



Ежедневный мониторинг СМИ

6 АПРЕЛЯ 2021

СОДЕРЖАНИЕ

1 КАНАЛ НОВОСТИ В 21:00; 2021.04.05; РОССИЙСКО-БЕЛОРУССКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ПРОЕКТ ОБСУДИЛ МИХАИЛ МИШУСТИН НА СОВЕЩАНИИ	4
РОССИЯ 24; 2021.04.05; КАБМИН: ПЕРЕВАЛКА БЕЛОРУССКИХ НЕФТЕПРОДУКТОВ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ РФ ИДЕТ С ОПЕРЕЖЕНИЕМ.....	4
ПРАЙМ; 2021.04.05; ПЕРЕВАЛКА БЕЛОРУССКИХ НЕФТЕПРОДУКТОВ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ РОССИИ ОПЕРЕЖАЕТ ПЛАНЫ	5
ТАСС; 2021.04.05; МОСКВА И МИНСК ОБСУЖДАЮТ ПЕРЕАДРЕСАЦИЮ ЧАСТИ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ РОССИЙСКИЕ ПОРТЫ	5
ТАСС; 2021.04.05; ЧЕРЕЗ РОССИЙСКИЕ ПОРТЫ ОТГРУЖЕНО БОЛЕЕ 220 ТЫС. ТОНН БЕЛОРУССКИХ НЕФТЕПРОДУКТОВ	6
ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА ЗГИРОВСКАЯ; 2021.04.06; ВЛАСТИ ЗАНЯЛИСЬ ГИДРОГРАФИЕЙ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ; ПРОКЛАДЫВАТЬ ПУТЬ В ВЫСОКИХ ШИРОТАХ БУДЕТ СУДНО НОВОГО КЛАССА	7
ТАСС; 2021.04.05; НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ ПОРТА ПЕВЕК ПЛАНИРУЮТ ЗАПУСТИТЬ С 2026 ГОДА	8
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.04.05; РЕКОНСТРУИРУЕМЫЕ ПРИЧАЛЫ ПОРТА ПЕВЕК ВЫПОЛНЕНЫ НА 60%.....	9
РИА НОВОСТИ; 2021.04.05; В МИНТРАНСЕ ЯКУТИИ ОЦЕНИЛИ ПЕРСПЕКТИВЫ ВТОРОЙ ВЕТКИ БАМА	10
РЖД-ПАРТНЕР; НАТАЛЬЯ ГУСАЧЕНКО; 2021.04.05; ГЛАВНОЙ ЗАДАЧЕЙ НА 2021 ГОД НА ВОСТОЧНОМ ПОЛИГОНЕ В РЖД НАЗВАЛИ ДОСТИЖЕНИЕ ПРОВОЗНОЙ СПОСОБНОСТИ И ВЫПОЛНЕНИЕ ПАРАМЕТРОВ КПМИ.....	10
ГУДОК; КСЕНИЯ ПОТАЕВА; 2021.04.06; ПРИОРИТЕТ ОТДАДУТ ПРОМЫШЛЕННОСТИ; МИНПРОМТОРГ ПРЕДЛАГАЕТ ПОМЕНЯТЬ ОЧЕРЕДНОСТЬ ОТПРАВКИ ГРУЗОВ НА ВОСТОЧНОМ ПОЛИГОНЕ	11
КОММЕРСАНТЬ; 2021.04.06; ПОСТАВЬТЕ НОМЕРОК НА РУКУ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА ОБ УЗКИХ МЕСТАХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ КАК ИНСТРУМЕНТЕ ГОСПОЛИТИКИ	12
ЭКСПЕРТ; ИРИНА СИДОРИНА; 2021.04.05; АВТОБУСЫ ДАЮТ ПО ГАЗАМ	12
РИА НОВОСТИ; 2021.04.05; В БЛАГОВЕЩЕНСКЕ НА РЕМОНТ ДОРОГ ВЫДЕЛИЛИ ПОЧТИ ДВА МИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ.....	15
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛЬЯ РЕШЕТНИКОВА; 2021.04.05; В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАКЛЮЧИЛИ КОНТРАКТЫ НА РЕМОНТ ДОРОГ В 2021 ГОДУ	16
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА АЛПАТОВА; 2021.04.06; НА ИНТЕРНЕТ-ПЛОЩАДКАХ МОЖНО БУДЕТ АВТОРИЗОВАТЬСЯ ЧЕРЕЗ ПОРТАЛ ГОСУСЛУГ	17
РБК; ВЛАДИСЛАВ СКОБЕЛЕВ, ЕЛЕНА СУХОРУКОВА; 2021.04.06; В РОССИИ СОЗДАДУТ ЦИФРОВОЙ ПРОФИЛЬ ТУРИСТА ОН ПОМОЖЕТ РЕГИОНАМ ПРОГНОЗИРОВАТЬ, ГДЕ ОТКРЫТЬ КАФЕ ИЛИ ПРОЛОЖИТЬ ДОРОГУ	18
ВЕДОМОСТИ; ГЛЕБ МИШУТИН; 2021.04.06; ПОД НОВЫЕ УКРАИНСКИЕ САНКЦИИ ПОПАЛ КРУПНЕЙШИЙ ЭКСПЛУАТАНТ САМОЛЕТОВ АН-124; НО ВРЯД ОНИ БУДУТ ЭФФЕКТИВНЫМИ	20

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.04.06; «ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ОТРАСЛЬ – САМАЯ АВТОМАТИЗИРОВАННАЯ»; ГЛАВА «ЦИФРОВОЙ ЛОГИСТИКИ» АЛЕКСАНДР КОЧУКОВ ОБ ЭЛЕКТРОННЫХ ПРОДАЖАХ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ.....	21
КОММЕРСАНТЬ FM; ЕЛИЗАВЕТА СКОБЦОВА; 2021.04.05; МАЙСКИЕ «ГОТОВЯТ УДАР» ПО КОШЕЛЬКАМ; ВО СКОЛЬКО РОССИЯНАМ ОБОЙДУТСЯ ПРАЗДНИЧНЫЕ КАНИКУЛЫ	23
КОММЕРСАНТЬ УФА; ВЛАДА ШИПИЛОВА; 2021.04.06; НОВОСТИ С ПОРТА; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПЛАНИРУЕТ СТРОИТЕЛЬСТВО ПОРТА В АГИДЕЛИ ТУРЕЦКИМ ХОЛДИНГОМ	24
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.04.06; АТОМНЫЕ ЛЕДОКОЛЫ НАЙДУТ ДОК В ТУРЦИИ; KYZEY STAR ПОСТРОИТ ЕГО ДЛЯ «АТОМФЛОТА» ЗА 5 МЛРД РУБЛЕЙ.....	25
КОММЕРСАНТЬ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2021.04.06; ИНВЕСТИЦИОННЫЙ СТАНДАРТ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРИСТУПИЛО К УНИФИКАЦИИ ИНВЕСТДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РЕГИОНАХ.....	27
КОММЕРСАНТЬ; ВАДИМ ВИСЛОГУЗОВ; 2021.04.06; ГУБЕРНАТОРАМ ПОЗВОЛЯТ ПЕРЕЗАНЯТЬ; БЮДЖЕТНЫЕ КРЕДИТЫ 2020 ГОДА МОЖНО БУДЕТ ГАСИТЬ ЗАЙМАМИ 2021-ГО	28
ТАСС; 2021.04.05; МИШУСТИН: ПРОГРАММА РАЗВИТИЯ АРКТИКИ СКООРДИНИРУЕТ УСИЛИЯ В РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ В РЕГИОНЕ.....	29
КОЛЫМА ПЛЮС ТВ; 2021.04.05; МАГАДАНСКИЙ АЭРОПОРТ НАХОДИТСЯ ПОД ОХРАНОЙ МИНТРАНСА РОССИИ.....	29
ИНТЕРФАКС; 2021.04.05; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ К 15 МАЯ ДОЛЖНО ПРЕДЛОЖИТЬ ДОПМЕРЫ ПОДДЕРЖКИ АВИАПЕРЕВОЗОК ЖИТЕЛЕЙ ДФО ...	30
ИНТЕРФАКС; 2021.04.05; АЭРОФЛОТ ПОДТВЕРДИЛ ОТКРЫТИЕ АВИАХАБА В АЭРОПОРТУ КРАСНОЯРСКА С 1 ИЮНЯ.....	30
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЯ ФИЛИППОВА; 2021.04.05; ТЕСТ НА АЛКОГОЛЬ ПИЛОТЫ ПРОЙДУТ ДО И ПОСЛЕ ПОЛЁТА; В КАБМИНЕ ГОТОВЯТ НОВЫЕ ПРАВИЛА ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ ЛЁТНОГО СОСТАВА	31
КОММЕРСАНТЬ; ДАРЬЯ КУЧЕРЕНКО; 2021.04.06; ГРАЧА НЕ ВЫЗЫВАЛИ; СТОЛКНОВЕНИЕ САМОЛЕТА «АЭРОФЛОТА» С ПТИЦЕЙ ОЦЕНИЛИ В 17 МЛН РУБЛЕЙ.....	32
BUSINESS CLASS; 2021.04.05; ПЛАНЫ ХОТЬ КУДА. ИЗ ПЕРМИ СОБИРАЮТСЯ ОТКРЫТЬ НОВЫЕ СУБСИДИРОВАННЫЕ РЕЙСЫ	33
ЯСИА; 2021.04.05; «ЕЩЕ ПОЛЕТАЕМ!» ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИИ ВЫДЕЛИТ ФИНАНСИРОВАНИЕ НА АВИАПЕРЕЛЕТЫ ЖИТЕЛЕЙ ИЗ ЯКУТСКА.....	35
ИНТЕРФАКС; 2021.04.05; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ПРЕДЛАГАЕТ УЖЕСТОЧИТЬ НАКАЗАНИЕ ДЛЯ ПЬЯНЫХ ВОДИТЕЛЕЙ, ПОВТОРНО СЕВШИХ ЗА РУЛЬ	36
ТАСС; 2021.04.05; В МОСГОРДУМЕ ОБСУДЯТ МЕРЫ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ КАРШЕРИНГА	37
ТАСС; 2021.04.05; «КАМАЗ» ЗАВЕРШИТ ИСПЫТАНИЯ АВТОБУСА НА ВОДОРОДНОМ ТОПЛИВЕ К 2023 ГОДУ	38
ТАСС; 2021.04.05; ЭЛЕКТРИФИКАЦИЯ НАЧИНАЕТСЯ С КОММЕРЧЕСКИХ АВТО: КАК ПРОДВИГАЕТСЯ ОТКАЗ ОТ ДВС	38
BUSINESS FM; СВЕТЛАНА ЧЕРЕДНИКОВА; 2021.04.05; САМОКАТЧИКИ ВЫШЛИ НА ДОРОГИ. В ПРАВИЛАХ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ДО СИХ ПОР ПРОБЕЛ.....	42
КОММЕРСАНТЬ FM; ДАНИИЛ БАБКИН; 2021.04.05; САМОКАТЫ ТРЕБУЮТ ОГРАНИЧЕНИЙ; КАК СНИЗИТЬ КОЛИЧЕСТВО АВАРИЙ С АЛЬТЕРНАТИВНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА	43

ГАЗЕТА.РУ; АЛЕКСАНДРА ЕФИМОВА; 2021.04.06; «ГАРАНТИЙ НЕТ»: КТО ОТВЕЧАЕТ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ В ТАКСИ; ПОЧЕМУ В АГРЕГАТОРАХ ТАКСИ НЕ ПРОВЕРЯЮТ КРИМИНАЛЬНУЮ ИСТОРИЮ ВОДИТЕЛЕЙ	45
РБК; ВЛАДИСЛАВ СКОБЕЛЕВ, АННА БАЛАШОВА; 2021.04.06; В МОСКВЕ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ ЗАПУСТЯТ «НАРОДНЫЙ КАРШЕРИНГ»	46
КОММЕРСАНТЪ; 2021.04.06; ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗКИ ДЕТЕЙ В АВТОКРЕСЛАХ В 2021 ГОДУ	48
ИЗВЕСТИЯ; МАРИНА БОЧКАРЕВА, АННА УСТИНОВА; 2021.04.06; МАРШРУТ ПЕРЕСТРОЕН: НА СДЕЛКУ «ЯНДЕКС.ТАКСИ» ПОЖАЛОВАЛИСЬ В ГЕНПРОКУРАТУРУ; РАНЕЕ В ФАС ЗАЯВИЛИ, ЧТО ПОКУПКА КОРПОРАЦИЕЙ АКТИВОВ ГРУППЫ «ВЕЗЁТ» СООТВЕТСТВУЕТ ЗАКОНУ	50
КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ГРИШИНА; ОСАГО В ДВА СЧЕТЧИКА; 2021.04.06; БАЗОВЫЕ СТАВКИ ПО ОБЯЗАТЕЛЬНОМУ АВТОСТРАХОВАНИЮ ТАКСИ МОГУТ СУЩЕСТВЕННО ВЫРАСТИ	51
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ВАЛЕРИЯ КАРТАШЕВА; 2021.04.05; МИНТРАНС ХОЧЕТ ЗАПРЕТИТЬ ПОПРОШАЙНИЧЕСТВО В ЭЛЕКТРИЧКАХ	53
ТАСС; 2021.04.06; В РОССИИ РАЗРАБОТАЛИ ПЕРВЫЙ АВТОНОМНЫЙ ВАГОН-РЕФРИЖЕРАТОР	53
ИНТЕРФАКС; 2021.04.05; РЖД НАМЕРЕНЫ ЗАПУСТИТЬ В БАШКИРИИ ЗАПАДНЫЙ И ВОСТОЧНЫЙ ЭКСПРЕССЫ	54
ИЗВЕСТИЯ; 2021.04.05; СКОРОСТНУЮ ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ В СТАВРОПОЛЬСКОМ КРАЕ	55
ИНТЕРФАКС; 2021.04.05; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ К ИЮЛЮ ОЦЕНИТ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ ВВОДА УГОЛЬНОГО СБОРА В ПОРТАХ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА	55
КАМИНФОРМ; 2021.04.06; КАМЧАТКА ГОТОВИТ ПЕРЕЧЕНЬ СУДОВ, КОТОРЫЕ В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ НАДО ПОДНЯТЬ ИЗ АВАЧИНСКОЙ ГУБЫ	55
КОММЕРСАНТЪ ПЕРМЬ; КОНСТАНТИН КАДОЧНИКОВ, ВЯЧЕСЛАВ СУХАНОВ; 2021.04.06; ТУДА-СУДА; В ПРИКАМЬЕ МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ ПРОИЗВОДСТВО ЭЛЕКТРИЧЕСКИХ КОРАБЛЕЙ	56
КОРАБЕЛ; 2021.04.05; А-НАВИГАЦИЯ ИЛИ КАК РАЗВИВАЮТСЯ В РОССИИ АВТОНОМНЫЕ СУДА?	57

ПУБЛИКАЦИИ

1 КАНАЛ НОВОСТИ В 21:00; 2021.04.05; РОССИЙСКО-БЕЛОРУССКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ПРОЕКТ ОБСУДИЛ МИХАИЛ МИШУСТИН НА СОВЕЩАНИИ

Казначейские кредиты регионам и прозрачная для жильцов процедура выбора компаний, которым доверят капремонт домов – это темы видеоконференции премьера **Михаила Мишустина** с заместителями. Еще одна – крупный российско-белорусский транспортный проект.

«По поручению президента в начале этого года правительство проработало и подписало межправительственное соглашение поставки белорусских нефтепродуктов через российские морские порты. Уже отгружено более 220 тысяч тонн, это почти на четверть превышает запланированные объемы. По прогнозам, в апреле также ожидается значительное превышение плановых показателей, как минимум на 100 тысяч тонн. Это хороший темп, образована уже не просто цепочка экспортных поставок в рамках Союзного государства, а, по сути, создан новый международный транспортный коридор», – отметил **Михаил Мишустин**.

«Данное соглашение стало возможным за счет создания более выгодных и надежных логистических цепочек для грузоотправителей по сравнению с портами Прибалтики. В настоящее время **Минтранс России** обсуждает с белорусскими коллегами возможность переадресации более широкого спектра экспортных грузов через российские порты», – сообщил **Виталий Савельев**.

<https://www.1tv.ru/news/2021-04-05/404338-rossiysko-belorusskiy-transportnyy-proekt-obsudil-mihail-mishustin-na-soveschani>

На ту же тему:

<https://www.1tv.ru/news/2021-04-05/404324-v-pravitelstve-govorili-o-poryadke-vybora-kompaniy-po-kairemontu-v-mnogokvartirnyh-domah>

<https://www.1tv.ru/news/2021-04-05/404310-v-rossii-utochnyat-protseduru-vybora-kompaniy-kotorye-delayut-kairemont-v-mnogokvartirnyh-domah>

РОССИЯ 24; 2021.04.05; КАБМИН: ПЕРЕВАЛКА БЕЛОРУССКИХ НЕФТЕПРОДУКТОВ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ РФ ИДЕТ С ОПЕРЕЖЕНИЕМ

Через российские морские порты отгружено 220 тыс. тонн белорусских нефтепродуктов, что на 25% больше, чем было запланировано. Об этом сообщил глава правительства России **Михаил Мишустин** в ходе совещания в понедельник 5 апреля.

Премьер-министр добавил, что в апреле плановые показатели будут превышены минимум на 100 тыс. тонн. По словам **Мишустина**, создан новый транспортный коридор, а не просто цепочка поставок экспортных грузов.

Перевалка белорусских нефтепродуктов через российские морские порты в мае-июне 2021 года планируется в объем 360 тыс. тонн, сообщил **министр транспорта РФ Виталий Савельев**.

Первые поставки нефтепродуктов из Белоруссии начались 5 марта текущего года. Белоруссия и РФ 19 февраля подписали соглашение о перевалке белорусских нефтепродуктов через российские морские порты на Балтике. Данный документ предполагает перевалку свыше 9,8 млн. тонн грузов в 2021 – 2023 годах. В соглашении говорится о таких грузах, как мазут, газойль, бензин и масло.

Президент Белоруссии Александр Лукашенко в августе прошлого года заявил о возможной переориентации торговых потоков с портов Прибалтики. В сентябре Александр Новак, тогда возглавлявший Минэнерго РФ, рассказывал, что обсуждается возможность переброски нефтяных потоков с портов Прибалтики на северо-западные российские.

<https://www.vesti.ru/finance/article/2546488>

ПРАЙМ; 2021.04.05; ПЕРЕВАЛКА БЕЛОРУССКИХ НЕФТЕПРОДУКТОВ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ РОССИИ ОПЕРЕЖАЕТ ПЛАНЫ

Перевалка белорусских нефтепродуктов через российские порты идет с превышением запланированных объемов, сообщил глава правительства РФ **Михаил Мишустин**.

Он напомнил, что в начале текущего года года кабмин проработал и подписал межправсоглашение о поставке белорусских нефтепродуктов через российские морские порты. Документ рассчитан на три года и предусматривает возможность автоматического продления. За это время должно быть перевезено почти 10 миллионов тонн белорусских нефтепродуктов.

«Месяц назад в этом направлении началась активная работа. Через наши морские порты уже отгружено более 220 тысяч тонн. Это почти на четверть превышает запланированные объемы. По прогнозам, в апреле также ожидается значительное превышение плановых показателей – как минимум на 100 тысяч тонн. Это хороший темп», – сообщил **Мишустин**.

Он отметил, что образована не просто цепочка экспортных поставок в рамках Союзного государства, а, по сути, создан новый международный транспортный коридор.

Прогнозируется, что в апреле перевалка белорусских нефтепродуктов через порты РФ достигнет 280 тысяч тонн при планах около 180 тысяч тонн.

«Позитивный прогноз дан на текущий месяц. График отгрузок нефтеперерабатывающих заводов на апрель предусматривает отправку около 280 тысяч тонн нефтепродуктов, среди которых 106 тысяч тонн газойля, 92,5 тысячи тонн мазута и 71 тысяча тонн бензина», – сообщил **министр транспорта РФ Виталий Савельев** на оперативном совещании с **вице-премьерами** в понедельник.

По его словам, в планах на текущий месяц объем перевалки нефтепродуктов был заявлен ниже. «В апреле было предусмотрено не менее 180 тысяч тонн продукции», – отметил министр.

«В мае-июне запланирована отправка около 360 тысяч тонн продукции, среди которых 281 тысяча тонн газойля и 79 тысяч тонн мазута», – добавил **Савельев**.

РФ и Белоруссия 19 февраля заключили межправительственное соглашение о перевалке белорусских нефтепродуктов на экспорт через морские порты РФ. Документ предусматривает перевалку предприятиями Белоруссии более 9,8 миллиона тонн грузов в морских портах РФ на Балтике в 2021-2023 годах, в том числе до 3,5 миллиона тонн в 2021 году, 3,2 миллиона тонн в 2022 году и 3,1 миллиона тонн в 2023 году. Речь идет о таких грузах, как мазут, бензин и масло.

<https://lprime.ru/oil/20210405/833392730.html>

ТАСС; 2021.04.05; МОСКВА И МИНСК ОБСУЖДАЮТ ПЕРЕАДРЕСАЦИЮ ЧАСТИ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ РОССИЙСКИЕ ПОРТЫ

Белоруссия может расширить количество и вид грузов, которые транспортируются через порты России. Об этом в ходе заседания правительства сообщил **министр транспорта Виталий Савельев**. В марте Белоруссия начала поставки нефтепродуктов для перевалки в российских портах.

«В настоящее время **Минтранс России** обсуждает с белорусскими коллегами возможность переадресации более широкого спектра экспортных грузов через российские

порты. Мы получили от коллег предложения и условия, которые мы сейчас детально прорабатываем», – сказал **Савельев**.

Как ранее сообщил **премьер-министр РФ Михаил Мишустин**, на данный момент через российские порты отгружено уже более 220 тыс. т белорусских нефтепродуктов, а сами поставки идут с опережением графика.

Поставки осуществляются в рамках подписанного в феврале межправительственного соглашения об организации перевалки белорусских нефтепродуктов через российские морские порты. Оно предполагает перевалку более 9,8 млн т грузов в 2021-2023 годах – мазута, бензина, газойля и масел. Документ предусматривает заключение контрактов по принципу take-or-pay.

<https://tass.ru/ekonomika/11069955>

ТАСС; 2021.04.05; ЧЕРЕЗ РОССИЙСКИЕ ПОРТЫ ОТГРУЖЕНО БОЛЕЕ 220 ТЫС. ТОНН БЕЛОРУССКИХ НЕФТЕПРОДУКТОВ

Соглашение о поставке белорусских нефтепродуктов через российские порты по сути позволило сформировать новый международный транспортный коридор, через который уже сейчас поставлено более 220 тыс. тонн грузов. Об этом заявил **премьер-министр России Михаил Мишустин** в понедельник на совещании со своими заместителями.

Он напомнил, что по поручению президента в начале этого года правительство проработало и подписало межправительственное соглашение о поставке белорусских нефтепродуктов через российские морские порты. Этот документ рассчитан на три года и предусматривает возможность автоматического продления. За это время должно быть перевезено почти 10 млн тонн белорусских нефтепродуктов, указал глава российского кабинета. Белоруссия начала поставки нефтепродуктов в российские порты 5 марта.

«Месяц назад в этом направлении началась активная работа. Через наши морские порты уже отгружено более 220 тыс. тонн, это почти на четверть превышает запланированные объемы», – отметил **Мишустин**. По его словам, «образована уже не просто цепочка экспортных поставок в рамках Союзного государства, а по сути создан новый международный транспортный коридор».

Хорошие темпы поставок

Глава кабинета министров добавил, что по прогнозам в апреле также ожидается значительное превышение плановых показателей – как минимум на 100 тыс. тонн. «Это хороший темп», – считает он. **Мишустин** обратился к главе **Минтранса РФ Виталию Савельеву** и попросил его подробнее доложить о том, как идет перевалка белорусских нефтепродуктов.

Министр уточнил, что в марте с Мозырского нефтеперерабатывающего завода в порт Усть-Луга (Ленинградская область) было отправлено более 5 тыс. тонн белорусского бензина, а также 3,6 тыс. тонн мазута. По итогам месяца в порт Усть-Луга было доставлено почти 111 тыс. тонн бензина при плане в 86 тыс. тонн. В петербургский нефтяной терминал было направлено для перевалки 96,6 тыс. тонн мазута вместо изначально запланированных 90 тыс. тонн. Также были осуществлены поставки 14,6 тыс. тонн газойля в Усть-Лугу.

«Доходы российских компаний от экспорта транспортных услуг по перевозке и перевалке белорусских нефтепродуктов в марте составили около 348 млн рублей, – сообщил **Савельев**. – Позитивный прогноз графика отгрузок нефтеперерабатывающих заводов на апрель предусматривает около 280 тыс. тонн нефтепродуктов: 106 тыс. тонн газойля, 92,5 тыс. тонн мазута и 71 тыс. тонн бензина. И это при том, что в апреле была предусмотрена отгрузка не менее 180 тыс. тонн продукции».

Он добавил, что в мае-июне запланирована отправка около 360 тыс. тонн нефтепродуктов. Комментируя доклад министра, **Мишустин** заметил: «Эту работу нужно продолжать». По его словам, очень важно обеспечивать качество и своевременность поставок.

«Речь прежде всего идет об укреплении наших экономических связей, о загрузке транспортной инфраструктуры и в дальнейшем – о создании единых энергетических рынков. Надо активно использовать и преумножать конкурентные преимущества России и Белоруссии», – резюмировал российский премьер.

<https://tass.ru/ekonomika/11069651>

ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА ЗГИРОВСКАЯ; 2021.04.06; ВЛАСТИ ЗАНЯЛИСЬ ГИДРОГРАФИЕЙ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ; ПРОКЛАДЫВАТЬ ПУТЬ В ВЫСОКИХ ШИРОТАХ БУДЕТ СУДНО НОВОГО КЛАССА

Премьер-министр Михаил Мишустин поручил Минфину и Минэкономразвития обеспечить финансирование строительства головного гидрографического лоцмейстерского судна ледового класса Arc7 для «Росатома».

«Строительство <...> предусмотрено федеральным проектом «Северный морской путь», цель которого – раскрытие потенциала СМП и превращение его в транспортный коридор мирового значения, – говорится в сообщении правительства. – Принятое решение поможет частично удовлетворить спрос на гидрографическое сопровождение со стороны сырьевых компаний и других пользователей СМП».

Новое судно (длина – 83 м, ширина – более 17 м, мощность – 8 МВт, экипаж со спецперсоналом – 52 человека), оснащенное навигационным и гидрографическим оборудованием, поступит в эксплуатацию в 2024 г. Оно сможет проходить арктические льды толщиной до 1,4–1,7 м.

Заказчик – ФГУП «Гидрографическое предприятие», подведомственное дирекции СМП «Росатома». Заместитель гендиректора ФГУПа по флоту Анатолий Массанюк сообщил «Ведомостям», что программой предусмотрено строительство двух таких судов: имеющихся у предприятия четырех судов «недостаточно и они довольно пожилые». Верфь для строительства нового судна выберут на конкурсе, который объявят в конце апреля, сказал «Ведомостям» Массанюк. Летом 2021 г. подпишут контракт, а в конце текущего или начале следующего года должна состояться закладка.

Председатель Общероссийского движения поддержки флота (ДПФ) Михаил Ненашев подсчитал, что потребность в судах для исследования дна в России – порядка 30 судов до 2030 г.: «Гидрографические работы нужны во всех бассейнах нашей страны. Север, юг (Черное море и Каспий), Тихий океан, на каждый регион – не менее 5–7 судов, чтобы Россия полноценно проводила работы на всех морских и океанских направлениях. На примере Суэцкого канала мы убедились, что мировые коммуникации требуют серьезного гидрографического обеспечения. По опыту прошлых лет, современным прогнозам и запросам, должен быть полноценный гидрографический флот, входящий как в систему «Росатома» и **Росморречфлота**, так и в систему ВМФ, морской пограничной береговой охраны и морской науки», – пояснил глава ДПФ.

Но гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров обращает внимание, что гидрографических судов такого арктического класса сейчас в России просто нет. ФГУП занимается обеспечением судоходства по СМП: это съемка рельефа дна в акватории СМП и на участках рек Енисей и Колыма, обслуживание средств навигационного оборудования морей, лоцманские проводки. В составе флота четыре судна, построенные в 1977–1991 гг. на верфях в Финляндии. Их период навигации – с июня по октябрь. Новое судно увеличит период навигации минимум на два месяца, говорит Массанюк. Кроме того, как указывает представитель ФГУПа, на СМП выходят новые газовозы повышенного ледового класса Arc7, размер и осадка которых требуют прохождения маршрута в более высоких широтах, – тут потребуются услуги гидрографов.

СМП и арктическое направление в целом мало исследованы, а практика показывает, что «заиливание» происходит в устьях практически всех северных рек, где даже яхты могут

сесть на мель, говорит председатель Общероссийского движения поддержки флота (ДПФ) Михаил Ненашев, «поэтому от Мурманска до Чукотки и мыса Дежнева гидрографические работы надо проводить в системном формате».

Как отмечается на сайте правительства, работа по развитию СМП активизировалась: за последние пять лет объем перевозок по нему увеличился в 5,5 раза и в 2020 г. составил 33 млн т. Но к 2024 г. – согласно планам властей – он должен вырасти до 80 млн т. **Вице-премьер** Юрий Трутнев на совещании 31 марта отмечал, что надо проработать госпрограмму поддержки перевозки грузов по СМП, так как сегодня контейнерные перевозки по нему «уступают по экономической эффективности транспортировке грузов через Суэцкий канал».

Директор по развитию Hardfor Михаил Голосов отмечает: «Достижение заветного показателя перевозки грузов в 80 млн т в год к 2024 г. хоть и трудно, но чисто теоретически выполнимо благодаря российским экспортным проектам, таким как «Ямал СПГ», «Арктик СПГ – 2» и т. д. Но мнение о том, что СМП сможет в обозримом будущем составить конкуренцию в транзите грузов сторонних государств Суэцкому каналу, скорее утопично, – сказал он. – Чтобы СМП забирал на себя часть транзита, необходимо модернизировать порты на всем протяжении арктической водной артерии, и это касается не только порта Сабетта и Обской губы». Также необходимо работать над улучшением навигационных программ и систем отслеживания, считает эксперт.

Руководитель отдела железнодорожных перевозок регионов ЕС и Китая группы компаний Asstra Владислав Мартин говорит, что правительству надо пересмотреть транзитные сборы и развить инфраструктуру до достаточно высокого уровня, чтобы грузопоток по СМП увеличился. Но у СМП есть конкурентные преимущества: меньший в сравнении с путем через Суэцкий канал расход топлива, более короткое транзитное время для большинства направлений и высокая безопасность. «Довольно сложно представить пиратство в тех краях», – сказал эксперт.

«Однако, как мне кажется, СМП будет прекрасной альтернативой Суэцкому каналу, хотя и сложно сказать, насколько активно им будут пользоваться. В 2020 г. количество грузов, доставленных по СМП, было равно примерно 3% от числа грузов, перевезенных через Суэцкий канал. Вряд ли стоит ожидать резкого роста, но положительные сдвиги в этом направлении, конечно же, будут», – сказал Мартин.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/04/06/864702-severnogo-morskogo>

ТАСС; 2021.04.05; НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ ПОРТА ПЕВЕК ПЛАНИРУЮТ ЗАПУСТИТЬ С 2026 ГОДА

Руководство морского торгового порта Певек в Чукотском автономном округе намерено в 2026 году ввести в эксплуатацию новый терминал в акватории Чаунской губы и организовать его круглогодичную работу. Об этом в понедельник сообщила пресс-служба аппарата вице-преьера – полномочного представителя президента в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрия Трутнева.

«В планах – строительство нового терминала порта Певек в акватории Чаунской губы и оснащение его портовым флотом для работы круглогодично. Использование нового терминала планируется с 2026 года, общий объем перевалки составит около 2 млн тонн грузов в год и более 40 млн тонн за период реализации проекта (до 2059 года)», – говорится в сообщении.

Как уточнил гендиректор порта Виктор Севастьянов, по госпрограмме «Развитие транспортной системы» продолжается реконструкция двух причалов общей длиной 366 м. Сейчас их техническая готовность составляет 61,2%, после завершения работ на причалах №1 и 2 можно будет швартовать и обрабатывать одновременно суда длиной до 140 м с

осадкой десять метров и валовой вместимостью 10 тыс. тонн каждое. С 2022 года пропускная мощность каждого из реконструируемых причалов составит по 300 тыс. тонн, еще 200 тыс. тонн будет принимать причал №3.

Трутнев обратил внимание руководства ФГУП «Росморпорт» на необходимость до конца сентября закончить работу в полном объеме, а также поручил руководству региона и аппарату полпредства взять под контроль завершение реконструкции причалов.

Певек является одним из крупнейших портов Северного морского пути. Через него проходит более четверти объема поставок морским путем на Чукотку, а также завоз всех генеральных грузов для компаний, работающих в Чаун-Билибинском промышленном узле. Навигация здесь продолжается с июля по октябрь. По данным порта, грузооборот превышает 280 тыс. тонн в год.

Мероприятия по реконструкции порта в самом северном городе России входят в комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. Первоначально работы планировалось завершить к декабрю 2020 года, однако в итоге сроки сместились на лето 2021-го. Из-за срыва графика Юрий Трутнев поручил провести служебную проверку.

<https://tass.ru/ekonomika/11069235>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.04.05; РЕКОНСТРУИРУЕМЫЕ ПРИЧАЛЫ ПОРТА ПЕВЕК ВЫПОЛНЕНЫ НА 60%

Техническая готовность реконструируемых причалов морского торгового порта Певек составляет 61,2%. С ходом реконструкции порта ознакомился заместитель председателя правительства России – полномочный представитель **президента России** в ДФО Юрий Трутнев в рамках рабочей поездки в Чукотский автономный округ. Об этом сообщили в аппарате **вице-премьера**.

Территория и акватория морского порта Певек включены в границы Свободного порта Владивосток. В рамках государственной программы «Развитие транспортной системы» проводится реконструкция причалов № 1, 2 общей длиной 366 метров. После завершения работ в порту можно будет швартовать и обрабатывать одновременно на двух причалах суда длиной до 140 метров валовой вместимостью 10 тысяч тонн каждое.

С 2022 года пропускная мощность каждого из реконструируемых причалов составит по 300 тысяч тонн, еще 200 тысяч тонн будет принимать причал № 3.

Планируется также построить новый терминал порта Певек в акватории Чаунской губы и оснастить его портовым флотом для работы круглогодично. Использовать новый терминал планируется с 2026 года. Общий объем перевалки составит около 2 млн тонн грузов в год и более 40 млн тонн за период реализации проекта до 2059 года.

Вице-премьер обратил внимание руководства ФГУП «Росморпорт» на необходимость закончить работу в полном объеме в установленный срок до конца сентября текущего года, поручил руководству Чукотского автономного округа и аппарату полпредства взять под контроль завершение реконструкции причалов.

Юрий Трутнев провел также осмотр городской и социальной инфраструктуры Певека.

<https://rg.ru/2021/04/05/reg-dfo/rekonstruiemye-prichaly-porta-pevek-vypolneny-na-60.html>

РИА НОВОСТИ; 2021.04.05; В МИНТРАНСЕ ЯКУТИИ ОЦЕНИЛИ ПЕРСПЕКТИВЫ ВТОРОЙ ВЕТКИ БАМА

Строительство второй ветки БАМа, которое начали военные железнодорожники, приведет Якутию к новому витку развития экономики, сообщили РИА Новости в **министерстве транспорта** и дорожного хозяйства республики.

Военные железнодорожники в понедельник начали строительство второй ветки Байкало-Амурской магистрали, в строительстве участка БАМа от Улака до Февральска длиной 340 километров будут задействованы десять бригад железнодорожных войск.

«Строительство второй ветки БАМа позволит Якутии увеличить провозную способность для отгружаемого в регионе угля, а также обеспечит перевозку возрастающих объемов отгрузок угледобывающих предприятий республики. Эти факторы отразятся на промышленном комплексе Якутии и приведут к новому витку экономического развития региона в целом», – отметили в региональном **минтрансе**.

Ранее глава республики Айсен Николаев заявлял, что компании в Якутии увеличат экспорт угля, если решатся вопросы с его вывозом.

Ранее в министерстве промышленности и геологии региона сообщали, что с 2010 года добыча угля в Якутии выросла в два раза и составляет 20 миллионов тонн, за 2021 год объемы также возрастут вдвое – до 39 миллионов. Отмечалось, что к 2024 году планируется выйти на уровень до 80 миллионов тонн за счет угледобывающих компаний «Колмар» и «Эльгауголь».

<https://ria.ru/20210406/bam-1604381147.html>

РЖД-ПАРТНЕР; НАТАЛЬЯ ГУСАЧЕНКО; 2021.04.05; ГЛАВНОЙ ЗАДАЧЕЙ НА 2021 ГОД НА ВОСТОЧНОМ ПОЛИГОНЕ В РЖД НАЗВАЛИ ДОСТИЖЕНИЕ ПРОВОЗНОЙ СПОСОБНОСТИ И ВЫПОЛНЕНИЕ ПАРАМЕТРОВ КПМИ

Ключевой темой работы компании «РЖД» по итогам I квартала в целом и особенно марта стало развитие Дальнего Востока. Речь идет о модернизации Восточного полигона и формировании долгосрочных планов угольной продукции.

Напомним, что РЖД должны завершить выполнение мероприятий первого этапа развития БАМа и Транссиба в этом году – это 115 объектов строительства. Одновременно предстоит выполнить и перевыполнить планы строительства по первоочередным 32 объектам второго этапа.

Руководство РЖД подчеркивает: ввод объектов решает задачу достижения провозной способности Восточного полигона. И ключевая задача – это достижение провозной способности и выполнение показателей, запланированных комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (**КПМИ**).

Как стало известно, РЖД подготовили проект акта правительства, в котором будут указаны конкретные объекты вывоза грузов с конкретных угольных месторождений. Контроль в правительстве будет стоять именно пообъектно. Руководители РЖД настаивают на участии в выполнении задач не только строительного блока, но и практически всех подразделений на дорогах (к примеру, в подготовительных работах, синхронизации работ по доставке грузов и т. д.).

РЖД договорились с **Минтрансом России**, вице-премьером **Маратом Хуснуллиным**, первым вице-премьером **Андреем Белоусовым** и председателем правительства РФ **Михаилом Мишустинным** о временных параметрах по отчету. Планируется, что они будут заслушиваться в разных режимах – от ежемесячного до квартального.

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/glavnoy-zadachey-na-2021-god-na-vostochnom-poligone-v-rzhd-nazvali-dostizhenie-provoznoy-sposobnosti/>

ГУДОК; КСЕНИЯ ПОТАЕВА; 2021.04.06; ПРИОРИТЕТ ОТДАДУТ ПРОМЫШЛЕННОСТИ; МИНПРОМТОРГ ПРЕДЛАГАЕТ ПОМЕНЯТЬ ОЧЕРЕДНОСТЬ ОТПРАВКИ ГРУЗОВ НА ВОСТОЧНОМ ПОЛИГОНЕ

Министерство промышленности и торговли РФ подготовило проект постановления «О внесении изменений в Правила недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования» (ПНД). В документе предлагается изменить очередность перевозки грузов по железной дороге при ограничении пропускной способности в пользу промышленных предприятий-экспортёров, а также малого и среднего бизнеса, которые производят неэнергетическую продукцию. В ОАО «РЖД» считают, что поправки в ПНД не соответствуют поручениям российского правительства, которые предполагают увеличение отгрузки угля в восточном направлении.

Документ опубликован на федеральном портале нормативно-правовых актов regulation.gov.ru и проходит публичные обсуждения, которые завершатся 12 апреля.

Согласно тексту проекта постановления, Минпромторг предлагает установить новую приоритетность отправки, указав после грузов для пострадавших регионов продукцию градообразующих предприятий, социально значимые грузы, продукцию предприятий с непрерывным технологическим производством, товары, произведённые в рамках соглашений о защите и поощрении капиталовложений, а также высокотехнологичные грузы и оборудование. «Проект постановления подготовлен в целях наиболее полного удовлетворения потребностей в экспортных поставках неэнергетической продукции в направлении Дальнего Востока, в том числе за счёт приоритизации перевозок грузов предприятий с непрерывным циклом производства, грузоотправителей, относящихся к сегменту малого и среднего предпринимательства, организаций, заключивших соглашения о защите и поощрении капиталовложений (в том числе при реализации новых инвестиционных проектов, связанных со строительством транспортной инфраструктуры), а также предприятий, расположенных в моногородах», – говорится в пояснительной записке к документу.

По мнению авторов инициативы, квоты на занятие ниток графика в данном направлении утверждаются на 20% ниже реальной потребности промышленных предприятий региона, производящих неэнергетическую продукцию. Большая доля квот выделяется угольным компании Кузбасса, остальным – по остаточному принципу.

О том, что многие предприятия Иркутской области из-за снижения норм погрузки промышленных предприятий на Забайкальскую и Дальневосточную железные дороги в восточном направлении находятся на грани останковки производства, говорил губернатор Иркутской области Игорь Кобзев на совещании с заместителем министра промышленности и торговли Виктором Евтуховым. И именно по итогам обсуждений с правительством региона принято решение о разработке проекта изменений в ПНД.

Однако в ОАО «РЖД» считают, что пока рано говорить о таких кардинальных изменениях в ПНД, так как этот вопрос должен быть согласован на правительственном уровне.

По словам заместителя начальника Центра фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД» – начальника Управления правового обеспечения Игоря Бычкова, в ЦФТО видели этот документ и считают, что он не соответствует поручениям правительства и **президента РФ Владимира Путина**. «ПНД будут впоследствии видоизменяться с учётом решений президента и правительства», – пояснил он.

Напомним, что в начале марта **президент России Владимир Путин** поручил правительству обеспечить к 2024 году увеличение перевозки угля на восточном направлении как минимум на 30% по отношению к 2020 году.

Суммарная провозная способность Восточного полигона, по данным Минтранса России, по итогам 2020-го обеспечена на уровне 144 млн тонн, из которых около 122 млн тонн составил уголь.

<https://gudok.ru/newspaper/?ID=1559167>

КОММЕРСАНТЬ; 2021.04.06; ПОСТАВЬТЕ НОМЕРОК НА РУКУ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА ОБ УЗКИХ МЕСТАХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ КАК ИНСТРУМЕНТЕ ГОСПОЛИТИКИ

Уже более года правительство планомерно выстраивает систему продажи грузоотправителям билетиков на проезд по БАМу и Транссибу. Суть проблемы проста: единственный явно цветущий экспортный рынок – это АТР, но железная дорога на восток не вмещает всех желающих. Неизбежно кто-то будет обижен.

Сегодняшняя система всех обижает пропорционально, и ее решили поменять, дабы простимулировать перевозку грузов, соответствующих государственным интересам. Процесс уже начался: в 2020 году прописали отдельный порядок доступа к Восточному полигону. В этом году предлагается дать приоритетный доступ тем, кто заключил с ОАО РЖД долгосрочные обязывающие договоры ship-or-pay. Пока обсуждаются угольщики Кузбасса и срок до трех лет.

Нетрудно заметить, что, хотя речь идет о коммерческих договорах, на деле они воспринимаются как инструмент госполитики: в данном случае по обеспечению вывоза угля из Кузбасса. А раз уж в руках чиновников оказался такой инструмент, грех им не пользоваться.

Например, Минпромторг вывесил на regulation.gov.ru свой вариант акта, где приоритет при перевозках предлагается отдать продукции моногородов, предприятий с непрерывным технологическим производством и «участвующих в реализации нацпроектов и заключивших корпоративные программы повышения конкурентоспособности (КППК)», а также субъектов соглашений о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК).

Идея явно выигрышная, так что участники рынка ждут других блестящих инициатив. Например, о приоритетах для грузов, перевозимых с целью обеспечения сдачи нормативов ГТО или укрепления гражданской идентичности на основе духовно-нравственных и культурных ценностей народов РФ. Хотя, возможно, в этом нет нужды, так как грузы для нацпроектов уже предусмотрены в проекте Минпромторга.

Что самое важное в инструментах стимулирования инвестиций? Любой инвестор скажет: долгосрочная неизменность условий. Но как только БАМ и Транссиб будут расширены, дефицит исчезнет, и ценность приоритетного доступа должна упасть. Я еще могу себе представить угольщиков, которые готовы предоплатить перевозку на три года: в конце концов, оглядываясь назад, некоторый скепсис относительно темпов расширения Восточного полигона оправдан. Но срок действия СЗПК может достигать 20 лет. И перспектива того, что за это время ценность приоритета на БАМе и Транссибе – по крайней мере, с точки зрения Минпромторга – не девальвируется, повергает в уныние. Не говоря уж о том, что использование места в очереди как инструмента поощрения инвестиций само по себе спорно, если повлиять на наличие очереди может только владелец инфраструктуры – то есть государство.

<https://www.kommersant.ru/doc/4760751>

ЭКСПЕРТ; ИРИНА СИДОРОВА; 2021.04.05; АВТОБУСЫ ДАЮТ ПО ГАЗАМ

Обновление подвижного состава общественного транспорта может не только облегчить жизнь миллионам россиян, но и стать драйвером развития машиностроительной отрасли.

Маршрут «общественный»

Начиная с 2020 года, в России в рамках нацпроекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» началось обновление парков пассажирского транспорта в городских агломерациях. Это одна из самых востребованных и долгожданных программ, ведь, по данным ЦЭИ, в России на долю городского пассажирского транспорта приходится 92% от всех поездок на общественном транспорте в стране в целом. В общей сложности – 17 млрд поездок, в среднем – по 250 в год на человека.

Задача оказалась настолько масштабной, что под нее решено было создать отдельный федеральный проект «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях». Цель – обновить транспорт в 30 агломерациях до 2024 года и в 105 агломерациях – до 2030 года. Труд **Минтрансу** и регионам предстоит поистине титанический: ситуация с общественным транспортом весьма далека от идеальной.

«В целом по стране возрастная структура парка автобусов в последние годы улучшилась, но незначительно. По данным Росстата, доля автобусов, находящихся в эксплуатации более 10 лет, составляла 45,9% в 2019 г., а менее 5 лет – 28,9%. Для сравнения, в 2015 г. эти показатели были 49,8% и 24,2% соответственно. При этом по данным агентства «АВТОСТАТ», средний возраст автобусов на 1 января 2020 г. в России – 16,5 лет. Для сравнения, в Австрии – 4,8 лет, во Франции – 7,2 лет, Германии – 8,5 лет», – поясняет аналитик ИКСИ Наталья Чуркина.

Москва традиционно выделяется на общем фоне: автобусный парк столицы, как в январе заявил Сергей Собянин, обновлен на 100% и город продолжает закупать новые машины. В 2021 году планируется приобретение более 1,6 тыс. автобусов и 400 электробусов.

Ехать экологично

В 2020 году в 14 городов поставили 547 автобусов, 64 троллейбуса и 43 трамвая. На эти цели из федерального бюджета выделили 5,8 млрд рублей. В этом году, как сообщил на круглом столе Общероссийского народного фронта первый замминистра транспорта **Андрей Костюк**, пока планируется поставить в 13 городов 305 автобусов и 107 троллейбусов, на это заложено 3,5 млрд рублей.

Оператор поставок общественного транспорта в рамках нацпроекта – ОАО «ГТЛК». Как отметил глава компании Евгений Дитрих, особое внимание уделяется инновациям, а также экологичности транспорта. Автобусы, которые поставляются в регионы, работают на газомоторном топливе.

По словам Натальи Чуркиной, ситуация с транспортом, работающем на более чистом топливе, в России постепенно улучшается. Если в 2015 году на газе работали 26,9% пассажирских автобусов в стране, то в 2019 году их было уже 31,1%.

«Однако данный показатель очень неравномерен по регионам: от 0,2% в Калининградской области или 2,4% в Московской области и Республике Бурятия, до 97-99% в Республиках Адыгея, Ингушетия и Чечня, по данным за 2019 год. В Москве, где число автобусов на маршрутах общественного транспорта является наиболее высоким в стране, доля автобусов на газе в 2019 году была также низка – 3,2%», – отмечает аналитик ИКСИ.

В целом Комплексная программа модернизации пассажирского транспорта в городских агломерациях предполагает снижение вредных выбросов в атмосферу от общественного транспорта на 15%. Ключевую роль в достижении этого показателя, безусловно, должен сыграть транспорт, работающий на газомоторном топливе.

Технологические возможности для обеспечения парков регионов по всей стране такими автобусами уже есть. В частности, «Группа ГАЗ» не просто производит такой транспорт (причем разной вместимости), но и на базе собственного инженерного центра постоянно улучшает и дорабатывает модельный ряд. Автобусы, работающие на природном газе, предприятия группы выпускают уже больше 10 лет. А в этом году на Ликинском автобусном заводе стартовал выпуск модели ЛиАЗ-5292 LNG, и это первые в России серийные автобусы большого класса, работающие на сжиженном природном газе.

Эта новинка особенно актуальна в рамках другой программы, недавно утвержденной правительством – речь идет о развитии производства и применения сжиженного природного газа для внутрироссийских нужд. Она предполагает поддержку внутреннего спроса на СПГ, для чего, как заявил ранее **премьер-министр Михаил Мишустин**, планируется в том числе «расширять меры господдержки для более эффективного и активного применения газомоторного топлива в транспортном комплексе».

Электрический импульс

Впрочем, та же Москва, отстающая по количеству автобусов, работающих на газе, делает ставку на другой, не менее экологичный вариант – электробусы.

«Если в 2019 году доля электробусов в парке наземного транспорта Москвы составляла около 3%, то к 2023 году планируется увеличить их долю до одной трети», – отмечает Наталья Чуркина.

Первый в России электробус был создан, опять же, «Группой ГАЗ». Сейчас компания завершает работу над созданием полной линейки электротранспорта от малого до особо большого класса.

На этом рынке, безусловно, присутствуют и другие крупные игроки, например КАМАЗ.

Но, во-первых, задача по обновлению автобусного парка целой страны настолько масштабна, что и двум автогигантам придется работать на полную мощность, чтобы обеспечить растущий спрос. Тем более, что акция-то не разовая, ведь автобусный парк нужно постоянно обновлять.

Построить систему

Во-вторых, речь идет не только о самих автобусах, а о целой системе, которую в чем-то нужно дорабатывать, а где-то и создавать с нуля. Правда, пока решается, на чьи же средства это будет делаться. «Если улично-дорожная сеть обновляется в рамках нацпроекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, то трамвайные пути, электросети, зарядные подстанции для электробусов сегодня в него не включены. Исходя из этого, предлагаются коммерческие модели с участием государства по реализации этих проектов», – **прокомментировал** ситуацию в рамках круглого стола ОНФ глава ГТЛК Евгений Дитрих.

Между тем, комплексные решения у бизнеса уже есть. Например, «Инновационное транспортное решение» от «Группы ГАЗ». Это целый комплекс, предусматривающий, например, интеграцию общественного транспорта в системы «Умный город», «Умные дороги»; заправочные решения по CNG/ LNG (сжатый газ/сжиженный газ) и зарядную инфраструктуру электробусов для обеспечения их бесперебойной работы; сервисные контракты и КЖЦ проекты сопровождения эксплуатации техники на протяжении всего жизненного цикла. Более того, группа в рамках «Инновационного транспортного решения» проработала варианты совместного с партнерами проектного финансирования. Так что государству, в поисках «коммерческих моделей», стоит лишь обратиться к бизнесу – лидерам рынка есть, что предложить.

Автобус станет локомотивом

То, что развитие транспортной инфраструктуры имеет положительный мультипликативный эффект для экономики страны, понимал еще Франклин Делано Рузвельт. Сейчас, кстати, Джо Байден пытается идти по пути далекого предшественника, обещая триллионные вложения в развитие этого направления в том числе.

В любом случае, этот вектор движения действительно направлен на общий рост. В частности, по оценке экспертов, грамотно выстроенная транспортная инфраструктура обеспечит российским городам и регионам рост выручки и пассажиропотока до 40% за 5 лет, снижение затрат на 10-20%, дополнительные частные инвестиции в соотношении 1:2,5. В 25-летней перспективе, по оценке экспертов ЦЭИ, дополнительный доход бюджетов всех уровней составит порядка триллиона рублей и более 3300 млрд рублей валовой добавленной стоимости.

Более того, растущий спрос на новый транспорт может стать одним из драйверов отечественного машиностроения. По различным оценкам, в самой отрасли и на смежных производствах может быть создано от 10 до 30 тысяч рабочих мест.

Общественный эффект

Однако надо понимать, что обновление общественного транспорта в стране – это история в первую очередь не про государство и бизнес. Основной бенефициар в данной ситуации – граждане.

Если рассматривать на отдельном примере, то, например, популяризация низкопольных автобусов сделает городской транспорт доступнее для маломобильных категорий граждан. По словам Натальи Чуркиной, этот вопрос не менее важен, чем снижение вреда для окружающей среды.

«Пока лишь в одном регионе доля автобусов, оборудованных для перевозки маломобильных групп граждан, в 2019 году превышала 50%. И это была Москва с показателем 85,8%. Среди регионов-лидеров по этому показателю находятся также Санкт-Петербург (48,2%), Пермский край (48%) и Республика Татарстан (43,2%)», – говорит эксперт.

В целом же по стране лишь 18,7% пассажирских автобусов на линиях общественного транспорта оборудованы для маломобильных граждан, а как минимум в 25 регионах, по которым есть данные, этот показатель – менее 5%. При этом та же Комплексная программа в числе целевых показателей ставит доведение доли рейсов, совершаемых низкопольными автобусами, до 100%. Правда, с оговоркой – «за исключением малого класса и маршрутов по грунтовым дорогам». Хотя и в этом направлении решения уже есть. Например, тот же ГАЗ уже создал пригородную модификацию ЛиАЗ-5292 и низкопольную Газель СІТУ.

В числе «общественных» задач программы также ставится повышение доступности остановок, скорости сообщения. То есть – все для пассажиров.

Если добавить к этому поставленную задачу снижения количества ДТП с участием городского пассажирского транспорта, картина получается достаточно оптимистичной.

Но есть одно «но». Столь масштабные планы невозможно осуществить без мощной государственной поддержки. Более того, поддержки на федеральном уровне, ведь если отдавать ситуацию на откуп регионам, разрыв может быть колоссальным. Все-таки, есть Москва и Московская область, которые, благодаря своим доходам могут позволить себе многое. А есть субъекты РФ, в которых госдолг, если верить Счетной палате, уже почти на 200% превышает доходы. Им не до автобусов.

Да, задействовать бизнес можно и нужно. Но основной импульс должен исходить все-таки «сверху» и поддерживаться на всех этапах реализации. На уровне страны именно государство должно и «маршрут прокладывать», и за «расписанием следить». Тогда всем участникам процесса удастся благополучно доехать до цели.

<https://expert.ru/2021/04/5/marshrut-obschestvenniy/?ny>

РИА НОВОСТИ; 2021.04.05; В БЛАГОВЕЩЕНСКЕ НА РЕМОНТ ДОРОГ ВЫДЕЛИЛИ ПОЧТИ ДВА МИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ

Почти 2 миллиарда рублей выделили на ремонт дорог и расположенной под ними коммунальной инфраструктуры в Благовещенске, сообщил губернатор Амурской области Василий Орлов, назвав эту сумму «беспрецедентной».

Орлов, **министр транспорта** и дорожного хозяйства Амурской области Александр Зеленин, мэр Благовещенска Олег Имамеев и руководители подрядных организаций осмотрели улицы города, отремонтированные в 2020 году, и объекты, которые предстоит отремонтировать в этом году по нацпроекту «Безопасные качественные автомобильные дороги».

«На восстановление дорожно-уличной сети города выделяются беспрецедентные суммы. Только на проведение дорожных работ в 2021 году выделено Благовещенску 1,1 миллиарда рублей, половина средств выделено по проекту «Безопасные качественные автомобильные дороги», более 600 миллионов рублей – дорожный фонд Амурской области. Кроме этого, выделено 700 миллионов рублей на ремонт коммунальной инфраструктуры, сетей, которые расположены под дорогами. Общая сумма финансирования составляет 1,8 миллиарда рублей, такие деньги никогда не выделялись для Благовещенска. Конечно, возникают вопросы и по качеству работ. Возможно, на ремонт дорог средства были бы направлены в большем объеме, но нет подрядчиков», – сказал Орлов, которого цитирует правительство Амурской области.

Особое значение Орлов уделил перекопам и просадкам грунта на отремонтированных дорогах. «Администрации города нужно определить алгоритм действий, которым нужно руководствоваться при устранении перекопов и просадок грунта. Не стоит засыпать грунтом просадки дорожного полотна, для этого есть другие, более прочные материалы, которые можно использовать как временные меры», – отметил глава региона.

Одна из таких просадок возникла на перекрестке улиц Театральная-Северная в Благовещенске, гендиректор АО «Асфальт» Андрей Сенотрусов доложил Орлову, что ее устранят до 5 мая, а с причинами дорожники будут разбираться. Для минимизации рисков просадок рассматривается вариант применения геосинтетических материалов, которые позволят повысить надежность основания асфальтобетонного покрытия.

Губернатор Приамурья подчеркнул, что при проведении нынешней дорожной кампании важно изучить недочеты 2020 года, а также своевременно вводить в эксплуатацию ремонтируемые участки.

<https://ria.ru/20210405/remont-1604256558.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛЬЯ РЕШЕТНИКОВА; 2021.04.05; В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАКЛЮЧИЛИ КОНТРАКТЫ НА РЕМОНТ ДОРОГ В 2021 ГОДУ

Контракция объектов, работы на которых пройдут в Новосибирской области в 2021 году по национальному проекту «Безопасные качественные дороги» (БКД), завершена уже на 99 процентов. Об этом стало известно в ходе оперативного совещания, которое провел первый заместитель председателя регионального правительства Владимир Знатков.

Как уточнил **министр транспорта** и дорожного хозяйства региона Анатолий Костылевский, заключены контракты, касающиеся 97 из 98 объектов. В их числе 65 объектов, находящихся в ведении ГКУ Новосибирской области «Территориальное управление автомобильных дорог», и 32 из 33 объектов на автодорогах местного значения.

Одновременно продолжается контракция объектов в рамках государственной программы «Развитие автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения в Новосибирской области» в 2015-2022 годах. По данным участников совещания, всего планируется выполнить работы на 154 объектах.

По словам Анатолия Костылевского, плановое значение доходов дорожного фонда Новосибирской области в 2021 году составляет 26,6 миллиарда рублей. Эти средства позволят привести в нормативное состояние 423,23 километров автомобильных дорог.

С 6 по 28 апреля 2021 года запланирован совместный выезд специалистов **минтранса** региона, ФКУ «Сибуправтодор», служб заказчика и представителей подрядных организаций. Они осмотрят состояние 251 объекта, работа на которых была выполнена в рамках приоритетного проекта БКД в 2017-2018 годах и нацпроекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» в 2019-2020 годах. Устранить выявленные замечания подрядчикам, на которых лежат гарантийные обязательства, необходимо будет до 1 июля 2021 года. Как отметил **министр транспорта**, эта работа по осуществлению

контроля будет проведена в соответствии с поручением **вице-премьера** российского правительства **Марата Хуснуллина**.

По данным областного правительства, в настоящее время продолжается претензионно-исковая работа по 48 гарантийным замечаниям, выявленным на объектах 2017-2018 годов. Их предстоит устранить к 1 июня.

<https://rg.ru/2021/04/05/reg-sibfo/v-novosibirskoj-oblasti-zakliuchili-kontrakty-na-remont-dorog-v-2021-godu.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА АЛПАТОВА; 2021.04.06; НА ИНТЕРНЕТ-ПЛОЩАДКАХ МОЖНО БУДЕТ АВТОРИЗОВАТЬСЯ ЧЕРЕЗ ПОРТАЛ ГОСУСЛУГ

В интернет-магазинах, порталах аренды и покупки недвижимости, сайтах по поиску работы и других агрегаторах товаров и услуг можно будет зарегистрироваться через портал госуслуг. Такое постановление правительства опубликовано сегодня.

При регистрации на многих сайтах сейчас можно подтвердить личность через аккаунты соцсетей. Теперь рядом с логотипами Facebook, ВКонтакте и другими появится значок портала госуслуг. Персональные данные при этом передаваться не будут, уверяют в **пресс-службе** Минцифры. Пользователь сам определит для себя наиболее удобный способ идентификации. Согласно постановлению, использовать портал услуг можно будет и для идентификации пользователей в соцсетях.

Для граждан это будет удобно тем, что все сведения, включая телефоны и адреса, будут храниться в государственной системе, а не на множестве сторонних площадок. Для владельцев площадок аккаунт пользователя, подтвержденный в ЕСИА (единая система идентификации и аутентификации, сопряжена с порталом госуслуг – прим. «РГ»), будет более безопасным, – такие объяснения давали ранее в Минцифры.

Авторизация через портал госуслуг позволит гражданам заключать сделки и подписывать договоры прямо в интернете. Речь идет о договорах купли-продажи товаров, услуг, автомобилей, аренды и покупки недвижимости, а также о трудовых договорах и других юридически значимых действиях. Цена каждого из заключаемых договоров не должна будет превышать 10 млн рублей.

«В случае с «Авто.ру» это поможет уменьшить количество мошенников и сделать процесс выбора и покупки автомобиля более прозрачным и предсказуемым», – считает Павел Алешин, гендиректор компании «Яндекс.Вертикали» (включает сервис «Авто.ру»). В будущем компания планирует настроить интеграцию с ЕСИА и для других своих сервисов объявлений.

В течение месяца после вступления постановления в силу Минцифры подготовит техническое решение по присоединению информационных систем владельцев интернет-ресурсов к ЕСИА, а в течение 3 месяцев обеспечит их интеграцию.

На первом этапе интеграции hh.ru (сайт агрегатора вакансий HeadHunter) с порталом госуслуг планируется проводить кросс-авторизацию пользователей на обеих площадках, рассказывает Виталий Терентьев, директор департамента специальных проектов HeadHunter. «В дальнейшем мы планируем реализовать для пользователей бесшовный кросс-платформенный функционал по поиску работы, настройке лент подходящих вакансий с использованием технологий «умного» поиска, а также доступ к электронной трудовой книжке и трудовым договорам, возможностью подать заявление на выплату пособий по безработице, а для работодателей – создать «единое окно» для работы с персоналом, от поиска сотрудников до кадрового учета», – делится Терентьев.

Пока проект будет реализовываться в экспериментальном режиме до 1 июля 2022 г. В пилотировании проекта помимо Минцифры примут участие Минэкономразвития, МВД, Минпромторг, **Минтранс**, Минстрой, ФСБ и Росреестр.

«Мы также планируем развивать предоставление госуслуг на коммерческих площадках – считаем, что людям нужно дать возможность получать госуслуги там, где это им удобно, например, прямо из соцсети или банковского мобильного приложения», – говорят в Минцифры.

<https://rg.ru/2021/04/05/na-internet-ploshchadkah-mozhno-budet-avtorizovatsia-cherez-portal-gosuslug.html>

РБК; ВЛАДИСЛАВ СКОБЕЛЕВ, ЕЛЕНА СУХОРУКОВА; 2021.04.06; В РОССИИ СОЗДАДУТ ЦИФРОВОЙ ПРОФИЛЬ ТУРИСТА ОН ПОМОЖЕТ РЕГИОНАМ ПРОГНОЗИРОВАТЬ, ГДЕ ОТКРЫТЬ КАФЕ ИЛИ ПРОЛОЖИТЬ ДОРОГУ

Ассоциация больших данных планирует проанализировать в рамках «цифровой песочницы» действия туристов и составить их цифровой профиль. Это поможет узнать, где нужно построить дополнительный отель или начать торговлю сувенирами

Суть проекта

Ассоциация больших данных (в нее входят «Яндекс», Mail.ru Group, Сбербанк, ВТБ, «МегаФон», «Ростелеком», МТС, «ВымпелКом», QIWI, «Магнит» и др.) создаст сервис для анализа действий туристов в регионах, рассказал РБК исполнительный директор этой организации Алексей Нейман. С помощью обезличенных данных от телеком-компаний, банков, операторов фискальных данных, перевозчиков, туроператоров, соцсетей и сайтов с отзывами ассоциация планирует определять потребности туристов в том или ином регионе и выявлять их нереализованный спрос. «Например, если бы в условном курортном регионе строили не только пятизвездочные отели и дорогие рестораны, а кемпинги и инфраструктуру столовых, то туристический поток мог бы быть значительно больше», – объяснил Нейман.

В цифровой профиль туриста войдет информация о стране и регионе его проживания, пол, возраст, доход и другие социально-демографические характеристики, расходы и товары, приобретенные во время поездки, перечень посещенных достопримечательностей, кафе, отелей и других объектов инфраструктуры, а также его интересы и отзывы. Нейман уточнил, что ассоциация не будет собирать данные о конкретном человеке, а будет обезличивать и группировать их, составляя информацию о туристических потоках со схожими характеристиками. В частности, система сможет выявить точки притяжения туристов с общими интересами, в которых стоило бы создать соответствующую инфраструктуру (фитнес-клубы, бары и т.д.).

Участники проекта

По словам Неймана, это будет коммерческий продукт, доступ к которому смогут получить региональные власти и частные компании – владельцы гостиничных сетей, малый бизнес и др., поскольку при работе только с государством проект может не окупиться.

К концу второго квартала ассоциация рассчитывает запустить пилотный проект, а завершить исследования – в 2022 году. Сейчас идут переговоры о внедрении системы с тремя регионами (какими – Нейман не раскрыл). Стоимость развертывания пилотного проекта составит около 10 млн руб., оценки создания полноценной системы пока нет.

Благодаря геоданным и отзывам в соцсетях система сможет определить, где необходимо установить дополнительные парковки, а где – провести дорогу к достопримечательности, говорит Нейман. Данные финансовых организаций помогут понять, в каких местах туристы покупают сувениры «за любые деньги», а где не приобретают почти ничего. «В идеальном сценарии мы сможем давать рекомендации для точечных изменений: расписания электричек, количества рейсов для удобства туристов, о необходимости направить полицейский патруль по такому-то маршруту, потому что там часто собираются пьяные люди, и т.д.», – рассуждает он.

По итогам 2020 года оборот российской туристической отрасли составил 2,1 трлн руб., что на 60% ниже, чем в предыдущий год, из-за «практически полного отсутствия внешнего и внутреннего туризма на фоне пандемии коронавируса».

Проект цифрового профиля туриста, который позволяет на основе анализа больших данных сделать вывод, куда люди приезжают отдыхать и развлекаться, где останавливаются и совершают покупки, может быть востребован в различных сферах, в том числе у ретейла, девелоперов, транспортников, турбизнеса и госорганов, полагает почетный президент Российского союза туристической индустрии Сергей Шпилько. «Чтобы выделить турпотоки, т.е. приезжих с туристскими целями, придется оценивать объемы, структуру и динамику миграционных потоков в целом, то есть заняться вплотную тем, что всегда было слабым местом нашей официальной статистики. И одной big data для этого будет недостаточно. Скорее всего, придется добирать данные разными методами, в частности выборочными обследованиями, экспертными опросами. Иначе достаточно четкую картину логистики и реализации спроса нерезидентов и гостей из других регионов получить будет трудно», – считает Шпилько.

В 2020 году россияне, по данным Ростуризма, совершили 37 млн поездок по стране, что на 43% ниже, чем до пандемии. Похожие оценки давала и Ассоциация туроператоров России, поток внутренних туристов сократился на 35–40%, примерно до 40 млн. Однако единой методики подсчета туристов, путешествующих по России, нет.

Бизнес

Представитель МТС считает, что новый сервис будет востребован у государства в том числе для понимания и планирования туристических потоков и развития территорий, а также для контроля расходов госинвестиций. Для регионов доступ к данным о портрете туриста позволит оценить места притяжения турпотоков и достаточность инфраструктуры для обслуживания их интересов. В то же время у бизнеса могут быть более детальные требования к критериям анализа, которые не могут быть обеспечены агрегированными данными, оговорился он. У МТС в Петербурге, Тюмени, Самаре и на Камчатке реализованы проекты по анализу туристических потоков, но их результаты компания не раскрывает. По словам представителя МТС, у всех крупных операторов больших данных есть собственные решения. Например, у «МегаФона» аналогичное решение с 2019 года «активно используют государственные структуры для изучения туристических потоков и возможностей развития туризма в ряде регионов», рассказал представитель этого оператора. Он считает, что «объединение разных типов данных от участников ассоциации в рамках экспериментального правового режима поможет предоставить еще больше возможностей бизнесу и государству для анализа и принятия управленческих решений по развитию туристического потенциала страны». Представитель «ВымпелКома» говорит, что компания видит большой потенциал в любых проектах, связанных с туризмом.

Риски

В марте 2021 года вступило в силу новое регулирование порядка обработки общедоступных персональных данных граждан, согласно которому можно использовать только те сведения, на обработку которых было получено согласие пользователей. Это существенно затруднило сбор и аналитику информации из соцсетей, форумов и с сайтов с отзывами граждан, напомнил зампред комиссии по правовому обеспечению цифровой экономики московского отделения Ассоциации юристов России Александр Савельев. При этом законодательство не разрешает операторам обмениваться данными своих пользователей. «Проект, подобный рассматриваемому, нельзя реализовать без обработки подобных данных, однако законодательство на данном этапе не позволяет это делать без существенных рисков и обременений для операторов», – отметил он.

Тем не менее отдельные члены ассоциации пытались запускать подобные проекты. Например, разработчик платформы машинного обучения oneFactor предлагает создать агрегированный портрет туриста, оценить туристические потоки и экономическую

привлекательность туризма для любого региона страны, следует из информации на сайте этой компании. Представитель oneFactor отказался от **комментариев**.

Нейман подчеркнул, что новый проект ассоциации отличается от других сервисов компаний более значительным числом источников данных. «Он позволит посмотреть на туристическую индустрию сразу с нескольких ракурсов и, возможно, найти новые, ранее скрытые зависимости и тренды. Мы не конкурируем с продуктами наших участников, а вместе хотим создать общий продукт на базе имеющегося опыта и знаний», – объяснил он.

Представитель Ассоциации больших данных объяснил, что для реализации проекта им, скорее всего, понадобится дорабатывать технологию в рамках экспериментально-правового режима или так называемых цифровых песочниц. Закон о таком режиме был разработан Минэкономразвития и Центром стратегических разработок и принят в прошлом году, он временно отменяет существующие законодательные ограничения для тестирования цифровых технологий. В середине марта правительство внесло в Госдуму законопроект о распространении этого режима на семь первых проектов, в числе которых были сервис телемедицины от МТС, беспилотные автомобили от «Яндекса» и др. По словам Неймана, ассоциация рассчитывает, что в рамках «цифровых песочниц» вместе с регулятором сможет определить, данные какой степени анонимизации будут наиболее полезны для аналитики турпотоков. По итогам эксперимента можно будет установить, сможет ли проект работать в рамках действующего законодательства или будут нужны изменения, отметил он.

Представитель Минэкономразвития уточнил, что проект о цифровом профиле туриста к ним на рассмотрение пока не поступал. Когда это произойдет, министерство «рассмотрит его в установленном порядке».

https://www.rbc.ru/technology_and_media/05/04/2021/6065c1079a79477f70e6d9c3?from=column_7

ВЕДОМОСТИ; ГЛЕБ МИШУТИН; 2021.04.06; ПОД НОВЫЕ УКРАИНСКИЕ САНКЦИИ ПОПАЛ КРУПНЕЙШИЙ ЭКСПЛУАТАНТ САМОЛЕТОВ АН-124; НО ВРЯД ОНИ БУДУТ ЭФФЕКТИВНЫМИ

4 апреля президент Украины Владимир Зеленский ввел в действие решение совета национальной безопасности и обороны (СНБО) об очередных антироссийских санкциях. Под ограничениями оказались 77 российских предприятий, а также авиакомпания «Волга – Днепр» и Россотрудничество. Кроме них под санкции попали машиностроительное предприятие «Севмормаш-2М», Центр судоремонта «Дальзавод» и ряд других оборонных предприятий.

Введенные СНБО санкции предусматривают ограничения по 17 пунктам. Как отмечает ТАСС, речь идет о блокировке активов, полном прекращении торговых операций, перевозок, транзита и полетов на территории Украины.

Как отмечает Олег Пантелеев из агентства «Авиапорт», для авиакомпании «Волга – Днепр» большое значение имело конструкторское сопровождение двигателей и планеров для сверхтяжелых самолетов Ан-124 «Руслан», которое осуществляется совместно с Украиной.

По его мнению, с 2014 г. на «Волга – Днепр» украинская сторона оказывала давление по политическим мотивам: увеличивала стоимость услуг, затягивала исполнение контрактных обязательств, а сданные на ремонт двигатели почему-то зависали в распоряжении украинской стороны. Сейчас взаимодействие компании с украинскими контрагентами, замечает Пантелеев, практически свелось к нулю.

Ввиду этого «Волга – Днепр» может поставить вопрос о совместной деятельности для поддержания парка с российскими государственными структурами, в том числе и с Министерством обороны, которое также располагает парком Ан-124. «Компетенции по

планеру и системам самолета у России есть», – подчеркнул Пантелеев. Проблемой по-прежнему останется ремонт авиационных двигателей Д-18, который проводят только на Украине. Представитель «Волга – Днепр» на звонок корреспондента «Ведомостей» не ответил.

Практика поставок украинских авиадвигателей в интересах России через ОАЭ и другие третьи страны широко известна, продолжает Пантелеев. И так как эксплуатанты Ан-124 единичны, то отследить эти поставки легко. «Волга – Днепр» оказалась под санкциями именно как компания, прибегающая к таким поставкам. В целом же риски для компании, которая остается крупнейшим партнером украинского авиадвигателестроительного завода «Мотор-Сич» и госпредприятия «Антонов», несомненно, существуют. Однако украинская сторона понесет большой ущерб, особенно в случае введения российских контрсанкций, считает эксперт.

<https://www.vedomosti.ru/politics/articles/2021/04/05/864696-ukrainskie-sanktsii>

**КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.04.06;
«ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ОТРАСЛЬ – САМАЯ АВТОМАТИЗИРОВАННАЯ»;
ГЛАВА «ЦИФРОВОЙ ЛОГИСТИКИ» АЛЕКСАНДР КОЧУКОВ ОБ
ЭЛЕКТРОННЫХ ПРОДАЖАХ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ**

Об особенностях онлайн-продаж услуг грузовых железнодорожных перевозок в обстановке профицита вагонов и пандемических ограничений “Ъ” рассказал генеральный директор ООО «Цифровая логистика» (оператор электронной торговой площадки «Грузовые перевозки», ЭТП ГП) Александр Кочуков.

– С какими результатами ЭТП ГП завершила 2020 год?

– Несмотря на коронавирус, мы даже приросли примерно на 4%, до уровня 260 тыс. вагоноотправок. Количество пользователей за год увеличилось на четверть, сейчас их уже более 6,4 тыс. Это говорит о том, что технология востребована. Все бизнес-процессы – регистрация клиента, ведение договорной работы, заказ услуги и получение документов для ведения бухучета – у нас оцифрованы и полностью исключают очное общение участников перевозки. При этом платформа имеет гораздо более широкий функционал, чем просто продажа вагонов. Она обеспечивает непосредственно железнодорожную перевозку, предоставление вагона, экспедирование, оплату тарифа как на территории РФ, так и на других территориях.

– Рост показателей связан с коронавирусом?

– Я бы не стал напрямую это связывать: развивается тенденция к цифровой трансформации бизнес-процессов в транспорте в принципе. А в условиях коронавируса, когда миграция людей ограничена, использование онлайн-режима способствует росту. Также, например, у нас есть казахстанские партнеры, которые используют платформу для того, чтобы упрощались многие процессы: возврата своего порожнего подвижного состава из РФ или направления порожних вагонов под погрузку, и все это происходит удаленно. Снижаются издержки компаний, убираются ненужные дополнительные затраты, связанные с наличием собственного офиса или привлечением агентов в России, которым они поручают использовать свои ресурсы... А пандемия это только усилила.

– Произошли ли в вашей деятельности какие-либо значимые перемены?

– В первую очередь это развитие международных перевозок. Сегодня с использованием цифровых технологий платформы можно организовать экспортные, импортные, транзитные перевозки. В прошлом году мы организовали в цифровом формате первый контейнерный поезд, который поехал на платформах «Трансконтейнера», компании Rail Cargo транзитом из Китая в Европу. Мы ожидаем, что спрос на услугу будет расти: в первые месяцы более десяти контейнерных поездов уже поехали через платформу. Завоевывает популярность инструмент долгосрочного планирования на ЭТП ГП – «Лоты

подвижного состава». Расширяются как география использования предлагаемых на торгах вагонов, так и их номенклатура.

Также компания получила аккредитацию Центробанка как оператор товарной поставки, с СПБМТСБ прорабатывается возможность работы в этом качестве.

– Перевозка будет включаться в цену биржевого товара?

– Сейчас идет проработка условий. Но в любом случае будет распределенный функционал: биржа обеспечивает клиринг и расчеты с покупателями и продавцами, а наша задача – обеспечить учет и контроль транспортной составляющей.

– Присоединяются ли к площадке новые администрации?

– Присоединилась Белоруссия в лице «Белинтертранса» и «Белтаможсервиса». С Финляндией, Латвией мы уже работаем. Сейчас проводится работа с железными дорогами КНР и Казахстана. Пока с ними интеграции не было. Проведены мероприятия по оценке возможностей интеграции систем, параллельно прорабатываются вопросы, связанные с законодательством и возможностью работать в цифровом формате. Но следует учесть, что компании из этих администраций уже активно используют эту платформу – например, с Казахстаном у нас пока нет прямой интеграции с перевозчиком, но такие компании, как «Кедентранссервис» или «Казтемиртранс», уже активно с платформой работают. В целом к нам присоединилось очень большое количество нерезидентов. Даже больше скажу, интерес к платформе у нерезидентов даже выше, чем у российских пользователей. Прежде всего речь идет о странах ЕАЭС.

– С какими финансовыми результатами платформа закончила год?

– Без прибыли. Как я и ранее говорил, в рамках этого стартапа у нас стоит задача максимально увеличить количество пользователей. В 2019 году было принято решение об обнулении агентского вознаграждения, то есть сегодня все операторы, которые работают с платформой, платят 30 руб. в месяц, и действует мораторий на дополнительные затраты для операторов. Это нацелено на привлечение дополнительных поставщиков.

– Этот мораторий планируется отменять в обозримом будущем?

– Это будет решением головной компании. Пока говорить об этом рано.

– На рынке установился профицит подвижного состава. Насколько вам как платформе удобно работать на рынке с большим предложением?

– У платформы нет своего сегмента. Это часть сбытовой функции и оператора, и перевозчика, дополнительный канал продаж. И когда есть профицит, операторы его используют, чтобы быстрее дотянуться до пользователя. Потому что процесс взаимодействия происходит удаленно и география этих пользователей довольно широка. Поэтому мы видим активность и в лотах, и в традиционных продажах у операторов подвижного состава, платформа развивается в рамках тенденции к цифровизации во всех отраслях.

– То есть никакого спада не наблюдается?

– Нет. Наоборот, сегодня операторы с учетом того, что есть профицит и конкуренция на рынке обостряется, ищут новые инструменты, которые позволят им выстроить удобный формат взаимодействия с клиентами и снизить свои издержки. Платформа направлена на то, чтобы предложить быструю, прозрачную и комплексную услугу. Например, часто говорят, что железные дороги проигрывают автомобилям. А представьте себе, что было бы, если бы отдельно продавался кузов, отдельно – тягач, отдельно – еще что-то. В железнодорожном транспорте вагон предлагается отдельно, перевозка – отдельно, экспедиторские услуги – отдельно. И вот уже есть как минимум три составляющие, которые формируют дополнительные затраты и сложность доступа для клиентов. А автомобиль – и вагон, и локомотив; водитель внутри – и экспедитор, и машинист. Удобно и быстро. Если для клиента железнодорожного транспорта будет достигнуто такое же удобство, мы получим и оптимизацию затрат, и скорость.

– Одним из факторов, мешающим железным дорогам получить преимущество перед автотранспортом, является невозможность обслужить последнюю милю. Планируете ли вы интегрировать в свою платформу автоперевозки?

– Мы прорабатываем возможность работы на первой и последней милях. Но нужно учитывать, что бизнес-процесс организации перевозки любым транспортом, что автомобильным, что железнодорожным, примерно одинаковый. Нужно подписать договор, сделать заказ, произвести расчет, проконтролировать исполнение и подготовить первичные документы. Эти работы в транспортной отрасли сегодня выполняются офлайн множеством компаний. На нашей платформе все эти процессы автоматизированы. Чтобы можно было присоединить автомобиль со всеми этими же процессами, они должны быть оцифрованы. Но когда мы начали присоединять автотранспортные компании как поставщиков первой или последней мили, мы столкнулись с тем, что не все их бизнес-процессы автоматизированы. И это невозможно дать клиенту как услугу. Железнодорожная отрасль – самая автоматизированная, несмотря на свою консервативность, а у портов, терминалов, автотранспорта полной автоматизации нет.

<https://www.kommersant.ru/doc/4760795>

КОММЕРСАНТЬ FM; ЕЛИЗАВЕТА СКОБЦОВА; 2021.04.05; МАЙСКИЕ «ГОТОВЯТ УДАР» ПО КОШЕЛЬКАМ; ВО СКОЛЬКО РОССИЯНАМ ОБОЙДУТСЯ ПРАЗДНИЧНЫЕ КАНИКУЛЫ

Авиабилеты и съем жилья на майские праздники серьезно подорожали. Самый значительный рост цен на аренду квартир сейчас отмечается в курортных городах Краснодарского края. По сравнению с допандемическим 2019 годом он составляет до 20%. Поднялась и стоимость авиабилетов на эти направления. Куда россияне полетят отдыхать на майские праздники? И будут ли расти цены дальше? Выясняла Юлия Жданова.

Такого числа запросов на аренду жилья не было давно, отмечает жительница Калининграда Зоя. Она сдает свои квартиры отдыхающим. По ее словам, поток людей на предстоящие майские праздники не останавливает даже существенное повышение цен: «Цены повышаются. В 2021 году даже еще больше, чем обычно. Увеличенный спрос на квартиры в центре города. Влюбленные пары обычно снимают однокомнатное жилье. Большие семьи предпочитают трехкомнатные квартиры.

Поднимают цены на жилье и в Краснодарском крае. Арендодатель из Сочи Регина в беседе с “Ъ FM” призналась, что увеличила стоимость аренды своих квартир на 20%, но это еще не предел.

Особым спросом, по ее словам, пользуются небольшие студии в центре: «Раньше такое жилье стоило где-то 800 руб. в сутки. В 2021 году – уже 1,2 тыс. руб. Самый большой спрос сейчас на эконом-комнаты. Их постоянно разбирают. Чаше всего приезжают на три-четыре дня, даже издалека, из Москвы. Обычно жилье бронируют где-то за месяц, но бывает, что и перед самым приездом».

А вот в Санкт-Петербурге, как выяснил “Ъ FM”, число желающих снять квартиру на праздники немного снизилось. Хотя до пандемии, по подсчетам портала Momondo.ru, этот город был в топе самых популярных внутренних направлений вместе с Сочи и Москвой.

И даже снижение цен пока не помогает восстановить прежний поток клиентов, говорит арендодатель Ольга: «Если сравнивать с допандемическим спросом, то он все-таки ниже на 20-30%. В обычное время цены существенно снизились. Ко мне едут гости, ориентированные на мои конкретные квартиры. Если говорить о майских праздниках, то цены не снизились, а пропорции сохранились. Люди ориентированы на центр». В топ направлений на майские праздники в 2021 году кроме курортов Черного моря вошла Москва, Казань и Калининград. Там, соответственно, и растет стоимость аренды, говорит основатель портала «Суточно.ру» Юрий Кузнецов.

Он отметил, что в конце апреля стоит ожидать нового скачка цен: «Цены выросли примерно на 20%. В России принято бронировать все в последний момент, поэтому цифры, которые мы видим сейчас, в конце апреля могут подняться в полтора раза. Если не будет никаких запретов перед майскими праздниками, вполне возможно, сработает отложенный спрос, и забронируют все точно так же, как в 2019 году».

А вот карта авиаперелетов на майские праздники в этом году, по сравнению с 2019-м, сильно изменилась, отмечают в Aviasales.ru. В 2019 году больше всего бронирований было в Грузию, Турцию, Чехию, Израиль и страны Европы. Сейчас, соответственно, все жаждущие путешествий ищут впечатления внутри страны.

И интерес к популярным российским направлениям даже выше, чем в 2019 году, говорит директор по маркетингу сервиса для путешественников Biletix Александр Мишин: «Спрос на внутренние перелеты выше, чем до пандемии, где-то на 5%. Остальное распределяется по основным международным направлениям. Ереван будет тоже популярен на майские праздники. Он открыт, легкие правила въезда, никаких карантинных ограничений, ничего не нужно, я думаю, что тоже туда люди полетят».

Если сравнить цены на перелет, скажем, в Сочи и Калининград, с допандемическим годом, то можно увидеть рост до 40%. Билеты обходятся в 12-13 тыс. руб. В 2020 году возникают лишь незначительные скачки. В **Росавиации** объясняют их сезонностью, и пока там не ждут значительного повышения стоимости авиабилетов в преддверии этого лета.

Тем не менее, на популярные курорты билеты могут подорожать, замечает главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Федор Борисов: «Есть некоторые направления, спрос на которые сохраняется, при этом предложение очень небольшое в связи с теми ограничениями, которые введены, на данных направлениях».

Естественно, стоимость билетов резко возрастает. До тех пор, пока на традиционные южные курорты предложение очень маленькое, цены будут расти – это неизбежная ситуация».

В **Минтрансе** на днях заявляли, что рынок авиаперевозок постепенно восстанавливается до уровня 2019 года. И ко второму кварталу тарифы на некоторые перелеты могут даже снизиться за счет увеличения числа рейсов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4760586>

КОММЕРСАНТЬ УФА; ВЛАДА ШИПИЛОВА; 2021.04.06; НОВОСТИ С ПОРТА; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПЛАНИРУЕТ СТРОИТЕЛЬСТВО ПОРТА В АГИДЕЛИ ТУРЕЦКИМ ХОЛДИНГОМ

В правительстве Башкирии сообщили о намерении турецкого холдинга Kozuva вложиться в строительство грузового порта в Агидели. Точный объем инвестиций еще не подсчитывался, но по приблизительным подсчетам он составит от 7 млрд руб. Предположительно, проект будет реализовываться в форме федеральной концессии. В правительстве региона считают турецкую компанию надежным инвестором. Однако в компании заявили, что строительство порта пока под вопросом. По мнению экспертов, чтобы проект окупился, необходимо построить в Агидели еще и железную дорогу.

Уфимское ООО «Фавори» (входит в турецкую группу компаний Kozuva Holding) рассматривает возможность строительства речного порта в Агидели. Создание грузового порта «позволит снизить затраты на транспортировку массовых, тяжелых и объемных грузов и обеспечить развитие внутренней российской транспортной инфраструктуры по стратегическому Уральскому меридиану», сообщили в **пресс-службе** правительства Башкирии.

Представитель группы компаний Kozuva Вадим Лапко сообщил „Ъ“, что на сегодня конкретных договоренностей с властями Башкирии нет. «**Минтранс** Башкирии предлагал

этот проект Kozuva в прошлом году, еще до пандемии, а затем переговоры затормозились. В мае в Агидель приедет делегация представителей Kozuva и **минтранса** республики», – рассказал Вадим Лапко.

Kozuva Holding основан в 1955 году. Основными направлениями деятельности являются: наземное обслуживание в аэропортах, строительство и недвижимость, текстильная промышленность и другие.

ООО «Фавори» зарегистрировано в декабре 2019 года. Основным владельцем является Сюлейман Козува, еще 10% – у Вадима Лапко. Уставный капитал компании 10 тыс. руб.

Планы создания порта в Агидели появляются не первый раз. В 2017 году Корпорация развития Башкирии сообщала, что республика подписала соглашение о намерениях с Китайской народной республикой по развитию грузового порта класса «река-море». В 2019 году Радий Хабиров обсуждал проект порта с **замминистра транспорта России** – руководителем **Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлота)** Юрием Цветковым. Проект стоимостью 2 млрд евро и с расчетным грузооборотом до 20 млн т в год включал таможенный терминал, 12 причалов, около 2 млн кв. м складских помещений, а также железнодорожную 200-километровую ветку от Уфы. О конкретных решениях по итогам переговоров не сообщалось.

Источник, близкий к администрации главы Башкирии, сообщил вчера „Ъ“, что Kozuva «серьезно относится к вопросу строительства порта, рассматривая его как агрологистический центр». «Башкирия может обеспечить грузовую базу за счет продукции сельского хозяйства в объеме 5 млн т в год. Этого пока недостаточно, но в перспективе грузооборот будет расти», – отметил собеседник.

Стоимость строительства порта, по его информации, оценивается от 7 млрд руб., окупаемость может составить около 18 лет. «Однако турков это не смущает», – добавил он.

Правительство Башкирии и **Росморречфлот** рассматривают как одну из возможных схем реализации проекта трехстороннюю федеральную концессию, где концедентом будет выступать **Росморречфлот**, а концессионером – Kozuva, пояснил собеседник.

Бывший управляющий Башкирского речного пароходства Павел Юрченко, который занимался разработкой концепции порта в Агидели, считает, что там идеальное место для его размещения: защищенная акватория, подводной канал, соседство с транзитным ходом на реке Каме. «Ключевой момент – республика никаких гарантий и поручительств не дает. Это уже шестая или седьмая турецкая компания, которая заявляет о планах строительства порта. Турки соглашаются на любые предложения правительства, разводят бурную деятельность, потом плавно съезжают с этой темы. Потому что, когда инвесторы начинают рассчитывать финансовую модель и окупаемость, они понимают, что из порта возить нечего», – подчеркнул господин Юрченко. По его мнению, порт не окупится без железной дороги. «Из Агидели возить нечего. Необходимо построить железную дорогу от Уфы. По этой ветке можно было бы возить нефтехимию Салавата и Стерлитамака не в самарский порт, как это происходит сейчас, а в Агидель. Сейчас в город заходит одна двухполосная автодорога», – сообщил эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4760973>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.04.06; АТОМНЫЕ ЛЕДОКОЛЫ НАЙДУТ ДОК В ТУРЦИИ; KYZEY STAR ПОСТРОИТ ЕГО ДЛЯ «АТОМФЛОТА» ЗА 5 МЛРД РУБЛЕЙ

Турецкая верфь Kyzey Star Shipyard стала победителем конкурса на строительство плавучего дока за 5 млрд руб. для атомных ледоколов «Атомфлота». Контракт планируется заключить на следующей неделе. Ни одна российская верфь не подала заявку на конкурс. По словам источников “Ъ”, только прямые расходы на строительство судна в РФ превышают его максимальную стоимость. Кроме того, в РФ нет свободных мощностей, способных быстро построить док длиной более 200 м.

Верфь Kuzey Star в Тузле (Стамбул), которая уже строит два парома на СПГ по заказу «Росморпорта» для линии Усть-Луга–Балтийск, в ближайшее время получит новый крупный контракт. Верфь признана победителем в конкурсе на строительство плавучего дока для атомных ледоколов для ФГУП «Атомфлот», подведомственного «Росатому». Это следует из документации, опубликованной на сайте госзакупок.

Максимальная цена контракта, включая нулевой НДС, – 4,983 млрд руб.

Всего на конкурс было подано три заявки – Kuzey, предложившей цену в 4,981 млрд руб., турецкой Epic Denizcilik ve Gemi Insaat A.S., готовой выполнить заказ за 4,45 млрд руб., и китайской Jiangsu Dajin Heavy Industry Co. LTD. за 4,57 млрд руб. Однако комиссия отказала в допуске к дальнейшему участию в закупке двум последним компаниям.

В «Атомфлоте» “Ъ” сообщили, что планируют подписать контракт на строительство дока на следующей неделе. В компании напомнили, что док строится на собственные средства. Плавучий док должен быть построен за 29 месяцев с момента подписания контракта. Он предназначен для проведения доковых ремонтов атомных ледоколов, в том числе новой серии «Арктика» проекта 22220 и судов атомно-технологического обеспечения.

Длина дока – не менее 220 м, ширина – около 48 м, высота понтона – около 6 м, грузоподъемность – около 30 тыс. тонн. Автономность судна по топливу, воде, мусору и т. д. – семь суток. Экипаж – около 30 человек. Срок службы корпуса дока должен составлять 40 лет.

Для новых ледоколов ЛК-60, учитывая их габариты, почти нет подходящих доков. Рассматривался вариант их докования в Мурманске на ПД-50, однако он затонул. Между тем российские верфи неоднократно заявляли о слишком низкой максимальной цене дока, предлагаемой «Росатомом». В итоге первый конкурс «Атомфлота», в котором могли принять участие только российские верфи, не состоялся (см. “Ъ” от 27 мая 2020 года). Как уточнял в интервью “Ъ” замглавы «Росатома», глава дирекции Севморпути Вячеслав Рукша, госкорпорация не планирует увеличивать цену контракта: «8–9 млрд руб. у нас нет, предложения, которые есть в России, превышают наши возможности». Новый док необходим госкорпорации «точно к осени 2024 года», чтобы все операции уже были на базе «Атомфлота». Пока докование новых ледоколов будут проводить в Кронштадтском доке, пояснял господин Рукша.

Источники “Ъ” в отрасли рассказывают, что российские верфи готовы были строить док за 8,5 млрд руб. С учетом выросших цен на металл, сейчас эта цена была бы еще больше, говорит один из собеседников. Дальневосточная «Звезда» предлагала выполнить заказ за 5,2 млрд руб., говорит другой источник, знакомый с ситуацией, – но верфь не укладывалась в необходимые сроки. Еще один собеседник “Ъ” утверждает, что в РФ сейчас нет свободных мощностей, готовых быстро и дешево построить док длиной более 200 м.

Несколько собеседников “Ъ” говорят, что проблема большинства российских верфей – это «фантастические» накладные расходы.

При этом ряд источников утверждает, что, с учетом отсутствия проекта и возможностей заказчика вносить корректировки, риски того, что цена будет гораздо больше максимальной, очень велики. А значит, заказ может быть убыточным для верфи. Док имеет большую металлоемкость, требует установки дорогостоящего оборудования, по прямым расходам стоимость его строительства в РФ выше 5 млрд руб., добавляют они.

По словам собеседников “Ъ”, фактически Kuzey была создана с нуля и контракт на парома для РФ стал для нее первым крупным проектом. Но даже с учетом отсутствия опыта сроки сдачи паромов сдвинулись только на полгода, причиной этому стала пандемия (см. “Ъ” от 3 августа 2020 года). Собеседники “Ъ” отмечают, что у Kuzey меньше накладные расходы и нет сложностей с закупкой оборудования, как у подпавших под санкции верфей ОСК.

<https://www.kommersant.ru/doc/4761020>

КОММЕРСАНТЪ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2021.04.06; ИНВЕСТИЦИОННЫЙ СТАНДАРТ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРИСТУПИЛО К УНИФИКАЦИИ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РЕГИОНАХ

Белый дом приступил к унификации правил ведения инвестиционной деятельности в регионах: Минэкономики разработало методику написания инвестдеклараций – документа о приоритетах развития региона, его конкурентных преимуществах и мерах поддержки инвесторов. К июню такие декларации должны представить семь пилотных регионов. В течение 2021 года они также внедрят правила реализации проектов и цифровую инвесткарту региона – также по стандартам Минэкономики. В перспективе предполагается создание единой инвестиционной карты России – портала поддержки всех инвесторов в режиме «одного окна».

Минэкономики определило методику, по которой регионам предстоит писать инвестиционные декларации. Такие документы должны консолидировать всю необходимую инвесторам информацию для принятия решений о вложениях в региональные проекты. Письмо с методикой отослано главам семи пилотных регионов (Москва, Московская, Тульская, Ярославская и Сахалинская области, Мордовия и Татарстан). Им надлежит представить ведомству свои инвестдекларации уже к 31 мая.

Напомним, на протяжении 2020 года власти занимались разработкой мер стимулирования инвестактивности (региональные СЗПК, фабрики проектного финансирования, механизм инфраструктурных облигаций). При этом власти отмечали, что раздачи денег регионам ждать не стоит и правила поддержки инвестпроектов будут унифицированы. Разработка деклараций – первый этап этой работы.

Согласно методике, регионы будут составлять инвестдекларацию с акцентом на один-два года и прогнозом до пяти лет. Документ будет обновляться ежегодно по решению губернатора.

Декларация будет состоять из восьми блоков с информацией об инвестприоритетах и возможностях региона. Первая часть – описание региона, его инвестиционной стратегии (отраслевые и технологические приоритеты) и преимуществ. Вторая описывает опыт региона в реализации инвестпроектов: инвесткоманда (опыт, количество сделок, объем привлеченных инвестиций), примеры успешных проектов (вклад в ВРП, эффект для региона). При описании мер поддержки регионам надлежит разработать матрицу предпочтений, удобных для сравнения по минимальному размеру вложений, требованиям к участникам и обязательствам, а также видам поддержки и условиям применения (например, налоговые льготы и срок их действия). В документе указаны источники данных для декларации (Росстат, Минстрой и пр.) и методики расчета показателей.

Только половина регионов готовы перенаправить бюджетные кредиты на новые проекты. В Минэкономики ожидают, что принятие инвестдеклараций «будет способствовать обеспечению бесшовного взаимодействия» инициаторов проектов, инвесторов и региональных госорганов. На втором этапе регионы займутся обеспечением практической составляющей инвестпроектов – написанием пошаговых алгоритмов действий для ключевых потребностей инвестора (присоединения к сетям, получения разрешений). Эти инструкции составят свод инвестиционных правил – их стандарт также будет разработан Минэкономики. Третий этап работы будет связан с созданием инвестиционной карты региона: в нее в том числе будут погружены инвестдекларация, свод правил, а также сервисы для инвесторов.

Весь блок работ пилотным регионам необходимо завершить в течение 2021 года.

По словам губернатора Сахалинской области Валерия Лимаренко, чтобы инвесторы захотели вкладывать деньги в те или иные регионы, необходимо создать комфортные условия для бизнеса и обеспечить ему удобный доступ к информации о возможностях реализации инвестпроектов. «Открывая инвестиционную карту, инвестор сможет узнать,

снабжены ли, например, площадки электрическими сетями, газом, обустроены ли дороги, на какие преференции инвестор может претендовать», – добавляет губернатор.

Комплексная система поддержки региональных инвестпроектов обсуждалась 31 марта на заседании Госсовета с участием **первого вице-преьера Андрея Белоусова**. В перспективе созданные по единым правилам инвесткарты регионов составят единую инвесткарту России – она де-факто станет витриной данных обо всех инвестпроектах, а также сконцентрирует широкий перечень сервисов для инвесторов для реализации принципа «одного окна».

<https://www.kommersant.ru/doc/4761083>

КОММЕРСАНТЪ; ВАДИМ ВИСЛОГУЗОВ; 2021.04.06; ГУБЕРНАТОРАМ ПОЗВОЛЯТ ПЕРЕЗАНЯТЬ; БЮДЖЕТНЫЕ КРЕДИТЫ 2020 ГОДА МОЖНО БУДЕТ ГАСИТЬ ЗАЙМАМИ 2021-ГО

Федеральный центр продолжает разбираться с последствиями оказания масштабной помощи регионам в «ковидном» году. Белый дом решил, что бюджетные кредиты, выданные в конце 2020 года сроком на семь месяцев для закрытия дефицитов бюджетов территорий, можно будет гасить новыми бюджетными кредитами, которые будут предоставляться в 2021-м. Кроме того, регионы, уже задолжавшие больше, чем позволяет Бюджетный кодекс, все же смогут брать короткие казначейские кредиты на текущие нужды – норма о предельном уровне госдолга субъектов РФ замораживается до конца 2021 года.

Утвержденное премьером **Михаилом Мишустиным** постановление правительства смягчает правила предоставления бюджетных кредитов регионам. Напомним, за 2020 год госдолг российских регионов вырос на 18% и достиг 2,5 трлн руб. – до этого в течение трех лет он только снижался. И более половины этого прироста пришлось на практически бесплатные бюджетные кредиты федерального центра (со ставкой 0,1% годовых). В итоге сейчас регионы должны правительству уже 1,1 трлн руб. В 2020-м бюджетных кредитов было выдано на 223 млрд руб. В условиях подскочивших из-за пандемии расходов (на 17% в сравнении с 2019 годом) эти деньги позволили регионам закрыть дефициты бюджетов и не залезть в дорогие долги перед банками.

Однако выданные в конце 2020 года сроком на семь месяцев бюджетные кредиты теперь надо центру возвращать – в срок до 1 июля 2021 года. Речь идет о кредитах, которые выдавались регионам на пополнение бюджетных остатков (ими они закрывают дефициты бюджетов). Постановление фиксирует, что в 2021 году взять новые бюджетные кредиты на пополнение остатков субъекты РФ смогут только после того, как вернут такие же прошлогодние займы. Понимая, что вернуть деньги в срок у многих регионов вряд ли получится, устанавливается, что бюджетные кредиты 2021 года можно будет использовать на погашение выданных в конце 2020-го.

Изменения направлены на то, чтобы не допустить закредитованности регионов», – пояснил в понедельник Минфин.

Старший аналитик группы региональных рейтингов АКРА Илья Цыпкин отмечает, что такое уточнение правил позволит регионам не привлекать коммерческий долг для рефинансирования бюджетных кредитов и избежать удорожания обслуживания задолженности. Эксперт отмечает, что пока неясно, на какой срок будут выдаваться бюджетные кредиты в 2021 году: «Если эта мера будет носить краткосрочный характер, то проблема рефинансирования может вернуться в ближайшее время».

Вторая поправка до конца 2021 года приостанавливает требование о предельной величине госдолга для получения бюджетных кредитов на пополнение остатков. Сейчас ст. 107 Бюджетного кодекса устанавливает, что госдолг регионов не должен превышать размера их собственных доходов (то есть без учета трансфертов). Для тех, у кого доля дотаций центра в течение двух последних лет выше 40% собственных доходов, госдолг не должен

превышать половины своих поступлений. Замораживание этого трудновыполнимого для многих норматива позволит территориям брать короткие кредиты Управления Федерального казначейства (УФК). Поясним, что в течение года регионы берут казначейские кредиты для экономии на процентных расходах по банковским займам.

Некоторые территории, не имея возобновляемых кредитных линий, используют кредиты УФК для финансирования кассовых разрывов.

По словам Ильи Цыпкина, эта мера позволит регионам с высокой долговой нагрузкой или с низкой долей собственных доходов привлекать бюджетные кредиты для финансирования своих социальных обязательств. Эксперт отмечает, что норма о пределе госдолга приостановлена до конца 2021 года «и пока остается открытым вопрос, как будут справляться субъекты, превысившие эти нормативы, в 2022 году».

Только половина регионов готовы перенаправить бюджетные кредиты на новые проекты. Напомним, что ситуация с долгами территорий обсуждалась на совещании у **Владимира Путина** на прошлой неделе (см. “Ъ” от 1 апреля). Там речь шла не только о «свежих» бюджетных кредитах 2020 года, но и об уже реструктурированной задолженности. В отношении нее федеральные власти тоже пошли на послабления. Губернаторам был предложен взаимовыгодный вариант: при направлении сэкономленных на реструктуризации денег на новые инфраструктурные проекты в своих регионах долг будет частично списываться – в счет налогов в федеральный бюджет, которые будут генерировать такие проекты. Сейчас, по информации Минэкономки, этой возможностью готовы воспользоваться 49 регионов-должников из 69: они представили в правительство проекты почти на 100 млрд руб. (см. “Ъ” от 2 апреля).

<https://www.kommersant.ru/doc/4761047>

ТАСС; 2021.04.05; МИШУСТИН: ПРОГРАММА РАЗВИТИЯ АРКТИКИ СКООРДИНИРУЕТ УСИЛИЯ В РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ В РЕГИОНЕ

Новая госпрограмма развития Арктической зоны позволит скоординировать усилия при реализации крупных и важных для экономики России проектов, сообщил **премьер-министр Михаил Мишустин** на оперативном совещании со своими заместителями в понедельник.

«Принятая государственная программа позволит скоординировать усилия органов власти, бизнеса и общества при реализации масштабных проектов, важных для экономики страны», – подчеркнул он.

Мишустин напомнил, что эта программа рассчитана на ближайшие четыре года. «На ее реализацию в течение трех лет будет направлено около 15 млрд рублей, в том числе уже в текущем году – почти 3,5 млрд [рублей]», – добавил он.

«Цель этой программы – обеспечить устойчивое развитие региона, создать десятки тысяч новых рабочих мест и повысить доходы людей, оказать бизнесу поддержку в реализации перспективных проектов и привлечь в регионы Арктики инвесторов и квалифицированных специалистов, обеспечить приток частных капиталов в объемах, которые во много раз превосходят вложения государственных средств», – отметил председатель правительства. «При этом крайне важно улучшить качество жизни и сохранить традиции коренных малочисленных народов Севера, Сибири, Дальнего Востока, проживающих в Арктической зоне России», – указал он.

<https://tass.ru/ekonomika/11070075>

КОЛЫМА ПЛЮС ТВ; 2021.04.05; МАГАДАНСКИЙ АЭРОПОРТ НАХОДИТСЯ ПОД ОХРАНОЙ МИНТРАНСА РОССИИ

Международный аэропорт «Сокол» в Магадане теперь под круглосуточным наблюдением и защитой **Министерства транспорта России**. Сотрудники ведомства пресекают

попытки проникновения в зону транспортной безопасности, выявляют подозрительные предметы и предотвращают акты незаконного вмешательства.

По словам специалистов Приморского филиала Управления ведомственной охраны **Минтранса**, анализ рынка охранных услуг на транспорте показывает, что услуги государственных предприятий более эффективны и востребованы, чем частных подразделений. Работники в обязательном порядке проходят специальную подготовку и получают аттестацию. В этом году колымский аэропорт отметит 30-летие. Здесь трудится более 500 человек, которые обеспечивают бесперебойное авиасообщение Магадана и Москвы, Хабаровска, Петропавловска-Камчатского, Новосибирска, Владивостока, Анадыря, Якутска и Иркутска. Ежегодно Аэропорт Сокол перевозит до 400 тысяч пассажиров.

<https://kolymaplus.ru/news/magadanskiy-aeroport-nahoditsya-pod-ohranoy-mintransa-rossii/14113>

ИНТЕРФАКС; 2021.04.05; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ К 15 МАЯ ДОЛЖНО ПРЕДЛОЖИТЬ ДОПМЕРЫ ПОДДЕРЖКИ АВИАПЕРЕВОЗОК ЖИТЕЛЕЙ ДФО

Правительство РФ к 15 мая должно предложить дополнительные меры поддержки авиаперевозок жителей Дальневосточного федерального округа (ДФО). Такое поручение дал президент **Владимир Путин** по итогам совещания с членами правительства 10 марта, говорится на сайте Кремля.

«Провести анализ доступности для населения воздушных перевозок по внутренним маршрутам с Дальнего Востока и в обратном направлении с учетом имеющихся механизмов государственной поддержки и при необходимости представить предложения по дополнительным мерам повышения такой доступности для населения субъектов РФ, входящих в состав ДФО», – говорится в сообщении.

В госбюджете на этот год на программу субсидирования перелетов с Дальнего Востока, в Симферополь и Калининград (утверждается одним постановлением) было выделено 5,8 млрд руб. Воспользоваться перевозками по льготным ценам могли только определенные категории пассажиров: граждане РФ до 23 лет и старше 55 лет (мужчины – старше 60), инвалиды и сопровождающие их лица, многодетные семьи. В начале года правительство выделило еще 5 млрд руб. на авиаперевозки с Дальнего Востока. При этом, согласно новому постановлению, субсидируемые авиабилеты стали доступны для всех жителей ДФО с постоянной регистрацией в регионе.

Еще одно поручение президента касается поддержки создаваемой дальневосточной авиакомпании «Аврора».

«Определить дополнительные меры государственной поддержки (в том числе механизмы, объемы и источники финансирования) развития маршрутной сети межрегиональных и местных перевозок, осуществляемых авиационной компанией, основной деятельностью которой является осуществление перевозок пассажиров и грузов в Дальневосточном федеральном округе, предусмотрев приоритетное использование авиационной техники отечественного производства», – сказано в поручении. Промежуточный доклад по нему нужно сделать до 15 мая, финальный – до 15 декабря.

ИНТЕРФАКС; 2021.04.05; АЭРОФЛОТ ПОДТВЕРДИЛ ОТКРЫТИЕ АВИАХАБА В АЭРОПОРТУ КРАСНОЯРСКА С 1 ИЮНЯ

ПАО «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) подтвердило запуск международного регионального хаба авиакомпании в аэропорту Красноярска с 1 июня, сообщила **пресс-служба** «Аэрофлота» со ссылкой на результаты заседания совета директоров ПАО.

Открытие авиахаба будет сопровождаться запуском четырех рейсов из Красноярска: в Сочи, Краснодар, Благовещенск и Симферополь.

Как сообщалось, в феврале «Аэрофлот» внес в летнее расписание рейсы из Красноярска по девяти направлениям. В середине марта стартовала продажа билетов, но только по пяти из ранее заявленных маршрутов: Благовещенск, Краснодар, Сочи, Симферополь и Владивосток (будет выполняться авиакомпанией «Аврора»).

О планах создания в Красноярске авиахаба – узлового аэропорта, используемого для стыковочных рейсов, – «Аэрофлот» объявил летом 2018 года. В настоящее время компания летает в Красноярск только из своего базового аэропорта «Шереметьево». Входящие в группу «Аэрофлот» авиакомпании «Победа» и «Россия» выполняют рейсы, соответственно, из Москвы («Внуково») и Санкт-Петербурга («Пулково»).

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЯ ФИЛИППОВА; 2021.04.05; ТЕСТ НА АЛКОГОЛЬ ПИЛОТЫ ПРОЙДУТ ДО И ПОСЛЕ ПОЛЁТА; В КАБМИНЕ ГОТОВЯТ НОВЫЕ ПРАВИЛА ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ ЛЁТНОГО СОСТАВА

Если авиадиспетчера или члена экипажа самолёта заподозрят в употреблении алкоголя во время полёта или смены, его смогут отправить на освидетельствование, а если он не пройдёт процедуру – уволить. Также к полётам временно не допустят пилотов и бортпроводников, которые принимают определённые лекарства. Эти и другие правила хотят ввести поправками в Воздушный кодекс, которые Госдума готовит к рассмотрению во втором чтении, и новым приказом **Минтранса**, опубликованным на портале проектов нормативных актов.

Ни один пилот, стюардесса или авиадиспетчер не может приступить к работе, пока его не признает годным к работе врачебно-лётная комиссия, проверенная **Росавиацией**. При этом специалистам надо периодически подтверждать профпригодность. Например, второй пилот пассажирского самолёта должен получать медзаключение раз в год, а когда ему исполнится 60 лет – раз в полгода.

В каких случаях кандидата признают годным, устанавливает приказом **Минтранса**. В министерстве разработали новый вариант таких правил, в котором подробнее расписали, когда можно забыть о лётной карьере, а когда шанс ещё есть. Например, с ишемической болезнью сердца в авиацию не возьмут. А если врачи обнаружат риск развития сердечно-сосудистых заболеваний, то стать вторым пилотом или стюардессой всё ещё можно, если снизить влияние некоторых факторов, например, похудеть и бросить курить.

Кроме того, на федеральном уровне хотят прописать, как быть с татуировками. Авторы проекта отмечают, что тату допустимы, если они небольшие, находятся на закрытых частях тела и не относятся к агрессивной, националистической или террористической тематике.

Во время осмотра медицинский психолог выяснит, в каком возрасте и почему кандидат решил набить рисунки, и может порекомендовать удалить их до следующей комиссии.

При этом в проекте указали, что каждый случай проблем со здоровьем прописать невозможно, поэтому решение остаётся за специалистами комиссии. Главное же при медицинском освидетельствовании – оценивать состояние кандидата комплексно, считает лётчик-космонавт, депутат Госдумы Максим Сураев. «Бывает, у человека есть небольшие отклонения или нарушения, но когда во время комиссии ему делают электрокардиограмму с нагрузкой, – всё нормально, никаких сбоев. А у другого могут отсутствовать выраженные нарушения, но уже при незначительной нагрузке проявляется тахикардия. Поэтому здоровье надо оценивать вкуче, а не по признакам вроде: «У тебя больше трёх пломб – до свидания», – пояснил он «Парламентской газете».

Между медкомиссиями за здоровьем членов экипажа и диспетчеров тоже должны следить. Этим занимается врач по авиационной и космической медицине, который, как правило, трудится в самой авиакомпании. Он может не допустить сотрудников к работе. Например, если бортпроводнику предписана коррекция зрения, а у него с собой нет ни линз, ни очков, его не пустят в самолёт, сказано в проекте правил.

В документе также указали, что сотрудникам нельзя разрешать выполнять свои обязанности, если они получают медпомощь или принимают лекарства, которые могут сказаться на безопасности полётов. При этом каждый авиаспециалист обязан сообщить врачам, что ему сделали операцию, нашли профессиональное заболевание, выписали линзы для глаз или слуховой аппарат, определили беременность или назначили приём лекарств. По словам Сураева, речь может идти о препаратах, которые замедляют реакцию или ещё как-то влияют на поведение. И это логично – после приёма седативных средств нельзя управлять даже автомобилем, а в случае с пилотом речь идёт об ответственности за десятки, а то и сотни жизней.

Что касается стандартных медосмотров для сотрудников сферы транспорта, члены экипажа тоже должны проходить их, но не отдельно, а в процессе медосвидетельствования, отмечают в готовящихся правилах. При этом в проекте приказа **Минтранса** уточняют: если условия, в которых работают сотрудники авиакомпании, признаны вредными, им надо проходить осмотр в центре профпатологии каждые пять лет, чтобы не пропустить развитие профзаболеваний на ранней стадии. А если нужных центров в населённом пункте нет, осмотр станет проводить мобильная медицинская бригада врачей-специалистов. Организовывать такие обследования обязан работодатель.

Небо или бутылка

В Правительстве рассчитывают, что новые правила начнут действовать с 1 сентября 2021 года. Они должны дополнить разработанные кабмином поправки в Воздушный кодекс, призванные усилить ответственность членов экипажа и диспетчеров. Если закон примут, авиакомпания сможет расторгнуть договор со специалистом, которого оштрафовали за употребление наркотиков или который не прошёл медосмотр и освидетельствование на состояние опьянения.

А кроме традиционного обследования перед полётом или сменой сотрудника смогут проверить и после окончания работы, если за это время произойдёт какой-то инцидент с его участием, или будут основания полагать, что он пьян.

Максим Сураев рассказал, что сталкивался в своей практике с такими нарушениями. По его словам, в законодательстве есть лазейки, которые позволяют безнаказанно обходить правила и подвергать риску не только себя, но и пассажиров. «Законопроект позволит предупреждать, ограничивать или вообще исключать злоупотребление алкоголем. А если человек попался с наркотиками, пусть даже в нерабочее время, как он может возить пассажиров? Это недопустимо», – подчеркнул депутат.

Кроме того, авиаспециалистам нельзя принимать без назначения врача лекарства, влияющие на безопасность полётов. Какие препараты считать таковыми, определит Минздрав по согласованию с **Минтрансом**.

<https://www.pnp.ru/top/test-na-alkogol-piloty-proydut-do-i-posle-polyota.html>

КОММЕРСАНТЪ; ДАРЬЯ КУЧЕРЕНКО; 2021.04.06; ГРАЧА НЕ ВЫЗЫВАЛИ; СТОЛКНОВЕНИЕ САМОЛЁТА «АЭРОФЛОТА» С ПТИЦЕЙ ОЦЕНИЛИ В 17 МЛН РУБЛЕЙ

Суды продолжают последовательно поддерживать авиакомпании в спорах с аэропортами по итогам случаев столкновения самолетов с птицами. Так, Арбитражный суд Башкирии взыскал с аэропорта Уфы 17 млн руб. в пользу «Аэрофлота» по итогам столкновения Airbus A320 с грачом. Аэропорт собирается обжаловать решение. По мнению экспертов, подобные споры стимулируют операторов аэропортов усиливать орнитологическую защиту.

Арбитражный суд Башкирии 2 апреля постановил АО «Международный аэропорт Уфа» (МАУ; принадлежит властям Башкирии) выплатить суммарно около 17 млн руб. по иску «Аэрофлота», полностью удовлетворив требования перевозчика. В эту сумму «Аэрофлот»

оценил убытки после инцидента 9 августа 2017 года, когда Airbus A320, следовавший в Шереметьево, при взлете в Уфе столкнулся с птицей, повредившей двигатель.

В 2020 году, по данным **Росавиации**, было зарегистрировано 765 случаев столкновения птиц с самолетами, из них 48 – признаны инцидентами.

Это почти вдвое меньше, чем годом ранее (более 1,3 тыс. случаев). Вопрос орнитологического обеспечения аэропортов особо остро встал именно в 2019 году, после того как Airbus A321 «Уральских авиалиний» (U6178 Москва–Симферополь) совершил жесткую посадку на кукурузном поле после попадания в большую стаю сизых чаек. На борту находились 226 пассажиров и 7 членов экипажа, за помощью к медикам обратились 75 человек, жертв удалось избежать.

Инцидент в Уфе расследовала комиссия **Росавиации** и **Ространснадзора**, придя к выводу, что столкновение самолета с птицей «носит случайный характер» и аэропорт не нарушал воздушное законодательство. Представители аэропорта называли перелет грача «случайным, неконтролируемым природным фактором».

Суд же не увидел доказательств работоспособности оборудования для отпугивания птиц в день столкновения и не посчитал доказанным, что оно было правильно установлено. Там пришли к выводу, что авиаузел не обеспечил орнитологическую безопасность полетов, в частности не выполнил рекомендации орнитологов, проводивших обследование за два года до инцидента.

Те советовали установить на ограду аэропорта дополнительные приспособления и высадить параллельно взлетным полосам липы, дубы и несколько рядов плодовых деревьев. Кроме того, сотрудники аэропорта не предупредили экипаж о перелете грача, хотя в тот день в авиагавани была сложная орнитологическая обстановка, посчитал суд, сообщение о перелете птиц в зоне взлетной полосы поступило в аэропорт через службу автоматической передачи информации ATIS за полтора часа до полета, но не было внесено в специальный журнал.

В **пресс-службе** аэропорта Уфы сказали “Ъ”, что не согласны с решением и будут его обжаловать. «По итогам проверки АО МАУ **Росавиацией** установлено, что все необходимые мероприятия по обеспечению орнитологической безопасности полетов в аэропорту Уфа выполняются в полном объеме», – отметили там.

В случае если суды всех инстанций встанут на сторону «Аэрофлота», аэропорт обратится за выплатой страхового возмещения в СОГАЗ.

Последним крупным взысканием с аэропорта по подобному инциденту было 2,9 млн руб., которые аэропорт Симферополя должен возместить «Уральским авиалиниям». Позицию аэропорта о том, что птиц привлекает полигон отходов, расположенный в 15 км от аэропорта, суд не стал учитывать. Исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев напоминает, что «Аэрофлот» и другие авиакомпании регулярно и в основном успешно судятся с операторами аэропортов из-за столкновений самолетов с птицами. По его мнению, судебные споры стимулируют операторов аэропортов усиливать меры по орнитологической защите и страховать свою ответственность перед перевозчиками.

<https://www.kommersant.ru/doc/4761021>

BUSINESS CLASS; 2021.04.05; ПЛАНЫ ХОТЬ КУДА. ИЗ ПЕРМИ СОБИРАЮТСЯ ОТКРЫТЬ НОВЫЕ СУБСИДИРОВАННЫЕ РЕЙСЫ

Краевые власти готовы поддержать из бюджета открытие авиарейсов из Перми в пять российских городов: Астрахань, Красноярск, Томск, Мурманск, Махачкалу. По мнению экспертов, у всех направлений есть туристический потенциал.

Министерство транспорта Прикамья расширит число субсидируемых рейсов из Перми. Как пояснили Business Class в ведомстве, на поддержку внутрироссийских маршрутов пойдут средства, которые изначально были предусмотрены в бюджете на субсидирование полетной программы в Чехию.

«В связи с тем, что регулярное сообщение России с Прагой еще не возобновлено, экономия первого полугодия распределена на региональные направления: Астрахань, Красноярск, Томск, Мурманск, Махачкалу. Запуск авиарейсов запланирован с мая этого года», – рассказали в **минтрансе**.

Эти направления будут рассмотрены в ходе отбора для получения федеральной субсидии. Если **Росавиация** примет положительное решение, рейсы станут финансировать из двух источников. В противном случае министерство проведет отбор перевозчиков с условием субсидирования только из краевого бюджета.

На заседании регионального правительства в феврале **министр транспорта** Прикамья Андрей Алякринский рассказал, что на субсидирование авиарейсов в 2021 году запланировано 361,8 млн рублей, из них 149,8 млн рублей пойдет на маршрут Пермь – Прага. Часть средств и направят на новые рейсы.

По мнению экспертов, все пять направлений будут в той или иной степени востребованы для туристических поездок. По просьбе Business Class специалисты OneTwoTrip оценили интерес пермяков к полетам в города, куда планируется открыть прямые рейсы. Количество поисковых запросов клиентов сервиса с 1 по 24 марта 2021 года сильнее всего увеличилось на рейс из Перми в Махачкалу – направление рассматривали почти в три раза чаще, чем за аналогичный период 2019 года. Далее следует Мурманск (рост 143%), Астрахань (15%), Красноярск (8%) и Томск (5%). Для сравнения взяты данные 2019 года, так как в марте прошлого года уже начали действовать «коронавирусные» ограничения.

«Статистика свидетельствует о востребованности авиарейсов из Перми в эти города. Из-за ограниченного международного авиасообщения в этом году произошло перераспределение туристических потоков: многие отдают предпочтение российским курортам за неимением большого количества доступных зарубежных альтернатив. С этим также можно связать резкий рост интереса пермяков к полетам в Махачкалу и Мурманск – двум популярным направлениям этого года», – отмечает Елена Шелехова, руководитель **пресс-службы** сервиса для планирования путешествий OneTwoTrip.

Исполнительный директор Пермской туристической гильдии Елена Елагина полагает, что в случае открытия прямых рейсов в Астрахань операторы смогут оперативно сформировать туры. «Там много турбаз, развит рыболовный туризм. Частью путешествия может быть посещение Долины лотосов», – перечисляет она. Сейчас до Нижнего Поволжья пермяки могут отправиться на круизном теплоходе. Появление авиабилетов до Астрахани, по мнению г-жи Елагиной, увеличит турпоток этого направления.

По ее словам, интерес есть к посещению и Северного Кавказа, и Заполярья. Появляются и соответствующие предложения от пермских туроператоров. Например, «Биармия-Тур» в феврале организовал групповое путешествие по Мурманской области. «Автокруиз» сформировал автобусные туры с посещением Пятигорска, Ессентуков, Кисловодска, Домбая, Ингушетии, Дагестана и Чечни.

Генеральный директор турфирмы «Валида» Елена Шперкина также позитивно оценила планы по открытию новых рейсов по России. По ее словам, пандемия стала катализатором развития внутреннего туризма. «Положительный момент в том, что люди стали посещать места, которые до этого практически не рассматривали для путешествий. Псков, Тобольск, Томск, Красноярск. Вариантов может быть много, – рассуждает она. – Не стоит забывать и о том, что чем больше будет рейсов из Перми в различные города, чем выше шанс на «встречные» поездки – в Прикамье», – добавила эксперт.

По ее мнению, формирование туристического потока может послужить толчком для улучшения инфраструктуры и сервиса.

«В том числе поэтому важно поддерживать открытие именно внутренних рейсов. С самого начала мне было непонятно, почему Пермский край субсидирует рейс в Прагу. В первую очередь мы должны мотивировать людей к путешествиям по своей стране», – считает Елена Шперкина.

Соглашение об организации рейса из Перми в Прагу **министерство транспорта** Пермского края и компания «Уральские авиалинии» заключили летом 2019 года, в сентябре стартовала полетная программа. В 2019 году субсидии на выполнение полетов из Перми в Прагу составили 44 млн рублей. Средняя загрузка самолетов сложилась на уровне 54%. В январе 2020 года **минтранс** предложил увеличить частоту полетов с двух до трех раз в неделю. Вместо этого маршрут закрылся – вмешался коронавирус. Перевозчик успел выполнить 22 парных рейса Пермь – Прага. Субсидии авиакомпания получила только за фактически выполненные полеты – 24 млн рублей. Всего в 2020 году на эту цель было предусмотрено почти 150 млн рублей – как и в 2021-м.

Помимо рейса в Прагу из краевого бюджета поддерживается десять региональных направлений полетов из Перми: в Калининград (и обратно), Казань, Самару, Нижний Новгород, Краснодар (и обратно), Сургут, Новосибирск, Минеральные Воды (и обратно), Уфа, Тюмень, Волгоград. Суммарно субсидии на них в текущем году составляют 167 млн рублей.

<https://www.business-class.su/news/2021/04/05/plany-hot-kuda-iz-permi-sobirayutsya-otkryt-novye-subsidirovannye-reisy>

ЯСИА; 2021.04.05; «ЕЩЕ ПОЛЕТАЕМ!» ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИИ ВЫДЕЛИТ ФИНАНСИРОВАНИЕ НА АВИАПЕРЕЛЕТЫ ЖИТЕЛЕЙ ИЗ ЯКУТСКА

Министерство транспорта республики ведет работу с **Минтрансом России** по вопросу выделения дополнительного финансирования на субсидируемые перелеты из Якутска в Москву и Санкт-Петербург. Документ основывается на мартовской встрече **президента России Владимира Путина** с правительством страны, где глава поручил провести оценку принятых мер по обеспечению перевозки жителей Дальнего востока, сообщает ЯСИА.

Напомним, что 24 января правительство России подписало распоряжение о выделении дополнительных 5 млрд руб. на льготные авиабилеты для жителей Дальнего Востока. На билеты для льготных категорий населения (пенсионеры, инвалиды, многодетные семьи, граждане до 23 лет) ранее уже было выделено 5,8 млрд рублей. Документ опубликован на сайте правительства. Полагалось, что билеты будут доступны всем категориям граждан и благодаря субсидии сэкономить на авиаперевозках смогут как минимум 450 тыс. человек. Однако из списка субъектов Дальнего востока по неизвестным причинам «выпал» Якутск, а также Чита и Улан-Удэ.

В феврале правительство Якутии провело ряд рабочих встреч с **Росавиацией** и **Минтрансом России** по вопросу выделения дополнительных квот на субсидируемые перелеты из Якутска. По этой теме неоднократно высказывался глава республики Айсен Николаев.

«Конечно, я считаю крайне несправедливым, что дополнительные субсидии на авиабилеты во время распределения получили не все крупные города, включая Якутск. Допущена большая ошибка со стороны **Минтранса РФ**. Сейчас после обращения к руководству правительства страны ряда глав регионов, в том числе меня, началось активное рассмотрение этого вопроса. Мы надеемся, что **министерство транспорта** разберется в ситуации и справедливость будет восстановлена», – заявил Айсен Николаев в ходе одного из прямых эфиров.

В итоге **Минтранс России** готовит документ по дополнительной потребности регионов ДВ в части субсидированных авиабилетов.

«**Минтранс России** готовит на рассмотрение правительства России документ о выделении дополнительного финансирования на субсидирование авиабилетов для жителей Якутска, Читы и Улан-Удэ. Буквально на прошлой неделе мы направили информацию по дополнительным потребностям нашего региона. Я надеюсь, что вскоре, возможно в апреле, этот вопрос будет, наконец, решен», – сообщил ЯСИА **министр транспорта** республики Владимир Сивцев.

По расширенной программе субсидирования авиаперелетов без возрастных ограничений **Росавиацией** приняты положительные решения по трём аэропортам вылета и прилёта в республике: это маршруты Мирный – Москва – Мирный, Полярный – Москва – Полярный и Нерюнгри – Москва – Нерюнгри.

Отметим, что документ был подготовлен на основании прошедшего 10 марта совещания **президента России Владимира Путина** с членами правительства, в ходе которого была затронута тема авиаперевозок на дальнем Востоке.

Глава страны поручил правительству провести оценку достаточности принятых мер, для того чтобы обеспечить перевозки людей, которые хотят посещать другие регионы России, «причём без учёта возрастных ограничений», а также проанализировать, «как это всё работает, какие ещё нужны ресурсы для того, чтобы обеспечить передвижение людей в нормальном режиме».

Правительство Якутии также активно работает над вопросом субсидированных авиаперелетов из Якутска внутри республики.

«Проблема с ценами на авиабилеты очень серьезная, поэтому мы должны делать всё, чтобы цены на билеты, в первую очередь на местные авиаперевозки, сокращались. Уже сделаны поручения, чтобы такие механизмы были разработаны. Будем это отрабатывать, если возможно, то с привлечением федеральных средств. Это очень непростая проблема, которая последние 10 лет в республике не решалась», – сказал Айсен Николаев.

<https://ysia.ru/eshhe-poletaem-pravitelstvo-rossii-vydelit-finansirovanie-na-aviaperelety-zhitelej-iz-yakutska/>

На ту же тему:

<https://yakutia.mk.ru/economics/2021/04/05/subsidirovannye-aviabilety-iz-yakutska-budut-profinansirovany-pravitelstvom-rossii.html>

ИНТЕРФАКС; 2021.04.05; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ПРЕДЛАГАЕТ УЖЕСТОЧИТЬ НАКАЗАНИЕ ДЛЯ ПЬЯНЫХ ВОДИТЕЛЕЙ, ПОВТОРНО СЕВШИХ ЗА РУЛЬ

Кабинет министров внес в Госдуму законопроект, ужесточающий и конкретизирующий санкции для водителей, которые повторно привлекаются к уголовной ответственности за езду в нетрезвом состоянии.

Документ (1142948-7) опубликован в автоматизированной базе парламента в понедельник. Согласно ему, если водитель имеет судимость за «пьяное» ДТП с серьезными последствиями – тяжким вредом здоровью или смерти – и вновь сел за руль нетрезвым, максимальная планка наказания поднимается с двух до трех лет лишения свободы.

Кроме того, предусматривается штраф от 300 до 500 тыс. рублей или в размере заработной платы осужденного за период от двух до трех лет. Среди санкций также перечислены ограничение свободы и принудительные работы (до трех лет). При этом вместе с любым наказанием суду предлагается дополнительно дать возможность запретить осужденному садиться за руль или работать водителем на срок до шести лет.

Изменения предлагается внести в существующую статью 264.1 Уголовного кодекса.

В текущей редакции она предусматривает наказание до двух лет лишения свободы за повторную пьяную езду – как для водителей, привлеченных к административной ответственности, так и для осужденных по соответствующим уголовным статьям (с запретом садиться за руль до трех лет). В новой редакции санкции из старой статьи сохраняются для повторной «административки», ужесточается наказание для судимых по уголовному закону водителей.

НАКАЗАНИЕ НЕЭФФЕКТИВНО

В пояснительной записке правительство отмечает, что количество уголовных дел за езду в нетрезвом виде остается стабильно высоким и фиксируется значительное число

повторных преступлений лицами, уже имеющими аналогичную судимость: каждый пятый осужденный за повторную «пьянку» вновь и вновь садится за руль.

«В целом за 2020 год доля лиц, совершающих повторные преступления по статье 264.1 УК, составила 20% (2018 год – 10%, 2019 – 15%) от общего числа привлеченных к ответственности по данной статье», – отмечается в записке.

При этом в некоторых регионах России этот показатель выше – например, в Удмуртии это почти каждый второй (49%) осужденный по указанной статье, в Мурманской области – почти каждый третий (30%), а в Волгоградской области – каждый четвертый (25%).

«Приведенные статистические данные, а также анализ правоприменительной практики наглядно свидетельствуют об устойчивой тенденции роста повторных преступлений по статье 264.1 УК и неэффективности действующих санкций», – говорится в документе.

ТАСС; 2021.04.05; В МОСГОРДУМЕ ОБСУДЯТ МЕРЫ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ КАРШЕРИНГА

Инструменты для повышения безопасности сервиса краткосрочной аренды автомобилей обсудят в столичном парламенте в апреле. Также этой весной планируется провести круглый стол о перспективах регулирования индивидуального электротранспорта, сообщил ТАСС в понедельник председатель Мосгордумы Алексей Шапошников.

«На 13 апреля запланирован круглый стол об обеспечении безаварийности в московских сервисах каршеринга, где предполагается обсудить возможные меры повышения безопасности сервиса. Данная тема является актуальной для столицы – уже на протяжении почти 10 лет каршеринг работает в нашем мегаполисе, снискав популярность среди горожан своими удобством и доступностью. Сегодня в городе уже десятки тысяч автомобилей каршеринга, на которых ежедневно совершаются сотни тысяч поездок», – сказал Шапошников.

Спикер добавил, что высокая доступность услуг несет потенциальные риски для безопасности на дорогах: машиной может воспользоваться неопытный или безответственный водитель. Операторами каршеринга уже введены ограничения по возрасту и стажу вождения, а для анализа поведения водителей компании используют телематику и скоринг – оценку рисков. Телематика – это аппаратный блок с особым программным обеспечением, собирающий информацию об автомобиле в реальном времени. Благодаря телематике оператор каршеринга видит интенсивность ускорения, торможения, угол поворота руля.

«Алгоритмы обрабатывают информацию от датчиков в автомобилях, например усилие при нажатиях на тормоз или угол поворота руля, и на основании большого количества полученных данных алгоритм понимает, насколько аккуратно управляет автомобилем каждый водитель. Если манера вождения оказывается агрессивной, пользователь ограничивается в использовании автопарка; если после всех ограничений и предупреждений водитель не изменит манеру поведения, то его отключают от сервиса навсегда. Некоторые компании создают систему лояльности, основанную на безопасном вождении. В ходе круглого стола предполагается обсудить эффективность существующих мер и необходимость дополнительного правового регулирования», – сказал он.

Также депутаты Мосгордумы планируют провести круглый стол о перспективах регулирования использования средств индивидуальной мобильности правилами дорожного движения РФ. По словам Шапошникова, проектом изменений в ПДД, подготовленным МВД РФ и **Минтрансом РФ**, предлагается ввести новый термин – средство индивидуальной мобильности. Однако проект пока вызывает неоднозначные оценки как со стороны общественных организаций – Союз пешеходов, так и правоприменителей.

«Один из ключевых вопросов – могут ли такие средства передвигаться по проезжей части и каким требованиям они в этом случае должны соответствовать и в то же время

допустимо ли перемещение на них по тротуарам. Цель обсуждения – выработка позиции Москвы по отношению к предлагаемым изменениям, подготовка обращения в Правительство Российской Федерации», – пояснил он.

Шапошников отметил, что развитие инфраструктуры мегаполисов, загруженность транспорта и дорожной сети, борьба за экологию стимулируют появление новых компактных транспортных средств, и в этой связи широкую популярность приобретает персональный электротранспорт – электросамокаты, моноколеса, гироскутеры и другие средства индивидуальной мобильности, они завоевывают популярность среди молодежи и взрослого населения.

При этом для своего передвижения владельцы используют как дороги общего пользования, так и пешеходные зоны (парки, тротуары, улицы и т. п.). Развитие технических средств опередило нормативное правовое регулирование, и пока не понятно, являются ли граждане, передвигающиеся на средствах индивидуальной мобильности, участниками дорожного движения, равнозначны ли они пешеходам, либо же должны обладать неким особым статусом. Кроме того, нет единства и в вопросе, к какой именно из указанных категорий их необходимо отнести.

<https://tass.ru/moskva/11071579>

ТАСС; 2021.04.05; «КАМАЗ» ЗАВЕРШИТ ИСПЫТАНИЯ АВТОБУСА НА ВОДОРОДНОМ ТОПЛИВЕ К 2023 ГОДУ

«Камаз» планирует создать автобус, работающий на водородном топливе, к 2023 году, серийное производство новинки может быть налажено в том же году при условии спроса и наличия в стране соответствующей зарядной инфраструктуры. Об этом сообщил ТАСС гендиректор компании Сергей Когогин в кулуарах выставки «Иннопром».

«Разработаем (автобус на водородном топливе – прим. ТАСС) мы в этом году, испытания закончим до 2023 года», – сказал он.

Прогнозировать сроки выхода новинки в серию пока сложно, отмечает Когогин, поскольку многое будет зависеть от внешних факторов. Главные из них – спрос и наличие в стране соответствующей зарядной инфраструктуры. «Если рынок будет сформирован, то у меня нет сомнений, что мы будем готовы к выпуску в 2023 году», – добавил он.

Гендиректор «Камаза» также уточнил, что автобус будет ездить на «чистом водороде».

Ранее президент России Владимир Путин поставил задачу к 2023 году сделать городской автобус на водородном топливе. По его словам, использование такого вида топлива необходимо «с учетом требований к сохранению природы, с учетом требований к городскому транспорту, особенно в крупных городах». До этого «Камаз» заявил о планах начать разработку грузовиков и автобусов на водороде в 2021 году.

<https://tass.ru/ekonomika/11069479>

ТАСС; 2021.04.05; ЭЛЕКТРИФИКАЦИЯ НАЧИНАЕТСЯ С КОММЕРЧЕСКИХ АВТО: КАК ПРОДВИГАЕТСЯ ОТКАЗ ОТ ДВС

Партнер аналитического агентства «Автостат»

Игорь Моржаретто – о проектах и особенностях перехода на электромобили в мире и России в частности

Похоже, хотим мы этого или нет, но жить нам скоро придется в новом, электрическом мире, где будут одни только электромобили. Кажется, уже бесполезно говорить о том, что мировая экономика к такому быстрому, можно сказать – насильственному переходу не готова, но редкие голоса «электроскептиков» почти не слышны на фоне политиков и экологов, которые готовы нас железной рукой загнать в новое, очень светлое завтра.

Главы правительств разных стран будто соревнуются – кто же первым запретит на своей территории продажу автомобилей с двигателем внутреннего сгорания, и под суровые требования чиновников-экологов вынуждены приспособливаться и автопроизводители.

Которых буквально заставляют ускориться с переходом на выпуск электротранспорта и отказаться от дизельных и бензиновых двигателей.

Так, недавно о введении полного запрета на использование автомобилей с ДВС (двигателями внутреннего сгорания) с 2040 года объявили власти Сингапура. А правительство Японии планирует установить такой запрет еще раньше – с 2035 года.

На сегодняшний день самая жесткая позиция у правительства Норвегии – в 2025 году автомобиль с бензиновым или дизельным мотором в стране купить будет нельзя. Только электромобили. Кстати, по итогам прошлого года уже почти каждая вторая проданная в этой стране машина была электрической, так что миссия представляется вполне выполнимой.

Резко ограничить (или вовсе запретить) продажи машин с ДВС также собираются в Великобритании, Германии, Канаде и т.д. А с 2040 года наступит полный запрет на продажу любых грузовиков с традиционными моторами по всей Европе.

Но некоторые запретительные меры вводятся и сегодня: немецкий город Гамбург установил санкции в отношении дизельных машин с экологическим классом ниже Евро-6. На целом ряде улиц города владельцев таких машин оштрафуют на 25–75 евро. Аналогичные правила появляются в Дюссельдорфе, Берлине, Эссене и Штутгарте.

Мэрия Парижа с 2024 года планирует запрет на въезд в город дизельных машин, выпущенных до 2000 года. То же самое происходит и в Италии – по центру Рима на дизельных машинах проезд будет запрещен. Кстати, в некоторых регионах ограничения уже действуют. На севере страны – в Пьемонте, Венето, Ломбардии и Эмилии-Романье – есть сезонные лимитирования на машины с дизелями стандартов ниже Евро-3 (с октября по март включительно запрещен въезд в города).

При этом популярность электромобилей в мире в целом растет. Во многом благодаря ограничениям, с одной стороны, и мерам поддержки покупателей – с другой. Если в 2019 году доля электромобилей в мировых продажах машин составляла 2,5%, то по итогам 2020-го она выросла уже до 4,2%.

Так что Европа, Северная Америка и целый ряд стран Азии (Китай, Южная Корея, Япония) решение для себя приняли. При этом я вспоминаю бессмертную фразу героини Фаины Раневской из фильма «Подкидыш» (она обращается к девочке): «Маленькая, что ты хочешь? Чтоб тебе оторвали голову или ехать на дачу?» То есть словно электрификация транспорта – это наше все. Притом что технологии еще далеко не совершенны, не решены многие проблемы. Например, недостаточно развита сеть зарядных станций, сама зарядка продолжается долго, непонятно, что делать с отработавшими свой срок аккумуляторными батареями и т.д. Однако приговор двигателю внутреннего сгорания уже подписан.

Начинается эта расправа с коммерческого транспорта. Поэтому многие ведущие мировые концерны уже наладили выпуск машин на электротяге – они активно бегают по улицам ведущих мировых мегаполисов.

А что у нас?

До недавнего времени пытался продавать коммерческие электромобили в России только один концерн – французский Renault. В течение нескольких лет покупателям предлагали «каблочки» Kangoo Z.E. в грузовом и грузо-пассажирском исполнении. Все вроде бы нормально: вместительный салон (или грузовой отсек), нормальная скорость, запас хода на одной зарядке порядка 200–300 км, но цена в два с лишним миллиона отпугивала потенциальных покупателей. Это при том, что «каблочки» с ДВС стоил тогда 1–1,3 млн рублей, а обладание электромобилем никаких льгот не давало. Да и запретов на использование машин с обычным мотором в России нет. В общем, удалось за несколько лет продать всего несколько таких автомобилей, и французы для себя эту тему закрыли. Пока.

Есть в стране и несколько собственных коммерческих проектов. Так, например, Тульский машиностроительный завод с 2019 года начал производство небольших грузовых электромобилей «Муравей». Они предназначены для внутризаводских перевозок – электродвигатель мощностью 5 кВт может разогнать автомобильчик с грузом до 20 км/час. Правда, сколько удалось продать таких машин, мне неизвестно.

Но в последние месяцы в России, кажется, все-таки пошла в этом направлении некоторая движуха. Во всяком случае, я услышал сразу о нескольких новых проектах в области коммерческого электротранспорта. Так, в Москве прошла презентация первого крупнотоннажного электрического грузовика Moskva, который (пока в единственном экземпляре) произвела российская компания Drive Electro. Она, между прочим, давно и успешно занимается этой темой – в частности, ее специалисты отвечают за разработку силовых установок и электрических батарей для столичных электробусов.

Этот электрогрузовик доставляет грузы из логистического центра компании «Магнит» в подмосковном Дмитрове в розничные магазины сети в столице. Базируется Moskva на шасси «Камаза» и оснащается электромотором мощностью 229 кВт (312 л.с.). Емкость аккумулятора составляет 140 кВт/ч; на одной зарядке грузовик способен проехать до 200 км с максимальной скоростью 110 км/ч. Грузоподъемность у него 8 т. Подзаряжать авто можно даже во время разгрузочных работ или же ночью на парковке. Если эксперимент пройдет успешно, «Магнит» планирует в следующем году заказать еще 200 таких машин.

Тут же ко мне прилетела еще одна потрясающая новость, теперь из Татарстана. На заводе Sollers в Елабуге, где выпускаются популярные фургоны Ford Transit, уже в следующем – 2022 году начнется выпуск полностью электрических версий. Параллельно с основной, дизельной машиной. Хотя РФ не будет тут первой: Ford Motor показала легкий коммерческий автомобиль (LCV) Transit с электрической силовой установкой в ноябре прошлого года. В 2022 году его начнут собирать на заводах в США, Турции и у нас. Между прочим, это очень серьезный проект, ведь электрофургон построен на иной платформе, чем обычный.

Глава компании Sollers Вадим Швецов, рассчитывает на спрос со стороны фирм, которые специализируются на доставках товаров в Москве и других городах-миллионниках. В компании уже почувствовали небольшой, но устойчивый и растущий спрос на электромобили со стороны ряда клиентов. В первую очередь – из сегмента e-commerce и от международных компаний.

Этот интерес заметили и представители других автомобильных компаний. Так, ГАЗ продолжает работать над моделью GAZelle e-NN (в 2020 году собрали несколько предсерийных образцов). Недавно свой первый электрогрузовик представил и Минский автозавод, причем, как обещают, он может вскоре появиться на российских и белорусских дорогах. Грузовик «МАЗ-4381Е0» оснащен электродвигателем мощностью 70 кВт. Максимальная скорость – 85 км/ч, запас хода – около 100 км (с возможностью увеличения, установив дополнительные аккумуляторы), грузоподъемность – 6 т. Над созданием собственной электрической платформы «Кама» (на которой можно будет построить коммерческий автомобиль) работают специалисты «Камаза» и ученые Санкт-Петербургского политехнического университета.

Кому это нужно?

По оценкам Sollers, доля электротранспорта в продажах LCV в России составит около 1,5% в 2022–2023 годах и вырастет до 4% к 2025 году. В пересчете на штуки цифры также выглядят небольшими – от 1,5–2 тыс. в 2023 году до 4–5 тыс. через четыре года. Но все-таки! Специалисты компании уточняют, что использование электродвигателя позволяет значительно снизить эксплуатационные затраты. Так, например, E-Transit на 40% экономичнее того Transit с дизельным двигателем.

В то же время в Sollers (да и других компаниях тоже) понимают, что применение таких машин будет ограниченным – в пределах мегаполисов с высокой плотностью населения и

большими объемами внутригородской логистики. В 2022–2023 годах появление коммерческого электротранспорта ожидается именно в Москве, Санкт-Петербурге, Казани, а спустя два-три года в Нижнем Новгороде, Краснодаре, Екатеринбурге, Самаре, Ростове-на-Дону.

Драйверами процесса электрификации этого транспорта станут крупные международные игроки в области ретейла и логистики. Все просто, ведь они вынуждены работать по планам и правилам тех стран, где зарегистрированы их головные офисы. Скажем, вслед за правительствами скандинавских стран о переходе в ближайшее время на электротягу рассказала компания Volvo, у которой с 2025 года в модельном ряду будут только электромобили и гибриды, а с 2030-го – исключительно «электрички». Компания ИКЕА также уже объявила, что с 2025 года все внутренние перевозки и доставка товаров (в пределах определенных городских зон) будет осуществляться только на электрических LCV.

Причем эти планы распространяются на все страны, где эти компании работают. То есть в 2025 году товар, купленный в магазине ИКЕА в Санкт-Петербурге, должны будут доставить к вам домой на электрофургоне. И это не фантастика – московские магазины шведской компании в последние два года закупили небольшую партию автомобилей Renault Kangoo Z.E. и вовсю их тестируют. Так что, может быть, французская компания преждевременно прекратила продажи e-LCV в России.

А может – и не зря, потому что для производства и продажи в стране электромобилей особых условий все же нет. Правительство сейчас находится как бы в стороне от этой темы, отдав ее на откуп (и на свой риск) бизнесу.

Как показывает опыт самых разных стран мира, для того чтобы подтолкнуть электрификацию транспорта, нужна правительственная программа. В России о таком пока не известно. В действующей Концепции развития автопрома про электротранспорт имеется всего несколько общих фраз с констатацией того, что «он будет развиваться». Говорят, что отдельной Концепцией развития электротранспорта занимается Минэкономики. Там заявляют, что этот документ разрабатывается «совместно с профильными ведомствами».

Позиция Минпромторга также не ясна, ведь без пересмотра положений постановления правительства №719, которое устанавливает «правила игры» для российских автопроизводителей в части локализации, производство электромобилей невыгодно. Требования эти очень и очень жесткие, и за каждую перенесенную на территорию России операцию, за каждую произведенную деталь начисляются баллы. Чем больше баллов – тем лучше. «Отличникам» правительство предоставляет промышленные субсидии (по сути, просто возвращает уплаченный в казну утилизационный сбор, но и он не лишний).

Сейчас же самые большие баллы можно заработать, если организовать на своем производстве в России литейный, кузнечно-прессовый цеха. Так, за «механическую обработку и термообработку валов шестерен, использование заготовок валов и шестерен российского производства» дадут 300 баллов, 120 баллов – за «механическую обработку и термообработку корпуса и использование заготовок (отливок) российского производства». Тогда как локализация трех сложнейших электронных плат для мультимедийной системы даст всего 10 баллов. Так что с существующей системой построить производство электромобилей очень сложно. Да и любопытно – кто будет вкладывать деньги в строительство литейного цеха, если привычного двигателя внутреннего сгорания через 10 лет может и не быть? Словом, проблема номер один – пересмотр текущих требований Минпромторга по локализации.

Второе. Я бы отметил – выстраивание современной лизинговой схемы для коммерческого электротранспорта. В Европе, например, платежи в операционном лизинге за этот вид авто по сравнению с дизельными машинами ниже на 15–20%. В наших условиях можно включить электротранспорт, к примеру, в льготную программу по операционному

лизингу «Доступная аренда» с возможностью увеличения скидки на автомобили с 25% до 35%.

Третье. Чтобы поддержать пользователей электрических LCV, в Sollers предлагают предоставить им доступ в центр городов без ограничений, разрешить движение по выделенным полосам и бесплатную парковку (причем последний пункт в Москве уже действует).

Казалось бы, что проще всего обстоят дела с зарядными станциями для LCV. Хотя и тут проблем хватает. Действующий регламент МЧС, например, запрещает организовывать их на территории подземных паркингов и гаражей (правда, этот документ уже пообещали к осени переписать).

Так что наш автомобильный бизнес, как и мировой, присматривается к этой теме, некоторые готовы уже рискнуть и приступить к выпуску электромобилей. Сначала, похоже, коммерческих, а затем и легковых. Только все же теперь свое слово должно сказать правительство страны. Иначе мы рискуем здесь оказаться в роли вечно догоняющих.

А может, власти думают иначе? Возможно, не только электричество – наше светлое будущее? Во всем мире работают и над другими технологиями. Главное – транспорт должен быть экологичным. Таково планетарное требование. Вот на днях калининградский завод «Автотор» приступил к производству коммерческих автомобилей Hyundai HD 78 с газомоторной силовой установкой. И спрос на такие машины есть.

<https://tass.ru/opinions/11070679>

BUSINESS FM; СВЕТЛАНА ЧЕРЕДНИКОВА; 2021.04.05; САМОКАТЧИКИ ВЫШЛИ НА ДОРОГИ. В ПРАВИЛАХ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ДО СИХ ПОР ПРОБЕЛ

В этом году сезон проката самокатов открылся рекордно рано – 4 апреля вместо конца месяца. Велоаренда откроется 6 апреля. Но если велосипедист – давнее понятие правил дорожного движения, то людей на самокатах до сих пор относят к пешеходам. Какие последствия могут быть у аварий с самокатами?

Пробел в законодательстве в плане самокатов до сих пор не заполнен. **Минтранс** рассматривает возможность вынесения в отдельную категорию пользователей средств индивидуальной мобильности (СИМ). В нее должны попадать моноколеса, сегвеи, электросамокаты и гироскутеры. Но пока такого закона нет.

На электросамокатах можно развить скорость в несколько **десятков** километров. Есть некое внутреннее письмо МВД, которое относит такие гаджеты к мопедам и обязывает владельцев ездить по проезжей части, поясняет партнер аналитического агентства «Автостат» Игорь Моржаретто.

Игорь Моржаретто

партнер аналитического агентства «Автостат»

«Есть письмо МВД для своих сотрудников, по которому самокаты мощностью свыше 250 ватт предлагалось приравнять к мопедам. В Правилах дорожного движения про мопед написано, что это, как правило, двухколесное транспортное средство, приводимое в движение двигателем внутреннего сгорания или электродвигателем. Если маломощный, то он причисляется к пешеходам и ничем от пешехода не отличается. Было несколько дел в прошлом году, когда, например, людей лишали прав за управление мощными самокатами в нетрезвом виде, как будто они управляли настоящим автомобилем».

Если самокат маломощный, управляющий им должен ездить по тротуару, но не обязан никому уступать. Между тем, поскольку число пользователей аренды самокатов каждый год растет, увеличивается и количество пострадавших в авариях – как среди самих самокатчиков, так и среди тех, с кем они столкнулись. Есть погибшие и раненые.

У самокатчиков нет страховки – аналога ОСАГО, и в случае столкновения с автомобилем могут возникнуть сложности. Во-первых, как быть, если самокатчик повредил машину и вообще уехал? Как его найти? Ведь у устройств нет индивидуальных номеров. Во-вторых, даже если этого не случилось, как получить компенсацию ущерба? **Комментарий** директора компании «Автоправо 24», автоюриста Игоря Озерова.

Игорь Озеров

автоюрист, директор компании «Автоправо 24»

«Надо сразу вызывать сотрудников ГИБДД. Сотрудники ГИБДД будут оформлять документы, кто из них будет виновен, водитель либо самокат. Если самокатчик, то только в суд либо, может, добровольно претензию оплатит. Если водитель виноват, то самокатчику возместят ущерб либо вред. ОСАГО возмещает. Как считать этот самокат – это уже проблемы страховой компании. На месте договариваться я бы не советовал. Если и договариваться, то обязательно брать расписку. Естественно, европротокол здесь не действует».

Даже пешеходы подчиняются ПДД и являются участниками дорожного движения, напоминает управляющий партнер адвокатского бюро «Соколов, Трусов и партнеры» Федор Трусов. Поэтому, если маломощный самокат сбивает прохожего, тут тоже вызывают ГИБДД, оформляют протокол и определяют виновника, который несет административную либо даже уголовную ответственность. Однако и здесь пробел со страховкой может обернуться отсутствием компенсационных выплат, отмечает Федор Трусов.

Федор Трусов

управляющий партнер адвокатского бюро «Соколов, Трусов и партнеры»

«Если вам причинил вред пешеход либо мопедист – лицо, управляющее электросамокатом, то вы так же, как обычно, обращаетесь в ГИБДД и проходите все соответствующие процедуры. Любопытный момент: мне неизвестно, предлагают ли страховые компании услуги страхования ответственности водителей мопедов или велосипедов. На мой взгляд, если вы регулярно пользуетесь электросамокатом либо велосипедом в Москве, где в пробке рядом с вами могут стоять вполне дорогие машины, то я думаю, вполне разумно застраховать свою ответственность в страховой компании».

В прошлом году во время пандемии москвичи совершили рекордное количество поездок на велосипедах и самокатах – почти 8 млн. В городе были обустроены новые веломаршруты и открыты дополнительные станции проката.

<https://www.bfm.ru/news/468988>

КОММЕРСАНТЪ FM; ДАНИИЛ БАБКИН; 2021.04.05; САМОКАТЫ ТРЕБУЮТ ОГРАНИЧЕНИЙ; КАК СНИЗИТЬ КОЛИЧЕСТВО АВАРИЙ С АЛЬТЕРНАТИВНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА

В столице стартовал сезон аренды электросамокатов. Но законов, которые четко регулируют их использование, по-прежнему нет. Сейчас для управления большинством таких устройств водительское удостоверение не нужно. Права необходимы владельцам техники, которая развивает скорость более 25 км/ч. Однако для безопасности на дорогах и в пешеходных зонах этого уже недостаточно, все чаще отмечают специалисты. Почему число аварий с электросамокатами ежегодно растет? Расскажет Яна Лубнина.

Сезон аренды электросамокатов в Москве начался рекордно рано, а спрос на них резко вырос, объяснили в мэрии. Это подтверждают и оценки самих игроков: если в 2020 году в России было 30 тыс. электросамокатов, то в 2021 году рынок может вырасти в 4 раза – до 130 тыс.

Они экологичны и высокоманевренны, к тому же не надо тратить деньги на бензин и стоять в пробках. На самокатах можно ездить по тротуарам, велодорожкам и обычным дорогам. Но некоторые модели развивают скорость до 100 км/ч. И тогда электросамокат

может представлять серьезную угрозу. В 2020 году число аварий с их участием только по официальным подсчетам МВД выросло в 2,5 раза. После столкновений погибли четыре человека, пострадали более 200.

Все дело в отсутствии четких правил и слабой инфраструктуре, говорит специалист по транспортному развитию территорий Института территориального планирования «Урбаника» Илья Резников: «С 2020 года в этом плане ничего не поменялось. Пространство как не было организовано для подобных транспортных средств, так и осталось неорганизованным. Не очень понятно, что будет дальше. Основной вопрос – где передвигаться на подобных транспортных средствах? Собственной ниши для них нет, на дороге самокаты мешают другим участникам движения, а велодорожек у нас пока в принципе мало. Также возникает вопрос, насколько их вообще стоит туда пускать.

Все зависит от скорости самокатов. Ее нужно ограничивать, возможно, еще на уровне ввоза в страну».

Поправки в ПДД **Минтранс** готовит уже не один год. Электросамокаты предлагали отнести к средствам индивидуальной мобильности и разрешить им ездить по тротуарам, ограничив скорость до 20 км/ч. Но возникла путаница в определениях, а эксперты сочли новые правила слишком опасными. Тогда проект отправили на доработку. Согласно его новой версии, на каждый электросамокат будет наноситься маркировка. По ней можно будет определять мощность двигателя: если более 250 ватт, водитель обязан иметь права категории «М».

Когда примут новые правила – непонятно, но некоторые кикшеринги уже решили перестраховаться и установили дополнительные ограничители скорости, говорит **пресс-секретарь** сервиса по аренде самокатов Whoosh Юлия Камойлик: «У нас появится новая штука, которая будет регулировать движение при большой заполненности тротуара людьми.

Мы рисуем геозоны, в которых самокат снижает скорость. Попадая в эту геозону – например, в Санкт-Петербурге это Невский проспект – человек не сможет ехать со скоростью 20 км/ч в пятницу вечером.

То есть мы снизим скорость до 12 или 15 км/ч, потому что точно знаем, что там большая плотность людей».

С ростом популярности электросамокатов растет и число конфликтных ситуаций. В 2020 году жителя Казани лишили водительских прав за управление устройством в нетрезвом виде. Позже он доказал в суде, что это незаконно: отдельной категории для подобного транспорта нет, и приравнивать его к мопеду нельзя. В новых правилах это должно быть четко прописано, считает управляющий партнер адвокатского бюро Asterisk Владимир Хантимиров: «Формально правила будут применяться одинаково, что для велосипедистов, что для владельцев электросамокатов, которые выезжают на проезжую часть. В будущем появится какое-то специальное регулирование. Их просто выделяют в отдельный пункт, или пропишут, что, условно, электросамокаты относятся к какой-либо категории, к ним применяется следующее регулирование. Но на практике все это происходит на базе каких-то негативных происшествий».

Сейчас в **Минтрансе** хотят ограничить скорость до 25 км/ч. Следить за этим должны инспекторы ГИБДД и участковые. Впрочем, вряд ли они будут четко фиксировать все нарушения, предполагает частный инвестор, детально изучавший рынок самокатов, Андрей Зиновьев: «Вероятность того, что жесткое регулирование на законодательном уровне повлияет на спрос самокатов у потребителей или даже на уровне шеринга, мне кажется, очень невелика. А вот контроль со стороны полицейских – может. Это очень близко к истории, связанной со штрафами пешеходов, переходящих на красный свет. Штраф есть? Есть. Как часто он оформляется? Думаю, что не так часто».

Власти разрабатывают законодательство на эту тему с 2019 года. В феврале 2021 года Общественная палата заявила, что готовит альтернативный проект поправок в ПДД. Тем

временем сезон начался, и бизнес вовсю пользуется отсутствием запретов. Некоторые игроки уже повысили цены на мощные модели. А в Москве стоимость аренды самоката может достигать 9 руб. за минуту.

<https://www.kommersant.ru/doc/4760576>

ГАЗЕТА.РУ; АЛЕКСАНДРА ЕФИМОВА; 2021.04.06; «ГАРАНТИЙ НЕТ»: КТО ОТВЕЧАЕТ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ В ТАКСИ; ПОЧЕМУ В АГРЕГАТОРАХ ТАКСИ НЕ ПРОВЕРЯЮТ КРИМИНАЛЬНУЮ ИСТОРИЮ ВОДИТЕЛЕЙ

В Министерстве транспорта РФ готовят законопроект, согласно которому люди, имеющие непогашенную судимость за тяжкие преступления, не смогут работать таксистами. В Госдуме аргументируют это тем, что сейчас гарантировать безопасность пассажиров практически невозможно. Это подтверждают агрегаторы такси: на наличие судимости они водителей действительно не проверяют.

У пассажиров, вызывающих такси при помощи агрегаторов, сейчас нет возможности убедиться в том, что их не повезет человек, имеющий судимость за тяжкое преступление. Как рассказали «Газете.Ру» в сервисах, судимости водителей они не отслеживают.

«На данный момент в рамках действующих нормативных правовых актов мы не можем дополнительно получать и мониторить информацию о наличии судимостей водителей, работающих у наших партнеров-перевозчиков, так как сейчас нет четких ограничений и запретов по поводу наличия и тяжести судимости для работы в таксомоторной сфере», – сообщили в пресс-службе «Ситимобил». По словам партнера «Яндекс.Такси», владельца таксопарка в Кирове Вячеслава Маркевича, сервис также не мониторит, есть ли у будущего таксиста судимость.

«Криминальная история таксистов не проверяется», – сказал Вячеслав Маркевич.

Ранее издание «Известие» сообщило, что лицам, имеющим непогашенную судимость за тяжкие преступления, могут запретить работать в агрегаторах такси – соответствующие поправки в законодательство готовит Министерство транспорта РФ. Это означает, что за рулем такси того или иного сервиса не окажется бывший заключенный, осужденный по серьезной статье и недавно вышедший на свободу: судимость за тяжкие преступления считается погашенной через шесть лет после отбытия наказания, в течение которых человек не совершил новое преступление.

«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» первый зампред фракции «Справедливая Россия» Михаил Емельянов.

Его поддержал зампред комитета Госдумы по безопасности и противодействию коррупции Анатолий Выборный. «Если судимость не погашена, то гарантий, что этот человек встал на путь исправления и не совершит повторного преступления, нет», – отметил депутат в беседе с изданием.

Тем не менее в комитете Госдумы по транспорту к законопроекту отнеслись 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. В глубине души мы зачастую понимаем, что судимый человек не всегда плохой водитель, который готов будет повторно совершить преступление», – заявил «Известиям» зампред данного комитета Александр Старовойтов.

В «Ситимобиле» также отметили, что в случае принятия законопроекта Минтранса необходимо будет сформировать единую процедуру выдачи справок, подтверждающих отсутствие судимости. «Такая система должна быть прозрачной. Как для российских, так и иностранных лиц. Она должна давать возможность работодателям водителей такси

проверить действительность данных справок, а водителям получить их в том числе онлайн», – сказали «Газете.Ru» в агрегаторе.

В пресс-службе Минтранса между тем не стали давать развернутых комментариев по поводу выдвинутого предложения. По сообщению источника «Известий», в мае законопроект планируют внести в правительство, а в сентябре – в Госдуму.

Сейчас, согласно решению Верховного суда РФ, единственное, на что может рассчитывать пассажир, который заказывает услугу на информационном сервисе, – это компенсация от данного сервиса, если он вызвал нарекания, объяснил агентству «Риамо» председатель Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов.

«Сейчас требования к таксистам минимальны – возраст и стаж вождения не менее трех лет. Чтобы стать водителем такси, нужно получить специальное разрешение на перевозку. Оно выдается именно на автомобиль, а не на физическое лицо. Однако в реальности большинство таксистов, не получив разрешения, просто подключаются к агрегаторам. А у тех нет технической возможности проверить водителя», – рассказал он.

Единственное, как смогли повысить уровень безопасности в «Яндекс.Такси», – добавить в 2019 году в приложение соответствующую опцию. Теперь, нажав на кнопку с надписью «безопасность», пользователь попадает в раздел, где ему предоставляется несколько функций. Например, прислать близким через приложение ссылку с картой поездки или добавить в систему пять номеров телефонов доверенных людей. В случае необходимости сервис предлагает нажать «Попросить связаться со мной», и родственники или друзья получают sms. Для экстренных ситуаций предусмотрена также кнопка 112 – оперативная связь с полицией и скорой помощью. В этом случае доверенным контактам также придет сообщение.

<https://www.gazeta.ru/social/2021/04/05/13548266.shtml>

РБК; ВЛАДИСЛАВ СКОБЕЛЕВ, АННА БАЛАШОВА; 2021.04.06; В МОСКВЕ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ ЗАПУСТЯТ «НАРОДНЫЙ КАРШЕРИНГ»

Дептранс столицы готовится к запуску сервиса аренды автомобилей между физлицами – его разработку власти анонсировали уже давно. Но всех преимуществ шеринга – бесплатного паркинга или обслуживания машины – у клиентов может не быть

О том, что московские власти готовятся в ближайшее время запустить платформу «народного каршеринга», РБК рассказали два источника на рынке автомобильных арендных сервисов. Суть проекта – позволить владельцам автомобилей сдавать свои машины в аренду другим физлицам (так называемый сервис peer-to-peer). Как уточняет один из собеседников РБК, у пользователей приложения не будет бесплатной парковки, как это предусмотрено в традиционных сервисах каршеринга. «Сервис [московских властей] будет предназначен скорее для тех, кто, например, уехал в отпуск на две недели, не нуждается в автомобиле в этот период и готов сдать его на какой-то срок. То есть это будет более долгосрочная аренда, чем в обычном каршеринге, и, как следствие, стоимость использования такого сервиса будет ниже», – говорит источник. Кроме того, в отличие от традиционного каршеринга пользователь должен будет сам следить за состоянием автомобиля: мыть его, заправлять и т.д.

Мэр Москвы Сергей Собянин заявил, что городские власти работают над проектом «народного каршеринга», с помощью которого любой автовладелец сможет сдать свою машину в краткосрочную аренду, еще с середины 2018 года. Однако детали проекта столичные власти раскрыли только в сентябре 2020 года. В колонке на сайте мэрии глава департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы Максим Ликсутов объяснил, что сервис поможет автовладельцам заработать деньги, а городу – разгрузить дороги. Он приводил статистику, согласно которой личный автомобиль простаивает более 90% времени. При этом Ликсутов отмечал, что автовладелец сможет сам определять, кому разрешить брать в аренду свою машину

(возраст, опыт и др.) и где вернуть ее. Правительство Москвы намеревалось проверять профили пользователей на наличие опыта вождения и стажа управления транспортным средством.

При этом представители рынка ранее высказывали опасения, что власти отменят льготную стоимость парковки для сервисов каршеринга и в этом случае стоимость аренды автомобиля в них может вырасти почти вдвое, до 15–16 руб. в минуту. Они отмечали, что если для народного каршеринга парковка останется бесплатной, то пользователи переключатся на него, поскольку это приложение будет выгоднее.

РБК направил запрос в дептранс.

Согласно исследованию Российской ассоциации электронных коммуникаций и ТИАР-центра, в 2020 году объем рынка каршеринга вырос на 9% и достиг 22,4 млрд руб. При этом количество поездок за год снизилось с 78 млн до 70 млн, в основном из-за весенней приостановки работы сервисов во время пандемии. По словам экспертов, основными тенденциями на рынке являются консолидация (поглощение менее крупных игроков, сейчас на рынке осталось только шесть сервисов) и приостановка экспансии в регионы.

Соосновательница компании VelkaCar Лориана Сардар рассказала РБК, что московские власти обсуждали с ними и другими участниками рынка проект «народного каршеринга». «С точки зрения логики этот проект хорошо укладывается в систему мобильности города: в тот момент, когда человеку не нужен автомобиль, им смогут воспользоваться другие люди, что позволит снизить размер общего автопарка в Москве», – рассказала она.

По словам гендиректора YouDrive Алексея Сергеева, вариант запуска каршеринга «между людьми» пользуется популярностью на Западе и мог бы быть интересным для России, но его необходимо тщательно проработать. Он объяснил, что по сравнению с классическим каршерингом в «народном» будет не один, а два пользователя – тот, кто хочет арендовать машину, а также тот, кто готов ее сдать. «В проект нужно привлечь не только водителей, но и тех, кто хочет заработать на своем авто. Это совершенно другой алгоритм работы, пользовательский опыт, формат использования, другие регламенты и юридические процессы – по сути, другой рынок», – рассуждает он. Нужно решить вопросы «от того, кто поставит и за чей счет телематическое оборудование, до компенсации ущерба в случае ДТП и стоимости услуги», предупредил Сергеев.

Источник РБК в одном из «традиционных» сервисов каршеринга напомнил, что перед использованием каждая новая модель автомобиля у них проходит тесты и обкатку, поскольку от этого зависит в том числе и оборудование, которое будет необходимо установить, а как это будет происходить в рамках «народного каршеринга» – неизвестно.

Ранее исполнительный директор Российского союза автостраховщиков Евгений Уфимцев говорил РБК, что в случае участия автомобилиста в «народном каршеринге» он должен будет оформить на машину ОСАГО для неограниченного круга лиц, причем стоимость страховки будет выше, чем для обычного авто, поскольку по статистике ДТП с участием каршеринга происходят чаще, чем с личными автомобилями. При этом в случае аварии при превышении лимита по ОСАГО потерпевшие могут предъявить претензии как водителю (то есть пользователю сервиса), так и владельцу машины.

В октябре 2020 года в России запустился сервис Getarent – частный проект, работающий по схеме реер-to-реер каршеринга. Его разработчик – ООО «Гептоп», которое, по данным СПАРК, было зарегистрировано в конце 2019 года в Краснодаре и на 100% принадлежит основателю сервиса Якову Ахмадуллину. По итогам 2020 года чистый убыток компании составил 345 тыс. руб. Согласно информации в соцсетях, компания сама устанавливает на автомобиль телематическое оборудование для его контроля, оплачивает штрафы и компенсирует возможные убытки (за позднее возвращение автомобиля или за простой во время ремонта). При этом проект обещает владельцам машин зарабатывать на них от 24 тыс. руб. в месяц.

Яков Ахмадуллин рассказал РБК, что рынок шеринга машин в России находится «на нулевом уровне развития», поскольку для большинства людей личный автомобиль – это большая ценность и роскошь. При этом он отметил, что обычно люди размещают сразу несколько объявлений об аренде автомобилей и для авторов это способ заработать. Он подчеркнул, что модель «народного каршеринга» может существовать только на рынке аренды «от одного дня» и не может конкурировать с традиционными каршерингами в сегменте поминутной и почасовой аренды из-за простоты получения услуги, размеров автопарков и ценообразования последних. Ахмадуллин добавил, что, если владелец машины в Москве решит сдать ее в аренду, он получит массу предложений: сдать автомобиль под управление в прокатные компании, в такси или в традиционные каршеринги.

По словам основателя Getarent, они не раз пытались связаться с дептрансом, чтобы обсудить варианты возможного сотрудничества, «но связь стартапов с государством находится также на нулевом уровне». Однако в выходе правительственного игрока на этот рынок он видит «только плюсы», поскольку благодаря неограниченным ресурсам сервис мэрии поспособствует развитию рынка шеринга в России.

https://www.rbc.ru/technology_and_media/06/04/2021/606b10e69a794767dcee4f52?from=from_main_1

КОММЕРСАНТЬ; 2021.04.06; ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗКИ ДЕТЕЙ В АВТОКРЕСЛАХ В 2021 ГОДУ

С какого возраста ребенок может сидеть на переднем сиденье без автокресла, как перевозить детей в общественном транспорте, какие есть исключения и штрафы – в материале “Ъ”.

Как правильно перевозить детей в автомобиле

Действующая редакция Правил дорожного движения разъясняет параметры перевозки детей для двух возрастных категорий: до 7 лет и от 7 до 11 лет включительно.

Ребенок до 7 лет обязательно должен передвигаться в машине в детском автокресле или ином фиксирующем приспособлении, подходящем под его вес и рост. Правила не запрещают ему ехать не только сзади, но и рядом с водителем.

В возрасте до одного года малыш должен сидеть спиной по направлению движения, старше года – можно лицом. Для крепления детского кресла используют ремни безопасности или технологию Isofix (металлические конструкции в автокресле, которые защелкиваются вокруг скоб в машине, расположенных между спинкой и сиденьем).

Детей от 7 до 11 лет допускается перевозить сзади не только в детских креслах, но и с использованием штатных ремней безопасности (если рост превышает 1,5 м). На переднем сиденье авто ребенок этого возраста должен обязательно находиться в кресле или другом фиксирующем устройстве.

Важно! При перевозке спереди пассажиров до 12 лет нужно отключить подушку безопасности. Если она активируется, это может нанести серьезный вред здоровью.

С 12 лет детское автокресло больше не требуется. Подушка безопасности на переднем сиденье может быть включена. Исключения составляют случаи, когда рост 12-летнего подростка ниже полутора метров, а его вес не превышает 36 кг. При таких условиях удерживающее приспособление все еще необходимо.

Какие штрафы действуют

Штраф за нарушение правил перевозки детей – 3 тыс. руб. У водителя есть 20 дней на его оплату со скидкой 50%, срок отсчитывается с даты постановления. Для должностных лиц (например, таксистов) наказание составит уже 25 тыс. руб. Для юрлиц – до 100 тыс. руб. Если ребенок тяжело пострадал или погиб, перевозчику грозит штраф 500 тыс. руб. либо лишение свободы на срок до 6 лет с аналогичным штрафом.

Что понимается под нарушением правил

- а) перевозка без кресла;
- б) одно кресло используется сразу для двух детей;
- в) кресло неверно установлено или не закреплено по инструкции;
- г) кресло явно мало или велико пассажиру.

Как выбрать автокресло для перевозки ребенка

Все сиденья для детей в России подразделяют на пять основных групп.

Основные категории автокресел

ГРУППА	ВЕС	ВОЗРАСТ
0	0–10	До 6 месяцев
0+	0–13	До 1 года
1	9–18	От 9 месяцев до 4 лет
2	15–25	От 3 до 7 лет
3	22–36	От 6 до 12 лет

открыть таблицу в новом окне

В продаже есть автокресла, которые совмещают в себе функции сразу нескольких групп. Они удобны при переходе от одной группы к другой, когда малыш из одного кресла уже вырос, а другое ему еще слишком велико. Покупка такого универсального детского сиденья экономит средства.

Важно! Правила безопасной перевозки детей требуют соответствия не возрасту, а весу и росту пассажира. Поэтому подбирать автокресло нужно, исходя из последних показателей.

Как правильно перевозить детей в общественном транспорте

При планировании поездки в такси с маленьким пассажиром нужно сообщить об этом диспетчеру или поставить отметку напротив пункта об обязательном наличии автокресла при заказе через интернет или приложение в мобильном телефоне. Также необходимо указать возраст несовершеннолетнего пассажира. За езду без сиденья для детей или его установку с нарушениями таксист заплатит штраф как должностное лицо – 25 тыс. руб.

При поездке в автобусе, в котором есть ремни безопасности, ими должны быть пристегнуты все пассажиры, включая детей. Детские кресла и другие специальные устройства в автобусах не обязательны. Сотрудники транспортных предприятий могут предоставлять их по собственной инициативе.

Мнение эксперта: где лучше всего установить детское сиденье

Самое безопасное место для детского автокресла – середина заднего сиденья машины. Так ребенок будет находиться на максимальном удалении от всех мест для потенциального удара.

«Этот вывод основан на анализе дорожно-транспортных происшествий и их последствий, в конце концов, это просто здравый смысл. Второе по безопасности – место за водителем. В аварийной ситуации водитель инстинктивно будет делать все, чтобы защитить самого себя. И если детское кресло будет расположено за его сиденьем, больше шансов, что ребенок избежит удара», – говорит Наталья Агре, директор Института изучения детства, семьи и воспитания Российской академии образования, заместитель председателя Общественного совета при Минтрансе.

Есть ли исключения при перевозке ребенка без автокресла

«Исключение из правил только одно – дети-инвалиды. В силу специфики заболеваний, физических или психических проблем, иногда их просто невозможно поместить в автокресло и пристегнуть ремнем. На практике сотрудники ГИБДД с пониманием, уважением и вниманием относятся к подобным ситуациям. Мы ни разу не получали от населения жалоб на штраф за непристегнутого ребенка-инвалида», – рассказала Наталья Агре.

<https://www.kommersant.ru/doc/4760835>

ИЗВЕСТИЯ; МАРИНА БОЧКАРЕВА, АННА УСТИНОВА; 2021.04.06; МАРШРУТ ПЕРЕСТРОЕН: НА СДЕЛКУ «ЯНДЕКС.ТАКСИ» ПОЖАЛОВАЛИСЬ В ГЕНПРОКУРАТУРУ; РАНЕЕ В ФАС ЗАЯВИЛИ, ЧТО ПОКУПКА КОРПОРАЦИЕЙ АКТИВОВ ГРУППЫ «ВЕЗЁТ» СООТВЕТСТВУЕТ ЗАКОНУ

Профсоюз работников общественного транспорта «Таксист» пожаловался в Генпрокуратуру и ФАС на сделку «Яндекс.Такси» по покупке активов группы «Везет». Ранее организация уже просила антимонопольную службу провести проверку, но регулятор указал, что сделка не требует согласования. В профсоюзе настаивают, что она нарушает законодательство, и просят прокуратуру проверить обстоятельства покупки. В «Яндексе» и «Везет» не информированы об обращениях и не видят рисков для сделки. Совокупная доля обеих компаний на рынке может составить до 70% по всей стране, оценивали ранее в ФАС.

Попытка номер два

В Генпрокуратуру и в ФАС профсоюз обратился в конце марта, следует из копий писем, которые есть у «Известий». Организация просит «детально изучить условия сделки между «Яндекс.Такси» и «Везет», указано в обращениях. Председатель профсоюза Ярослав Щербинин подтвердил «Известиям» направление обоих писем.

«Яндекс» объявил о покупке активов группы «Везет» в феврале. Тогда профсоюз «Таксист» уже просил ФАС проверить сделку, но регулятор сообщил, что покупка не требует согласования, поскольку балансовая стоимость приобретаемых активов не превышала 400 млн рублей. Как отмечали в «Яндексе», речь о покупке только части активов: например, на программное обеспечение группы договоренности не распространялись, а основным приобретением стали call-центры конкурента.

Это уже вторая попытка корпорации приобрести активы «Везет». В 2019 году интернет-компания пыталась купить всю группу, но получила отказ ФАС.

Сделка приведет «к усилению позиции уже существующего монополиста в лице «Яндекс.Такси», ухудшению конкуренции на рынке легкового такси, что отрицательно скажется на положении водителей», уверены в профсоюзе. Хотя сейчас сделка формально соответствует антимонопольному законодательству, соглашение фактически подразумевает покупку всей группы «Везет», против чего ранее уже выступала ФАС, указано в письме.

В частности, формально не вошедшее в сделку приложение «Везет» в рамках слияния прекращает работу, а работающих в нем водителей «автоматически без их согласия» переводят на работу в приложении «Яндекс.Такси», отметили в профсоюзе. Там считают, что «наиболее ценной коммерческой информацией для агрегатора такси» скорее станет доступ к call-центрам «Везет» за счет сведений о пассажирах, перевозчиках и водителях.

Авторы обращения утверждают, что «Яндекс» навязывает таксистам невыгодные им условия работы, в одностороннем порядке определяя комиссию, которую берет себе агрегатор – в некоторых случаях это до 50% стоимости поездки.

Стадия отрицания

В «Яндексе» и «Везет» не информированы о направлении обращений таксистов в Генпрокуратуру и ФАС, но категорически против высказанных в письмах претензий.

– Как мы уже говорили, сделка с ГК «Везет» не подпадает под критерии сделок, требующих согласования с антимонопольным органом, – заявили «Известиям» в **пресс-службе «Яндекс.Такси»**.

Там добавили, что сделка закрыта, а интеграция двух сервисов должна завершиться во II квартале 2021 года. Представитель компании подчеркнул, что работа водителей с агрегатором происходит на добровольной основе, а комиссия, составляющая до половины стоимости поездки, невозможна. В среднем комиссия составляет 10% с учетом вознаграждений водителей, субсидирования поездок, сказал он.

– Пользовательское и водительское приложения «Везет» вскоре станут недоступными, поэтому мы предлагаем нашим пользователям и партнерам воспользоваться приложениями «Яндекс.Такси», – добавил представитель «Везет», подчеркнув, что информация о том, что водителей принуждают перейти в «Яндекс.Такси», не соответствует действительности.

По мнению компании, многие шоферы уже используют сразу несколько агрегаторов такси, «поэтому говорить об ухудшении условий для водителей также некорректно», отметил представитель «Везет».

Как уточнили «Известиям» в **пресс-службе** ФАС, несмотря на то что регулятор видит в сделке риски для конкуренции на рынке такси, служба не имела оснований запретить «Яндексу» купить активы «Везет», потому что при согласовании сделки учитывается именно балансовая стоимость активов, а не сумма сделки. Регулятор уже предлагал учитывать оба параметра при согласовании сделок. Речь о разработанных ФАС поправках в закон о защите конкуренции («пятый антимонопольный пакет»), которые предусматривают необходимость согласования сделок, сумма которых превышает 7 млрд рублей, напомнил представитель регулятора.

Как отмечали в **пресс-службе** «Яндекс.Такси», сумма сделки по покупке активов «Везет» составляла \$170 млн, что по действующему курсу составляет около 13 млрд рублей.

Совокупная доля обеих компаний на рынке после слияния может составить до 70% по всей стране, оценивали ранее в ФАС.

Недовольны не все

Не все организации в отрасли разделяют опасения профсоюза. Так, Общественный совет по развитию такси пока не видел ухудшений на рынке из-за сделки «Яндекс.Такси» и «Везет», рассказала «Известиям» председатель организации Ирина Зарипова. Она напомнила, что ранее агрегатор уже объединялся с другим крупным игроком, Uber, и «негативного сценария развития рынка не произошло».

ФАС может привлечь компании к ответственности, если у службы появятся сведения о непредоставлении в орган каких-либо сведений, необходимых для осуществления сделки, отметила член Ассоциации юристов России, юрист «Легес-Бюро» Ольга Эттлер. В этом случае регулятор составляет протокол об административном правонарушении (по ч. 3 ст. 19.8 КоАП РФ), и организации будет грозить штраф до 0,5 млн рублей. Также ФАС может подать иск в Арбитражный суд о привлечении к административной ответственности за несогласование сделки по слиянию.

Обращение профсоюза может стать поводом для внеплановой проверки, добавил основатель и глава консалтинговой группы vCube Вадим Ткаченко.

– Если в ходе такой проверки будет вскрыт факт нарушения и сокрытия данных по сделке, то «Яндекс.Такси» может ждать разбирательство. Но если в компании докажут, что всё осуществлялось в рамках законодательства и обычного взаимодействия сторон на рынке, проблем быть не должно, – заключил юрист.

Представители ФАС и Генеральной прокуратуры подтвердили получение обращения профсоюза.

<https://iz.ru/1146952/marina-bochkareva-anna-ustinova/marshrut-perestroen-na-sdelku-iandekstaksi-pozhalovalis-v-genprokuraturu>

КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ГРИШИНА; ОСАГО В ДВА СЧЕТЧИКА; 2021.04.06; БАЗОВЫЕ СТАВКИ ПО ОБЯЗАТЕЛЬНОМУ АВТОСТРАХОВАНИЮ ТАКСИ МОГУТ СУЩЕСТВЕННО ВЫРАСТИ

Как стало известно “Ъ”, страховщики совместно с ЦБ и Минфином обсуждают очередной пересмотр тарифов ОСАГО – на этот раз только для такси. Уровень выплат по авариям такси превышает сборы по ОСАГО на 62%, для выравнивания убыточности по сегменту страховщики просят поднять тарифы минимум на 60%. Компании не хотят терять

прибыль, накопленную в ОСАГО за год пандемии, расплачиваясь за дорожающий авторемонт из-за ослабления курса рубля. Перспектива роста тарифов расстроила участников рынка извоза, в ответ они прогнозируют снижение числа официальных перевозок и рост стоимости поездок.

С последнего пересмотра тарифов прошло полгода – но тема вновь обсуждается чиновниками и рынком. ЦБ расширил тарифный коридор и базовые ставки ОСАГО с сентября 2020 года. Тогда для большинства частных владельцев легковых автомобилей расширение коридора составило 10%, для юрлиц – 20%, для такси – 30%. Однако рынку этого мало – о новой дискуссии о тарифах ОСАГО между Минфином, ЦБ и страховщиками “Ъ” рассказали два собеседника на рынке.

Как говорит один из них, достаточность тарифов особенно просела в сегменте такси. Средняя частота ДТП в нем – 31% в год.

«Треть из тех такси, что сейчас ездят по дорогам, по статистике, станет участником аварии», – поясняет собеседник “Ъ”. Для сравнения: средняя частота ДТП легковых автомобилей физлиц – 4,3%. Выплаты по ОСАГО такси у страховщиков уже превышают сборы в этом сегменте на 62% с учетом расходов на ведение дел компаний (для сравнения: выплаты физлицам с легковыми авто составляют 75% сборов). Чтобы обеспечить страхованию такси хотя бы нулевую рентабельность, «необходимо поднять тарифы для такси на 60%», говорит источник “Ъ” на рынке. Эти цифры, по словам собеседников “Ъ”, уже обсуждаются рынком с ЦБ и Минфином и якобы находят понимание.

«Мы выступаем за то, чтобы по всем видам тарифный коридор был сбалансирован. Тарифный коридор устанавливается на основе актуарных расчетов, в соответствии с законодательством мы можем пересматривать его не чаще раза в год. Пока мы не приступили к анализу оценки убыточности в целях определения целесообразности изменения тарифного коридора», – заявили, отвечая на запрос “Ъ”, в Банке России. Де-факто дискуссии об очередном пересмотре тарифов в ЦБ не комментируют, но и не опровергают, что она идет, – и дают понять, что в любом случае предлагаемые страховщиками изменения раньше сентября реализованы не будут.

Как говорят на рынке, владельцы такси составляют малый процент от всех автовладельцев страны, но сильно осложняют жизнь страховым компаниям.

«Несбалансированность тарифа... приводит к большому количеству проблем, которые затрагивают в первую очередь автомобилистов, страдающих от аварий с участием такси», – рассказывают “Ъ” в Российском союзе автостраховщиков (РСА). «Есть автопарки, у которых вероятность аварии составляет 100%. Было бы справедливо, если бы ОСАГО, как финансовый рычаг, заставляло бы их внимательнее относиться к отбору, обучению и контролю своих водителей и транспорта», – рассуждает собеседник “Ъ” в РСА.

«Обсуждение достаточности тарифов ОСАГО для такси никогда и не прекращалось», – говорит замглавы «Ингосстраха» Илья Соломатин. По его словам, год пандемии снизил число перевозок, но уже в четвертом квартале 2020 года страховщики столкнулись с острой нехваткой тарифов по такси. Напомним, по данным ЦБ, совокупные выплаты по ОСАГО в 2020 году снизились на 3,5% по сравнению с 2019 годом – до 137,4 млрд руб., а сборы выросли (на 2,4%, до 220 млрд руб.). Компании не хотят терять заработанное на фоне дорожающего восстановительного ремонта и запчастей (см. “Ъ” от 24 марта). «Если мы хотим включить чисто рыночный принцип (но нам никто не даст это сделать) – в моменте тарифы должны взлететь кратно», – рассуждает господин Соломатин.

Представители рынка извоза крайне негативно отнеслись к планам страховщиков.

«Ставку ОСАГО для такси и так уже подняли», – говорит “Ъ” глава комитета Московской торгово-промышленной палаты по вопросам развития таксомоторных перевозок Богдан Коношенко. По его словам, стоимость ОСАГО для автомобиля таксиста уже в десять раз

выше полиса на такой же автомобиль физлица. Там, где частный водитель заплатит за страховку до 4 тыс. руб., таксист заплатит 40 тыс. «Учитывая тяжелую экономическую ситуацию в сегменте такси, повышение тарифов ОСАГО либо выдавит с рынка официальных перевозчиков и вернет бомбил, либо приведет к существенному росту стоимости поездок на такси», – говорит он.

«Стоимость поездок в «Ситимобил» формируется с помощью алгоритмов динамического ценообразования, которые учитывают множество факторов: например, загруженность дорог, прогноз продолжительности поездки, количество машин на линии. Повышение тарифов ОСАГО – не ключевой фактор. Но инициатива отрицательно скажется на наших партнерах – таксопарках, которые до сих пор восстанавливаются после пандемии, – и может стать одной из причин возвращения таксомоторного бизнеса в серую зону. К тому же уже сейчас стоимость носит почти заградительный характер (около 70 тыс. руб.) и сам полис практически невозможно купить», – заявили “Ъ” пресс-службе компании.

<https://www.kommersant.ru/doc/4761059>

На ту же тему:

https://www.rbc.ru/business/06/04/2021/606be5f79a79471a514466d9?from=from_main_8

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ВАЛЕРИЯ КАРТАШЕВА; 2021.04.05; МИНТРАНС ХОЧЕТ ЗАПРЕТИТЬ ПОПРОШАЙНИЧЕСТВО В ЭЛЕКТРИЧКАХ

Минтранс подготовил проект приказа об утверждении новых правил нахождения граждан и размещения объектов в зонах повышенной опасности. Соответствующий документ опубликован на федеральном портале проектов нормативных правовых актов.

Предлагаемый документ упраздняет существующие правила нахождения граждан и размещения объектов в зонах повышенной опасности и принятые к ним поправки, которые вступили в силу в 2007 и 2015 годах соответственно. Приказ подготовлен в соответствии с №17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации». Новые правила конкретизируют норму, запрещающую нарушать общественный порядок и вести себя назойливо и мешать другим пассажирам.

В частности, в железнодорожном транспорте предлагается запретить заниматься попрошайничеством (прежняя редакция правил этого запрета не содержала), а также использовать музыкальные инструменты и средства звукоусиления, за исключением слуховых аппаратов и наушников (актуальные правила конкретного запрета на музыкальное сопровождение не содержат).

Помимо этого, правила запрещают пользоваться электронными системами доставки никотина.

Предполагается, что приказ вступит в силу с 1 сентября 2021 года и будет действовать до 1 сентября 2027 года.

Ранее **Минтранс** сообщал о намерении внести изменения в правила перевозок пассажиров и багажа железнодорожным транспортом. В частности, за громкое исполнение и прослушивание музыки предлагалось высаживать пассажиров из пригородного поезда.

<https://www.pnp.ru/social/mintrans-khochet-zapretit-muzykalnye-instrumenty-elektrichkakh.html>

ТАСС; 2021.04.06; В РОССИИ РАЗРАБОТАЛИ ПЕРВЫЙ АВТОНОМНЫЙ ВАГОН-РЕФРИЖЕРАТОР

«Уралвагонзавод» (УВЗ, в составе «Концерна «УВЗ» входит в «Ростех») разработал первый в России автономный рефрижераторный вагон для перевозки скоропортящихся товаров. Аналогов разработке на «пространстве 1520» (общее название для стран с шириной железнодорожной колеи 1520 мм) нет, сообщили журналистам в пресс-службе концерна.

«УВЗ на Международной промышленной выставке «Иннопром. Большая промышленная неделя в Узбекистане» впервые представляет уникальный автономный рефрижераторный вагон для перевозки скоропортящихся товаров. Аналогов таким вагонам на «пространстве 1520» в настоящее время нет. Отличительной особенностью нового железнодорожного изделия является его автономность, рассчитанная на 30 суток, в то время как существующие рефрижераторы оснащены групповой системой хладоснабжения и могут курсировать только в составе спецпоездов», – говорится в сообщении.

Разработчиком рефрижератора является Уральское конструкторское бюро вагоностроения, производителем – «Уралвагонзавод» в Нижнем Тагиле.

«Новое изделие также отличается особой сборкой. Под вагон подкатывается инновационная тележка модели 18-194-1, произведенная на «Уралвагонзаводе». Для сохранения необходимой температуры по всему кузову применен специальный теплоизоляционный материал, пол покрыт гидроизоляционным слоем», – уточнили в пресс-службе.

О проблемах с «допотопными рефрижераторными вагонами» спецпредставитель президента РФ по экологии и транспорту Сергей Иванов (на тот момент глава администрации президента РФ) говорил еще на Петербургском международном экономическом форуме в 2015 году – в контексте проблем с доставкой с дальнего Востока скоропортящихся продуктов, в частности, рыбы. По его словам, возить продукты на устаревшей технике экономически не выгодно.

<https://tass.ru/ekonomika/11075261>

ИНТЕРФАКС; 2021.04.05; РЖД НАМЕРЕНЫ ЗАПУСТИТЬ В БАШКИРИИ ЗАПАДНЫЙ И ВОСТОЧНЫЙ ЭКСПРЕССЫ

Куйбышевская железная дорога (филиал ОАО «РЖД») планирует запуск в Башкирии двух скоростных пригородных поездов – Западного и Восточного экспрессов, сообщил глава Башкирии Радий Хабиров на оперативном совещании республиканского правительства в понедельник.

«Сейчас уже мы (с Куйбышевской желдорой – ИФ) начали совместную работу по организации еще двух экспрессов: Западный экспресс и Восточный экспресс. Западный – это маршрут «Ласточки» до Приютова. Это совершенно другой комфорт, другой уровень. Восточный экспресс – «Ласточка» до Белорецка», – сказал он.

Хабиров добавил, что 2 апреля началось ежедневное курсирование скорого пригородного рельсового автобуса РА-3 «Орлан» по маршруту Уфа – Кумертау. Время в пути составляет 3 часа 50 минут.

По данным регионального Минтранса, ранее открытие новых маршрутов было намечено на май 2021 года. В перспективе Куйбышевская железная дорога планирует сократить время в пути следования до 3 часов 20 минут. Предполагается, что южное направление охватит около 1,7 млн жителей республики.

«В случае если, как говорится, «Орлан» полетит, то мы уже договорились с руководством Куйбышевской железной дороги, что они второй состав могут поставить, с использованием других временных рамок: чтобы из Уфы можно было вечером отправляться и утром», – отметил глава региона.

Как сообщалось, 2 января этого года РЖД запустили «Орлан» по маршруту Уфа – Новоабзаково (ранее маршрут пригородного поезда «Легенда Урала»).

Рельсовые автобусы РА-3 отечественного производства (АО «Трансмашхолдинг») используются для пригородных перевозок на неэлектрифицированных участках железных дорог, оборудованных как низкими, так и высокими платформами.

В настоящее время в башкирском регионе Куйбышевской магистрали эксплуатируются 9 рельсовых автобусов марок РА-1 и РА-2, курсирующих по маршрутам Уфа –

Стерлитамак, Стерлитамак – Карламан, Стерлитамак – Кумертау, Уфа – Белорецк («Айгир») и Уфа – Новоабзаково.

<https://www.interfax-russia.ru/volga/main/rzhd-namereny-zapustit-v-bashkirii-zapadnyy-i-vostochnyy-ekspresy>

ИЗВЕСТИЯ; 2021.04.05; СКОРОСТНУЮ ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ В СТАВРОПОЛЬСКОМ КРАЕ

Реализация проекта скоростной железной дороги Ставрополь–Невинномысск намечена на 2026–2030 годы, заявил исполняющий обязанности министра транспорта и дорожного хозяйства региона Евгений Штепа.

«Это поможет оптимизировать транспортную связь Ставрополя с курортной зоной Минеральных Вод. Реализация проекта возможна при государственной поддержке за счет средств федерального бюджета, с подготовкой расчета экономической эффективности на основании представленного технико-экономического обоснования», – сообщил Штепа NewsTracker.

По его словам, в настоящее время разрабатывается проект плана реализации, в который включена высокоскоростная магистраль Ставрополь – Минеральные Воды – Кисловодск. Напомним, со станции Нижний Бестях в Якутске будет ходить скорый поезд до Владивостока. Проект реализуют ОАО «РЖД» и АО «АК «Железные дороги Якутии» в 2021 году. Сейчас у Якутии нет прямого железнодорожного сообщения с Приморским краем. Обычно добираются до Владивостока с пересадкой в Благовещенске или Хабаровске. Время в пути из Нижнего Бестяха до Владивостока ориентировочно составит 2,5 суток. Стоимость проезда в купейном вагоне – от 7 тыс. рублей, в плацкартном – от 4,5 тыс. рублей.

<https://iz.ru/1146811/2021-04-05/skorostnuuiu-zheleznuiu-dorogu-planiruiut-postroit-v-stavropolskom-krae>

ИНТЕРФАКС; 2021.04.05; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ К ИЮЛЮ ОЦЕНИТ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ ВВОДА УГОЛЬНОГО СБОРА В ПОРТАХ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Президент РФ Владимир Путин поручил правительству РФ рассмотреть вопрос целесообразности установления нового сбора на погрузку угля в морских портах Дальнего Востока, средства от которого могут пойти на поддержку регионального туризма.

Перечень поручений президента по итогам совещания с правительством, состоявшегося 10 марта, опубликован на сайте Кремля.

Доклад по этому вопросу должен быть представлен до 1 июля 2021 года.

На совещании в марте министр по развитию Дальнего Востока и Арктики Алексей Чекунков озвучил предложение создать фонд для развития экологического туризма на Дальнем Востоке за счет введения сбора на погрузку угля в портах. По его словам, данная мера обеспечит поддержку в сфере экологического туризма в объеме более 2,5 млрд рублей в год.

Вице-премьер РФ Александр Новак на совещании предложил не спешить с решением вопроса и дополнительно обсудить предложение по введению нового сбора.

КАМИНФОРМ; 2021.04.06; КАМЧАТКА ГОТОВИТ ПЕРЕЧЕНЬ СУДОВ, КОТОРЫЕ В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ НАДО ПОДНЯТЬ ИЗ АВАЧИНСКОЙ ГУБЫ

Перечень судов, которые в первоочередном порядке будут подняты из акватории Авачинской губы на Камчатке, представят до конца мая. Об этом, как передает «КамИНФОРМ», договорились губернатор Владимир Солодов и вице-премьер Виктория Абрамченко.

«Сейчас идет интенсивная работа по подготовке к подъему первого судна, которое затонуло несколько лет назад. Сейчас подрядная организация проводит водолазное обследование рефрижератора «Ронд». В мае мы представим перечень судов, которые в первоочередном порядке будут подняты из акватории. Также мы представим расчет необходимых для этой работы средств. Виктория Абрамченко пообещала оказать нам поддержку и поспособствовать в выделении необходимых средств из федерального бюджета», – сказал Владимир Солодов.

Работы по подъему рефрижератора «Ронд» начались в конце прошлого года. Рефрижератор затонул более двух с половиной лет назад возле бывшего судоремонтного завода «Фреза». Судно весит более 300 тонн, его длина чуть больше тридцати метров. Для подъема подрядной организацией было изготовлено около трех десятков понтонов грузоподъемностью 10 и 20 тонн. Когда рефрижератор будет поднят, его отбуксируют к месту переработки, где распилят по частям.

https://kamchat.info/novosti/kamchatka_gotovit_perechen_sudov_kotorye_v_pervuyu_ochered_nado_podnyat_iz_avachinskoj_guby/

КОММЕРСАНТЬ ПЕРМЬ; КОНСТАНТИН КАДОЧНИКОВ, ВЯЧЕСЛАВ СУХАНОВ; 2021.04.06; ТУДА-СУДА; В ПРИКАМЬЕ МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ ПРОИЗВОДСТВО ЭЛЕКТРИЧЕСКИХ КОРАБЛЕЙ

Как стало известно „Ъ-Прикамье“, руководство Пермского края рассматривает возможность организации производства судов на электрической тяге. Партнером может выступить Санкт-Петербургская компания «Эмперииум». С ней КРПК планирует организовать рабочую группу для обсуждения совместных проектов. Впрочем, в корпорации утверждают, что говорить о конкретных проектах преждевременно. Эксперты считают, что проекты по организации речного транспорта могут быть востребованы, но при этом долго окупаются.

АО «Корпорация развития Пермского края» (КРПК) и представители ООО «Эмперииум», занимающегося производством судов на электрической тяге, создадут рабочую группу для обсуждения дальнейшего сотрудничества. Как сообщается на сайте краевого правительства, такое решение было принято после встречи делегации Пермского края с представителями ООО «НПК Морсвязьавтоматика» и ООО «Эмперииум» на международной конференции «Российское судостроение 2021» в Санкт-Петербурге.

По информации „Ъ-Прикамье“, сейчас краевые власти рассматривают возможность организации на территории региона производства судов на электрической тяге.

Связаться с руководителем КРПК Алексеем Бураковым не удалось, его телефон был отключен. В пресс-службе корпорации сообщили „Ъ-Прикамье“, что представители компании ознакомились с производством, но конкретные проекты будут обсуждаться после формирования рабочей группы. Группу планируется создать до середины апреля. Представители «Эмперииума» на момент написания текста на запрос „Ъ-Прикамье“ не ответили.

Как утверждает на сайте, компания производит прогулочные суда, водные автобусы-электроходы и электрические катамараны. Согласно базе данных «СПАРК-Интерфакс», учредителями ООО «Эмперииум» являются столичное ООО «Кедр» (26%), гендиректор ООО «НПК Морсвязьавтоматика» Андриан Правдин (32,58%), предприниматели Андрей Смирнов (21,72%), Александра Студентова (10%), гендиректор компании Евгений Андрачников (8%) и Алексей Зюзин (1,70%). Компания закончила 2020 год с убытком в 321 тыс. руб.

Данных о финансовых результатах ООО «НПК Морсвязьавтоматика» за 2020 год в базе «СПАРК» на момент написания текста не было. В 2019 году компания заработала 2,3 млрд руб. Чистая прибыль составила 101,2 млн руб. Обе компании зарегистрированы в Санкт-Петербурге.

Отметим, что руководство Самарской области рассматривает ООО «Эмперимум» как партнера в реализации инвестиционного проекта по созданию сети городского водного электротранспорта. По информации СМИ, компания предложила губернатору области взять суда в длительную аренду с возможностью выкупа.

Ранее в Пермском крае была создана рабочая группа по развитию внутреннего водного транспорта и сохранению водной инфраструктуры на территории региона. В конце марта этого года в группу вошел гендиректор КРПК Алексей Бураков.

Напомним, что ранее краевые власти обсуждали организацию проектов по судостроению совместно с АО «Холдинговая компания „Ак Барс“». В частности, рассматривалась возможность модернизации Верхнекамского судостроительного комплекса.

Совладелец теплоходной компании «ВолгаWolga» Вадим Яхнин считает проект по организации производства судов на электрической тяге перспективным. «Это могут быть небольшие, экологичные прогулочные и пассажирские суда на 100–150 человек с небольшой осадкой для передвижения по малым рекам. Они могут подходить практически к любому берегу и не требуют инфраструктуры стоимостью 50–70 млн руб.», – отмечает предприниматель.

«Тем более любое производство создает рабочие места в регионе. Но над скоростью принятия и решений и их воплощения нужно еще поработать. У нас эти процессы происходят недостаточно быстро», – добавил Вадим Яхнин.

Председатель комитета краевого заксобрания Виктор Плюснин также считает развитие речного транспорта в Пермском крае перспективным. «Но есть комплекс вопросов, которые надо решать. По большому счету, в регионе нет причальных стенок, а на реках работают в основном суда еще советского производства, возрастом 40–50 лет. Уверен, что в правительстве знают об этих проблемах. Сейчас надо детально прорабатывать решения, искать финансирование», – отмечает депутат.

По его словам, окупаемость проектов с участием водного транспорта составляет более десяти лет. «Суда окупаются долго, но и срок службы у них значительный», – утверждает Виктор Плюснин.

<https://www.kommersant.ru/doc/4761043>

КОРАБЕЛ; 2021.04.05; А-НАВИГАЦИЯ ИЛИ КАК РАЗВИВАЮТСЯ В РОССИИ АВТОНОМНЫЕ СУДА?

Безэкипажные или, как их рекомендует называть ИМО, автономные надводные суда не встретятся вам завтра на просторах Мирового океана. Свои первые шаги новая технология делает в акваториях России. Дебют баржи «Рабочая» в режимах дистанционного и автоматического управления состоялся в районе порта Геленджик. С подробностями **Александр Пинский, глава «Отраслевого центра «Маринет».**

– Александр Савельевич, прошли первые месяцы испытаний морских автономных надводных судов (МАНС) в России. Каковы первые итоги работы грунтоотвозной шаланды «Рабочая» – судна, по сути, открывшего в России эру коммерческих автономных судов?

– Тестирование систем на судах в рамках проекта проходят с сентября прошлого года, после того как были проведены береговые испытания и завершена установка экспериментального оборудования на борту трех судов. Это грунтоотвозная баржа «Рабочая», сухогруз «Пола Анфиса» и танкер «Михаил Ульянов». Также пульта дистанционного управления были установлены на земснаряде «Редут», в офисах «Пола Групп» и СКФ. Ключевая цель этих испытаний – доработать экспериментальные системы до уровня готовых продуктов на основе реального опыта, мнения судоводителей и судовладельцев.

Испытания проходят поэтапно: проверка полноты и точности собираемых навигационных и технических данных, затем работа систем без подключения к исполнительным

устройствам судна, после этого проводятся испытания с непосредственным управлением судами в дистанционном и автоматическом режимах, и завершение – демонстрационные рейсы, когда на протяжении продолжительного времени суда будут осуществлять переходы в автономном режиме под контролем экипажа на борту. Учитывая разную специфику в коммерческой эксплуатации этих судов, наибольший объем работ сейчас проделан на «Рабочей». Здесь уже проводятся испытания с непосредственным управлением судном. В ближайшие дни этот этап также начнется на «Пола Анфиса». На «Михаиле Ульянове» мы ждем приезда иностранных специалистов для подключения и тестирования систем к исполнительным устройствам – из-за коронавирусных ограничений эта процедура, к сожалению, занимает несколько месяцев.

Результаты сейчас следующие. Новые и существующие системы интегрированы в комплекс и полноценно работают в части передачи и обработки информации между друг другом. Определены более-менее итоговые требования к организации дистанционного управления (т.е. мы знаем, какие параметры каналов связи, какие интерфейсы и данные нужны для регулярной работы, и дорабатываем их). Состоялись первые испытания автоматического режима управления.

Ключевых вопросов, над которыми мы сейчас работаем, два. Во-первых, осуществляется «промышленная» конфигурация оптической системы анализа ситуационной обстановки. Дорабатываются интерфейсы для оператора, в т.ч. виртуальной модели представления как одного из режимов. Создается доступное по цене аппаратное решение для распознавания и определения параметров объектов в видимом и ИК диапазонах. Во-вторых, идет доработка автономной навигационной системы в части интерфейсов и алгоритмов автоматического расхождения. Последнее является сейчас самой главной задачей: **Росморречфлотом** опубликованы рекомендации по применению МППСС-72 в автоматических системах, работа АНС должна полностью соответствовать им – практические же результаты пока не позволяют говорить об успехе, еще остается очень много ошибок.

Работу над алгоритмами ведет компания «Кронштадт Технологии» совместно с Высшей школой теоретической механики петербургского Политеха. Рассчитываю, что к маю включительно они успешно справятся с этой задачей. Когда это будет сделано – можно будет переходить к завершающему этапу демонстрационных рейсов.

Также накоплен целый ряд задач для развития: от создания дистанционно управляемых РЛС на борту до интегрированных терминалов для связи с судовым радиооборудованием. Именно практический опыт эксплуатации дает нам сейчас неопределимые знания. Не только обучение уже разработанных систем, но и понимание того, какие еще системы будут нужны в будущем и с какой функциональностью.

– Как эти испытания связаны с экспериментом по эксплуатации МАНС в России, начатым правительством в прошлом году?

– Национальный эксперимент предполагает использование готовых технических систем автономной навигации (а-Навигации) на любых судах под российским флагом в коммерческой деятельности в рамках нового регулирования. Завершающим этапом внедрения нового регулирования является принятие федерального закона, который был внесен в правительство Минпромторгом в ноябре прошлого года и сейчас находится на согласовании в правительстве, и нескольких подзаконных актов **Минтранса**. Думаю, что принятие этих документов должно произойти к лету этого года. Тогда же завершится доработка технических средств в рамках проекта «БЭС-КФ» и пройдут демонстрационные рейсы. Они, помимо прочего, должны стать своего рода PR-инструментом привлечения судоходных компаний к эксперименту, демонстрацией того, что системы готовы к использованию.

Отличие опытной эксплуатации МАНС в рамках национального эксперимента от испытаний (опытной эксплуатации) в рамках проекта «БЭС-КФ» состоит именно в

степени готовности технических и правовых средств. Так, если в рамках «БЭС-КФ» оборудование а-Навигации установлено как дополнительное, без изменения класса судна, и предполагает его постоянную доработку, то в рамках национального эксперимента системы а-Навигации уже будут устанавливаться как завершенное вспомогательное оборудование на борту, одобренное классификационным обществом и добавляющее автономный класс судну.

– Какие моменты проекта «БЭС-КФ» стоит выделить?

– Конечно же, это те особенности, которые делают его уникальным в мировом масштабе. Во-первых, мы от отдельных технических экспериментов подошли к комплексной задаче применения а-Навигации на практике. Для этого выработали свою методологию на основе функционального подхода (принцип полной функциональной эквивалентности), которая позволила нам определить пробелы в технике и в правовой базе, и разработать решения для их устранения, причем, в рамках существующего международного регулирования. В соответствии с этим мы разработали регуляторику и новые технические решения.

Новые технические решения на сегодня – это три новых типа систем: автономная навигационная система (АНС), которая автоматически интегрирует все навигационные данные, оценивает обстановку и рассчитывает маневры в соответствии с МППСС-72 и параметрами судна; оптическая система анализа ситуационной обстановки (ОСА), которая позволяет визуально/оптически определять объекты вокруг судна в автоматическом и дистанционном режимах; пульт дистанционного управления (ПДУ) – своего рода ходовой мостик судна за пределами судна.

Они дополняют широкий спектр уже используемых конвенционных систем – автопилоты и системы движения по маршруту, системы управления техническими средствами судна, радиолокационные станции, АИС и другое навигационное оборудование, средства внутреннего видеонаблюдения, радиооборудование и сигнальное оборудование – и вместе с ними позволяют создавать комплекс а-Навигации на существующих судах. Т.е. это еще один важный момент: мы создаем средства не только для новых судов, но и для модернизации существующего флота до уровня автономного.

– Чем заинтересовал проект «Совкомфлот», «Росморпорт» и «Полу Райз»? Какие еще компании, связанные с эксплуатацией судов, проявляют интерес к данной теме?

– Правильнее адресовать первый вопрос непосредственно судовладельцам. Мое мнение, что указанные компании – это лидеры российской отрасли, и они не только заинтересованы во внедрении новых технологий у себя, но и в развитии российских морских технологий в целом. Поэтому их участие в проекте – это бесценный вклад в развитие отрасли страны, в наш приоритет в а-Навигации.

В то же время, все понимают, что развитие автономной навигации – это очевидный тренд в мировой отрасли, который рано или поздно затронет все компании. Поэтому те, кто первыми получают практический опыт, научатся интегрировать эти технологии в свою практику и политику, подготовят опытные кадры – получат и конкурентные преимуществами перед остальными.

Поэтому интерес проявляют многие из компаний, как в России, так и за рубежом. Постепенно этот интерес трансформируется в конкретные планы – у российских компаний в первую очередь, поскольку именно у нас будут необходимые правовые условия в отличие от других стран. Вы наверняка слышали о первых соглашениях о намерениях оснастить свои суда системами а-Навигации, подписанными компаниями Sea Energy и МСС, сейчас обсуждаются новые соглашения. Безусловно, компании ждут завершения принятия необходимых нормативных документов и обещанных мер стимулирования первых внедрений со стороны государства.

– Как сегодня решаются вопросы гражданской ответственности и страхования для МАНС?

– В проекте Федерального закона «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации в части правоотношений, возникающих при использовании автономных судов» указано, что в отношении МАНС действуют те же нормы, что и для традиционных судов. Т.е. наличие на борту таких высокоавтоматизированных систем, как средства а-Навигации, не превращает суда во что-то новое, не меняет гражданских правоотношений между судовладельцами, грузоперевозчиками, страховыми компаниями и т.д.

– Как удалось убедить российские классификационные общества стать одними из первых в мире в процессе регулирования эксплуатации беспилотных судов?

– Мой опыт работы со специалистами Российского морского регистра судоходства говорит, что это очень квалифицированные и вполне прогрессивные люди – поэтому их не требовалось как-то по-особенному убеждать. Они прекрасно видят тренды в развитии отрасли, видят появление технических систем а-Навигации – и как только появилась конкретика, с которой они смогли начать работать, они включились в работу. На мой взгляд, сегодня РС обладает наиболее полным и продвинутым видением и регулированием МАНС среди классификационных обществ мира – и думаю, что они смогут извлечь из этого выгоды в своей работе. Первые судоходные компании, первые производители систем, первые классификационные общества – они все, безусловно, несут на себе риски и нагрузку, связанную с внедрением новых, не имевших аналогов в мире, технологий, но они же имеют возможности и конвертировать свой приоритет в преимущества.

– Первенство в вопросах создании нормативной базы стало предметом нашей гордости. Но принципиальным вопросом, возможно, является не законодательство, а технические стандарты автономной навигации. Какие шансы у российских компаний войти в число их разработчиков? И какие наши технические решения могут лечь в основу этих стандартов?

– Мы сейчас работаем только с информационными системами, с управлением, не затрагивая принципиальную конструкцию судна – что может в дальнейшем стать интересной задачей уже для судостроителей. В нашей же области я не вижу каких-то новых фундаментальных технических стандартов, которые возникают в рамках а-Навигации: та же ИМО однозначно ссылается на существующие межотраслевые стандарты по обмену данными, кибербезопасности и т.д. Как я говорил, мы не меняем, а встраиваемся в существующий ландшафт.

Новые стандарты могут возникнуть на более высоком уровне, в отношении новых типов систем: как будут типизироваться эти системы, какие требования к ним будут предъявляться. Здесь, безусловно те, кто первыми покажет на практике работающие решения, которые примут судовладельцы, будут определять эти стандарты. Например, три упомянутых выше новые системы, АНС, ОСА и ПДУ – это новые типы систем, которые пока созданы только нашими компаниями, поэтому есть все шансы, что они станут отраслевым стандартом.

– Главную роль в развитии автономных судов будут играть технологии искусственного интеллекта. Машина будет решать, какой выбрать курс. Какие перспективы у нас в этой области?

– Честно говоря, мы избегаем термина «искусственный интеллект» из-за слишком расплывчатого его толкования. Из-за этого возникает путаница и беспредметные в нашем случае дискуссии о правосубъектности «искусственного интеллекта» или его независимости от человека.

Лично я, как старый айтишник, придерживаюсь понимания этого термина как выполнение компьютерными системами тех функций, которые человек реализует при помощи своего интеллекта. В этом смысле современный холодильник вполне наделен возможностями искусственного интеллекта, когда автоматически регулирует термостат для поддержания нужной температуры или сигнализирует о неплотно закрытой двери. Ведь еще совсем

недавно эти задачи мог выполнять только человек на основе своих наблюдений и опыта. Но это не делает холодильник ни равным человеку, ни самостоятельным субъектом.

Машина не будет решать, какой курс выбрать. Какой маневр выполнить в той или иной ситуации, решают люди: написавшие детерминированные для машины алгоритмы программисты и математики, разработавшие для этих алгоритмов однозначные сценарии и правила эксперты в судовождении, утвердившие для судоводителей правила МППСС-72 представители стран в ИМО. Машина просто в точности выполняет решения человека, которые в нее заблаговременно им заложены.

В России есть достаточно много сильных экспертов в информационных технологиях, математике и судовождении, у них появляется уникальная возможность реализовывать свой потенциал по развитию систем а-Навигации на практике. Поэтому я оптимистично смотрю на наши перспективы в этой области.

– Вы фокусируетесь на автоматизации процессов судовождения, но львиную долю в работе экипажа на судне составляет ремонт и обслуживание техники. Как будут решаться эти вопросы?

– Уверен, что успешно. Повышением уровня автоматизации технических средств сейчас занимаются многие машиностроители. Например, в Китае очень активно идут работы над «умным судном», именно в части автономных средств по управлению и обслуживанию техники на борту. Различные производители двигателей и судового оборудования по всему миру уже обеспечивают и предиктивное обслуживание и ремонты, и дистанционное обслуживание, и т.д. Уже сейчас применяются суда с необслуживаемыми машинными отделениями, с соответствующим классом автоматизации – когда для выполнения штатных функций не требуется присутствие человека.

Мы же сейчас фокусируемся на задачах именно судовождения, когда не требуется присутствие человека уже на мостике – здесь пока необходимых решений нет ни у кого в мире.

– Вы говорили о большом интересе к технологии МАНС со стороны частных компаний (Wartsilla, ABB, RR, Kongsberg). Но это всё технологические компании, производители оборудования. В тоже время по мнению ряда представителей судовладельцев, например, BIMCO, автономные суда будут намного дороже традиционных, и перспективы беспилотных судов не так безоблачны. По оценкам отдельных экспертов, расходы на экипаж торгового судна за 20 лет жизненного цикла составляют около 20% от стоимости судна. Делались ли какие-то прогнозы, насколько МАНС будут дороже традиционных судов? И насколько изменятся эксплуатационные расходы автономных судов?

– Любые новые технологии сначала дорогие, а затем – по мере увеличения зрелости и масштаба применения – становятся дешевыми и доступными. Еще двадцать лет назад сотовые телефоны были по карману только очень богатым потребителям. Сегодня мобильные устройства вешают на ошейник собакам, поскольку их цена и стоимость мобильной связи стали сопоставимы с ценой этого самого ошейника.

Безусловно, первыми выгоду из новых технологий а-Навигации извлекут судовладельцы с высокотехнологичными, дорогими судами: здесь стоимость судна, его эксплуатации, в т.ч. затраты на экипаж, будут на порядок превосходить затраты на средства е-Навигации. Особенно, с учетом того, что на таких судах объем модернизации, фактически, сведётся к установке двух новых систем – АНС и ОСА – и ПДУ на берегу; а остальными системами, которые нужны для а-Навигации, такие суда уже, как правило, оснащены. Сейчас стоимость модернизации такого современного судна до уровня автономного сопоставима со стоимостью традиционного навигационного оборудования на борту.

Главный экономический эффект от его использования – повышение безопасности, что является ключевым экономическим фактором для крупных пассажирских судов, танкеров, контейнеровозов: везде, где цена инцидента неизмеримо выше, чем затраты на а-Навигацию. Второй эффект – автоматизация рутинных функций, лучшая ситуационная

осведомленность и контроль снизят нагрузку на членов экипажа и, как следствие, необходимое количество экипажа на борту. Как очень грубая и субъективная оценка: затраты на одного квалифицированного офицера на борту перекрывают дополнительные затраты на спутниковую связь и сопровождение, требуемые системами а-Навигации – причем, например, стоимость спутниковой связи стабильно снижается, а стоимость труда так же стабильно увеличивается.

С учетом этих двух факторов, в долгосрочной перспективе увеличение эксплуатационных затрат, связанное с а-Навигацией, будет компенсироваться даже небольшим частичным сокращением экипажа на борту – т.е. а-Навигация станет едва ли не единственным за последние десятилетия инструментом повышения безопасности судоходства, который не повлечет за собой дополнительных расходов судовладельцев.

– ИМО говорит о четырех уровнях автономности МАНС, два из которых базируются на дистанционном управлении судов с берега. Как будет осуществляться дистанционное управление судна без экипажа в случае потери связи?

– ИМО определило четыре уровня автономности:

1. МАНС управляется экипажем, системы а-Навигации используются для части функций и как системы поддержки принятия решений;
2. МАНС управляется дистанционно, но на борту присутствует экипаж;
3. МАНС управляется дистанционно, на борту нет экипажа;
4. МАНС полностью управляется автоматически.

Это именно уровни автономности, а не классы или технические типы судов, определенные, во многом, в целях Regulatory Scoring Exercise – анализа ИМО того, какие регуляторные нормы в том или ином случае могут потребовать изменений. Одно и то же судно может функционировать в разных уровнях автономности в течение одного и того же рейса. Например, первый уровень при выходе и заходе в порт, четвертый при переходе в открытом море в нормальных условиях, 2 и 3 – при сложных или нештатных ситуациях. В нашем подходе приоритет отдается автоматическому управлению, под него «заточены» наши системы – а дистанционное или традиционное требуется только тогда, когда невозможно или ограничено применение автоматического. У нас есть все три варианта и набора средств управления судном: традиционный, дистанционный и автоматический. И, если, дистанционный – как один из способов – оказывается недоступным, могут использоваться два других.

Если на борту нет экипажа и прервалась связь, то судно будет идти в автоматическом режиме – с немедленной нотификацией судоходной компании о потере связи. Если при этом оно окажется в условиях ограничений для автоматического режима, то судно перейдет на минимально допустимую скорость движения по первоначально заданному маршруту с сигнализацией «Судно лишено возможности управляться» согласно МППСС-72. Сейчас именно такой алгоритм предусмотрен в рекомендациях **Росморречфлота** и в АНС, когда условия запрещают автоматический режим, а человек не взял управление на себя после соответствующей сигнализации со стороны АНС.

– Ваша концепция а-Навигации предполагает следующие этапы внедрения автономной навигации в морскую практику: сосуществование, переход и доминирование. Согласно ней, на втором этапе появятся специальные зоны мореплавания для автономных судов, и движение МАНС будут контролироваться едиными службами навигации. Что вы называете этим термином?

– Под едиными службами навигации я понимаю региональные и глобальные центры, контролирующие и при необходимости управляющие автономными судами в своей зоне ответственности.

С одной стороны, это развитие существующих береговых СУДС, при котором оператору системы становится доступна вся информация о движении и состоянии судна для контроля, и он может как прямо осуществлять диспетчирование движения группы судов

(задавая маршруты), так и непосредственно управлять движением судна. Уже сегодня известны случаи, когда операторы СУДС идентифицировали угрозу аварии, но не могли связаться с экипажем или экипаж игнорировал их предупреждения. Такие аварийные ситуации можно было бы предотвратить, если бы оператор СУДС смог взять управление на себя.

С другой стороны, это консолидация дистанционного управления судами вместо отдельных, индивидуальных пультов управления. Если вмешательство человека нужно только изредка и, как правило, только в определенных акваториях, нет смысла постоянно держать выделенного опытного судоводителя за каждым судном на протяжении всего рейса. Но это возможно только на втором этапе, когда зрелость технологии а-Навигации и доверие к ней позволят пересмотреть некоторые из текущих нормативных требований.

Сама идея трехэтапного подхода состоит в плавном внедрении а-Навигации в существующих условиях. На первом этапе (Сосуществование) подавляющее большинство судов будет управляться традиционно, поэтому МАНС должны будут соответствовать существующему регулированию и практике традиционных судов. На основе обширного практического опыта первого этапа можно будет сформулировать всеобъемлющие технические и правовые требования к МАНС, и перейти ко второму этапу (Переход или Transition). На нем появится специфичное регулирование, которое вместе с экономией на масштабе приведет к дальнейшему снижению эксплуатационных расходов для МАНС и к расширению их применения. А на третьем этапе новое регулирование, специфичное для а-Навигации, будет распространено и на традиционные суда: например, в части обмена информацией или наличия телекоммуникаций на борту – т.е. регулирование плавно изменится от ориентированного на традиционные суда на ориентированное на МАНС.

<https://www.korabel.ru/news/comments/a-navigaciya-ili-kak-razvivayutsya-v-rossii-avtonomnye-suda.html>