе грязь или снег, пеший сотрудник службы очистит номер и проверит оплату парковки с помощью мобильного устройства. Намного сложнее с автомобилями вообще без номеров.

В Москве эту проблему решили по-своему. С 2017 года здесь действует регламент Антитеррористической комиссии города, по которому неопознанные авто, со снятыми или нечитаемыми номерами, увозят на штрафстоянку. По данным столичного Дептранса, в 2020 году эвакуировали более 2 тысяч машин.

В Казани автомобили без номеров пока с парковок не «утаскивают» — в Татарстане нет такого закона. Но там придумали, как заставить платить хитроумных автовладельцев. В городе сейчас тестируют три системы видеонаблюдения с искусственным интеллектом, которые могут отследить и распознавать автомобиль до того, как он заехал на платную парковку и с него там сняли номера. Владелец авто быстро найдут в базе, и им придётся платить за стоянку либо оплачивать штраф.

Как не нарваться на штраф

Перед началом поездки обойдите автомобиль и осмотрите его со всех сторон. Помните, в тёмное время суток номера считаются нечитаемыми, если с 20 метров невозможно рассмотреть хотя бы одну букву или цифру заднего номера. Днём с этого расстояния должны быть хорошо различимы оба номерных знака.

Въезжая грязь на номере протирать сухой тряпкой опытные водители не рекомендуют. Вместе с грязью быстро сотрётся и чёрная краска, нанесённая на цифры и буквы. Лучше использовать влажные салфетки или всегда возить с собой запас воды.

<https://www.pnp.ru/politics/avto-s-gryaznymi-nomerami-mogut-ne-pustit-na-platnye-dorogi.html>

АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; АЛЕКСЕЙ БЛАХНОВ; 2021.04.02; ТРАМВАЙ С ИСКУССТВЕННЫМ ИНТЕЛЛЕКТОМ. КОГДА ЗАПУСТЯТ ТРАНСПОРТ БУДУЩЕГО?; НЕУЖЕЛИ ТАКУЮ КАРТИНУ СКОРО МОЖНО БУДЕТ УВИДЕТЬ СВОИМИ ГЛАЗАМИ?

Рассуждая, каким будет общественный или грузовой транспорт будущего, мы привычно загибаем пальцы, перечисляя накопившиеся проблемы: экология, скорость, пропускная способность магистралей, безопасность. На самом деле у российских ученых есть немало наработок, которые это будущее приближают. Расскажем о некоторых из них.

Водородное топливо

Мечта экологов - уход от двигателей внутреннего сгорания. Конечно, электротранспорт неплохо развивается: даже троллейбусы получили запас автономного хода - «опускают усы» и отправляются на улицы города, где для них не предусмотрено линий. Однако батареи все еще недостаточно совершенны, чтобы обеспечить такому тяжелому транспорту реально большой запас автономного существования. Поэтому им приходится возвращаться под сеть. Хороши и трамваи, но для них требуются контактные сети и тяговые подстанции, кабели от тяговых к сети, - и все это надо обслуживать.

А стоимость одной тяговой подстанции - 100-150 млн рублей, 1 км контактной сети - 12 млн. В Петербурге сейчас 86 тяговых подстанций, обеспечивающих электроснабжение контактной сети трамвая и троллейбуса, из них семь работают исключительно на трамваи. Вот если бы электротранспорт начал вырабатывать электроэнергию сам, да еще без выхлопа...

Зимой 2019 года «Горэлектротранс» Петербурга и «Центральный научно-исследовательский институт судовой электротехники и технологии» (ЦНИИ СЭТ) испытали трамвай на водородном топливе. На вид - обычный вагон, да только ездит с опущенным пантографом (всем знакомое устройство по приему тока, венчающее трамвайный вагон. - Ред.). В салоне вместо сидений - стройный ряд электрошкафов и некий агрегат, опутанный шлангами и проводами. Это сердце проекта - энергоустановка на водородных топливных элементах. Как рассказал заместитель директора по направлению водородной энергетики и главный конструктор по водородной энергетике филиала ЦНИИ СЭТ Игорь Ландграф, внутри нее протекают еще со школы известные нам процессы: соединение водорода с кислородом. По патрубкам сюда с одной стороны подается водород, с другой стороны - воздух, которые по коллекторам «разбегаются» по топливным элементам. В результате генерируется электрический ток, а в качестве «выхлопа» - вода и тепло.

Трамвай поехал, установка работает стабильно, максимальная скорость движения - 20 км/ч. Да, не очень быстро, однако вполне терпимо - в Петербурге средняя скорость движения трамвая составляет 11 км/ч. Получается, перспективы применения на городском транспорте энергоустановок на водородных топливных элементах есть. Особенно если ученые, как и обещали, сделают оборудование компактнее.

«Водородные установки применяются практически во всех сферах деятельности человека, - продолжает Игорь Ландграф. - В сентябре 2018 года в Германии уже запустили два

поезда на водородных топливных элементах - Coradia iLint (вышел на неэлектрифицированный маршрут, заменив собой дизельные локомотивы. - Ред.), и планируют пустить еще десяток таких машин. Великобритания в июне 2019-го на выставке Rail Live представила «водородный поезд» - вагон, оборудованный 100-киловаттной топливной ячейкой, литий-ионными аккумуляторами и 20 килограммами сжатого водорода. А в китайском городе Таншань еще в октябре 2017-го на линию вышел первый в мире трамвай на водородных топливных элементах».

Петербург, как и Москву, нередко называют «городом-пылесосом», который стягивает ресурсы из регионов и растет вширь.

Конечно, многие слышали о чудо-поездах в Японии, бьющих все рекорды скорости - 603 км/ч! Однако рекорд этот поставлен не на привычной базе «колесо-рельс», а на высокоскоростной пассажирской системе, построенной по принципу магнитной левитации. Такие существуют и в Китае, и в Южной Корее. Ученые уверены: их можно применить и в грузоперевозках. А вот нужно ли?

Как поясняет профессор Санкт-Петербургского университета путей сообщения, руководитель Научно-образовательного центра инновационного развития пассажирских железнодорожных перевозок ПГУПС Анатолий Зайцев, уникальность подобных систем в том, что при данной технологии колесо и рельс не используются: взаимодействие между подвижным составом и несущей конструкцией происходит с использованием физических свойств магнитного поля. Таким образом ограничения скорости, зависящей от коэффициента сцепления колеса с рельсом, нет.

И еще один нюанс - как правило, такие линии возводят эстакадным способом, то есть над землей, что избавляет от необходимости строить специальную наземную инфраструктуру или вторгаться в уже существующую. К тому же «парящая» система в эксплуатации намного дешевле, нежели привычная «железка», да еще и отсутствуют вредные выбросы, металлическая пыль от колес и рельса, вибрация, шум, а также пыль от композита тормозных колодок.

«Для России скорость перемещения особенно актуальна из-за больших расстояний: взять хотя бы порты Дальнего Востока и производящие регионы Кузбасса, - продолжает Анатолий Зайцев. - Сейчас выделены колоссальные ресурсы на расширение возможностей восточной части БАМа, Транссибирской магистрали. Но я утверждаю: это проблему не решит! Так как на мировом рынке уголь востребован в огромных количествах, то с железных дорог товары народного потребления просто вытесняются. Например, рыбу с Дальнего Востока не привезти - ее просто не протолкнуть между потоками угля, контейнеры со стран Азиатско-Тихоокеанского региона идут мимо России».

Еще в 2015 году ученые ПГУПС при поддержке ОАО «РЖД» уже создали опытный образец грузовой магнитолевитационной транспортной платформы. Ее вместе с контейнером весом 28 тонн подняли, а затем переместили на расчетное расстояние с помощью линейного синхронного двигателя. Теперь конструкция базируется на территории депо ТЧ-15 Ленинград-Балтийский и все это время находится в левитационном состоянии, то есть... парит на высоте 25 миллиметров над путевой структурой.

«С объектом ознакомился бывший министр транспорта Соколов, посещал его и Георгий Полтавченко. Первая реакция людей: «А как же это держится?» - улыбается профессор.

По мнению Зайцева, эту технологию вполне возможно применять и в городе: как экспресс в аэропорт «Пулково» или скоростные контейнерные перевозки в обход загруженных трасс и ж/д переездов».

Беспилотники ездят лучше людей?

Несомненно, когда мы говорим о новом топливе и высоких скоростях, не следует забывать о безопасности. Сейчас все серьезнее внедряются системы, призванные помочь

водителю. Не исключено, что в относительно недалеком будущем, транспорт станет достаточно умным и «поедет сам».

Так, на Невском заводе электрического транспорта уже испытан первый беспилотный трамвай. Проект реализован на базе вагона «Витязь-М». На вид он совершенно не отличается от обычного трамвая, но если на рельсы выходит человек - останавливается, а затем откатывается назад, если пешеход начинает двигаться навстречу.

В чем же секрет? К блоку управления вагона подключен модуль, который получает информацию с установленных на лобовом стекле и по периметру корпуса камер и радарных сенсоров. GPS позволяет определять местоположение трамвая на картах высокого разрешения с максимальной точностью. Датчики собирают информацию, а затем их обрабатывает нейронная сеть: в результате машина отделяет людей от предметов инфраструктуры и сама останавливается, «видя» препятствие на пути.

Сейчас специалисты обкатывают технологию и выявляют нюансы. Система, кстати, полностью разработанная в России, предлагает решения для железной дороги и аграриев. И уже имеются заказы от крупных автокомпаний. Почему же такие трамваи еще не ездят по улицам города? Не все так просто.

«Тестирование будет продолжительным, ведь в будущем вагон повезет пассажиров, - уверен кандидат технических наук, руководитель департамента разработки беспилотных транспортных средств одной российской компании Юрий Минкин. - Важно досконально, полностью понимать, как реагирует искусственный интеллект в той или иной ситуации.

И, кстати, специалист не исключает, что беспилотные автомобильные системы на сегодняшний день уже ездят не хуже, чем живой среднестатистический водитель. Более того, они хорошо обучаемы».

Но скоро ли наступит будущее с беспилотными трамваями и автомобилями? Ученые прогнозируют - внезапного прорыва не будет, и внедрение систем произойдет постепенно: сначала массово введут «помощников водителя», затем они будут постепенно умнеть и получать все новые функции.

Так, для трамвая «Витязь» помощник уже разработан, по сути - это часть той самой большой и умной системы. Только большую часть времени он будет «сидеть смирно» и вмешается, если водитель допустит серьезные ошибки.

https://spb.aif.ru/society/tramvay_s_iskusstvennym_intellektom_kogda_zapustyat_transport_budushchego

Ъ-ПРИВОЛЖЬЕ-ONLINE; 2021.04.04; РОМАН КРЯЖЕВ; В КСТОВЕ ИЩУТ ОБХОДНЫЕ ПУТИ; НА НАРОДНОМ СХОДЕ ЖИТЕЛИ ВЫСКАЗАЛИСЬ ПРОТИВ СТРОИТЕЛЬСТВА АВТОДОРОГИ В АРТЕМОВСКИХ ЛУГАХ

На окраине города Кстово произошел народный сход: несколько **десятков** жителей собрались, протестуя против строительства участка Восточного обхода Нижнего Новгорода по природной территории – Артемовским лугам, вплотную к их жилым домам. Глава Кстовского района Андрей Чертков пытался убедить граждан, что беспокоиться не о чем: проекта автотрассы нет, а ее расположение обязательно обсудят жителями. Однако собравшиеся люди были настроены решительно и записали видеообращение к президенту, заработав от местной власти упреки в провокации с использованием детей.

Около 40 жителей Кстова и прибрежного района Столбищи в субботу собрались на сход, чтобы обсудить планы областного правительства по строительству участка Восточного обхода Нижнего Новгорода и записать обращение к президенту против строительства дороги по Артемовским лугам. Ранее нижегородский эколог Асхат Каюмов записал по этому поводу ролик о том, что строительство дороги по Артемовским лугам уничтожит фауну и флору этой оставшейся нетронутой природной территории волжской поймы. Кроме того, по мнению эколога, строительство участка обхода бессмысленно отсутствием

моста через Волгу в районе поселка Подновье, так как этот очень дорогой проект федеральные власти ранее отказались финансировать.

Кстовчане на сходе высказывали похожие доводы, говоря, что дорога через Артемовские луга не будет востребована и местным жителям она не нужна. Однако кроме экологического ущерба люди опасались и потери жилья, уверяя, что трасса пойдет через жилой сектор и якобы около 50 частных домов пойдут под снос.

Однако глава опередил события и сам приехал на народный сход. Обступивших его жителей Андрей Чертков пытался убедить в том, что пока идет разработка проекта планировки и межевания территории (ППМ) и никто пока не скажет, где именно будет проложена автотрасса. «После разработки ППМ будут общественные слушания, где мы все соберемся и будем смотреть, как может пойти дорога. Возможны разные варианты. Давайте вспомним, сколько мы Северный обход Нижнего Новгорода строили, лет пятнадцать, наверное? Здесь же еще никакого проекта дороги нет. Его будут делать примерно два года, а потом искать деньги. Я предполагаю, что минимум три-пять лет уйдет до начала строительства. Опять же без мнения общественности никто просто так строить дорогу не будет», – успокаивал жителей Андрей Чертков. Он отметил, что «много людей» хотят сделать из Артемовских лугов природный парк – в заксобрании Нижегородской области создана рабочая группа по проработке этого вопроса.

Около получаса жители расспрашивали его о проекте обхода, жаловались на плохое состояние имеющихся дорог, но, похоже, окончательно убедить людей главе района не удалось. В конце собрания активисты записали видеообращение для президента, на котором маленькие дети с фотографиями обитающих в пойме птиц хором выкрикивали: «Спасем Артемовские луга!». Андрей Чертков пытался возражать и спорил с организаторами акции, говоря, что они устраивают провокацию и используют детей.

В правительстве Нижегородской области сообщили, что в 2021 году запланирована только разработка ППМ территории, а решения о разработке проектной документации и дальнейшем строительстве объекта будут приняты только после определения источников финансирования и проведения общественных слушаний. «На слушаниях будут учтены как экологические требования, так и мнения жителей», – подчеркнули в областном правительстве. Впрочем, местные жители, ведущие переписку с региональными чиновниками, уверены в том, что схема дороги уже предварительно согласована, а волжской пойме, помимо дороги, грозит еще и жилая застройка. «Нам нужно, чтобы **минтранс** дорогу отсюда убрал. Пусть ее строят по другой схеме в обход Артемовских лугов, это вполне возможно», – полагает активист Ольга Сытина. Что касается моста в Подновье, по мнению депутата заксобрания Василия Суханова, планировавшуюся еще в СССР речную переправу рано или поздно построят, и сделать ее можно гораздо дешевле, чем обсуждавшийся несколько лет назад «гигантский проект» с участием Внешэкономбанка, а затем ВТБ. Тогда эксперты оценивали стоимость строительства нового моста через Волгу более чем в 100 млрд руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4760315>

ИНТЕРФАКС; 2021.04.02; ПАССАЖИРОПОТОК В ПОЕЗДАХ В/ИЗ КРЫМА УВЕЛИЧИЛСЯ В I КВАРТАЛЕ НА 73% НА ФОНЕ РОСТА ЧИСЛА НАПРАВЛЕНИЙ

АО «ТК «Гранд Сервис Экспресс» (ГСЭ, Москва) в январе-марте текущего года перевезло с материковой части РФ в Крым и в обратном направлении 380 тыс. человек, это на 73% больше, чем в I квартале прошлого года, сообщили «Интерфаксу» в ГСЭ.

«В первом квартале 2021 года услугами поездов «Таврия» воспользовалось свыше 380 тыс. человек. В первом квартале 2020 года было перевезено более 220 тыс. пассажиров», – говорится в ответе компании на запрос агентства.

ГСЭ объясняет взрывной рост пассажиропотока увеличением количества направлений с двух до девяти.

ТАСС; 2021.04.02; ОБНОВЛЕНИЕ ПАРКА ПРИГОРОДНЫХ ПОЕЗДОВ В КУЗБАССЕ ОЦЕНИЛИ БОЛЕЕ ЧЕМ В 3,5 МЛРД РУБЛЕЙ

Почти половина парка пассажирских электропоездов в Кузбассе, которые обслуживают пригородные маршруты, требует замены, ее необходимо провести поэтапно уже с 2022 года в связи с истечением сроков эксплуатации составов. На реализацию данного проекта требуется свыше 3,5 млрд рублей инвестиций, сообщил в ответ на запрос ТАСС **министр транспорта** Кузбасса Сергей Рубан.

«С 2022 года в течение последующих восьми лет из находящегося у перевозочной компании в эксплуатации парка из 21 состава электропоездов у 10 электропоездов будет достигнут предельный срок эксплуатации. На их обновление потребуется порядка 3,5 млрд рублей в ценах текущего года. Необходимо с собственников электропоездов ОАО «РЖД» решить вопрос о их своевременном приобретении, чтобы не допустить ухудшения транспортной доступности населения и обеспечения пригородных железнодорожных перевозок», – говорится в ответе.

Перевозки пассажиров по пригородным железнодорожным маршрутам в регионе осуществляет компания «Кузбасс-пригород», учредителями которой выступают комитет по управлению госимуществом Кузбасса и РЖД. Перевозки осуществляются за счет бюджета с компенсацией выпадающих доходов перевозчику. При этом владельцем подвижного состава является РЖД.

В конце марта **премьер-министр РФ Михаил Мишустин** поручил **Минтрансу** и РЖД до 9 апреля подготовить предложения по развитию пассажирского железнодорожного сообщения в Кемеровской области. Отмечалось, что предложения должны быть направлены на повышение доступности транспортных услуг для жителей Кузбасса. Региональные власти уже обратились в **Минтранс РФ** и РЖД с инициативной о включении в перечень предложений вопроса об обновлении подвижного состава.

<https://tass.ru/sibir-news/11056961>

ТАСС; 2021.04.02; В КУЗБАССЕ ОТКАЗАЛИСЬ ОТ ЗАПУСКА АЭРОЭКСПРЕССА НА ШЕРЕГЕШ

Рассмотрение проекта по строительству дополнительного участка железной дороги между аэропортом Новокузнецка и популярным горнолыжным курортом Шерегеш для запуска аэроэкспресса прекращено из-за сложных геологических условий участка, где планировалось проложить железнодорожную ветку. Проект предварительно был оценен в 20 млрд рублей, сообщил в ответ на запрос ТАСС **министр транспорта Кузбасса Сергей Рубан**.

В 2019 году региональные власти сообщили о том, что ведут переговоры с РЖД о реализации проекта. Планировалось, что прилетающие в Кузбасс туристы из других регионов РФ прямо в аэропорту Новокузнецка смогут садиться на аэроэкспресс, чтобы доехать до горнолыжного комплекса Шерегеш без пересадок.

«Учитывая сложные геологические условия участка между аэропортом и железной дорогой, а также высокую насыщенность этого участка инженерными и производственными коммуникациями, жилыми объектами и другими объектами, попадающими в зону возможного строительства, по укрупненным данным стоимость 15-километрового участка железной дороги оценивалась в более чем 20 млрд рублей. На основании данных результатов дальнейшее рассмотрение указанного вопроса прекращено», - говорится в ответе.

Сейчас между Новокузнецком и Таштагольским районом, где расположен курорт, курсирует электричка. Она отправляется от новокузнецкого железнодорожного вокзала и прибывает в поселок Чугунаш, откуда до горнолыжного комплекса можно доехать на автобусе. Также действуют и прямые автомобильные трансферы из аэропорта Новокузнецка в Шерегеш.

Шерегеш является одним из самых популярных горнолыжных курортов в Сибири. Очередной сезон здесь начался 14 ноября 2020 года, с этого момента Горную Шорию посетили почти 600 тыс. человек. На курорте работают более 80 гостиниц, доступны 26 горнолыжных трасс общей протяженностью более 50 км и 18 подъемников.

Развитие горнолыжного курорта включено в программу социально-экономического развития Кузбасса до 2024 года, утвержденную в начале марта премьер-министром РФ Михаилом Мишустиним. Она предусматривает 3,2 млрд рублей из бюджета на реализацию инфраструктурных проектов в Шерегеше, а также не менее 8,45 млрд рублей частных инвестиций на строительство новых гостиниц, канатных дорог. В результате ожидается, что число мест для размещения туристов в Шерегеше возрастет почти вдвое к 2024 году - до более чем 1 млн. Кроме того, развитие курорта позволит создать дополнительно почти 1,7 тыс. новых рабочих мест в несырьевом секторе.

<https://tass.ru/sibir-news/11057327>

ПРАЙМ; 2021.04.02; РЖД ПОЛУЧИЛИ 52,9 МИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ УБЫТКА В 2020 ГОДУ

Чистый убыток **холдинга РЖД** по МСФО в 2020 году составил 52,9 миллиарда рублей в связи с убыточностью пассажирского сегмента, сообщила компания в пятницу.

Чистая прибыль **РЖД** по МСФО в 2019 году, как сообщалось, составила 155,7 миллиарда рублей.

Доходы холдинга в 2020 году сократились на 9,1% и составили 2,279 триллиона рублей. В том числе, доходы от грузовых перевозок и предоставления доступа к инфраструктуре снизились на 4,2% (в сопоставимых условиях без учета показателей «Трансконтейнера» за 2019 год – на 2,2% при падении погрузки на 2,7%), от пассажирских перевозок в условиях введенных мер ограничительного характера – на 41,7%, от предоставления логистических услуг – на 8,1%.

Показатель EBITDA в 2020 году сократился до 420,7 миллиарда рублей с 576,9 миллиарда рублей в предыдущем году.

«Прошедший 2020 год являлся годом существенных вызовов, что в первую очередь было связано с распространением коронавирусной инфекции и введением карантинных ограничений. В условиях непростой макроэкономической ситуации на протяжении всего года **холдинг РЖД** своевременно реагировал на складывающиеся непростые условия и принимал необходимые решения для обеспечения стабильности перевозочного процесса и устойчивого финансового состояния **компании**», – говорится в сообщении.

РЖД отмечают, что результаты деятельности холдинга в значительной степени отражают ситуацию в российской экономике и промышленности, учитывая тесную связь с работой крупнейших производителей продукции и товаров в стране.

Операционные расходы холдинга в 2020 году снизились на 4,1% и составили 2,252 триллиона рублей. Операционная прибыль с учетом субсидий составила 87,7 миллиарда рублей. Чистый долг на конец 2020 года снизился до 1,610 триллиона рублей с 1,739 триллиона рублей на конец первого полугодия того же года.

«Рост по сравнению с 2019 годом (1 436 миллиардов рублей на 31 декабря 2019 года) преимущественно объясняется ростом рублевого эквивалента валютных заимствований в условиях ослабления рубля относительно основных мировых валют. При этом **холдинг РЖД** в долгосрочной перспективе сохраняет консервативный подход в части

Министерство транспорта РФ

наращивания долговой нагрузки с целью обеспечения высокого уровня финансовой устойчивости», – добавляет **компания**.

Консолидированная финансовая отчетность **группы компаний РЖД** по МСФО включает результаты деятельности 189 дочерних компаний.

<https://1prime.ru/finance/20210402/833379353.html>