



Ежедневный мониторинг СМИ

7 АПРЕЛЯ 2021

СОДЕРЖАНИЕ

ГУДОК; КСЕНИЯ ПОТАЕВА, АНАСТАСИЯ БАРАНЕЦ; 2021.04.07; НЕФТЕПРОДУКТЫ МЕНЯЮТ ПОРТ; РОССИЯ И БЕЛАРУСЬ ПЛАНИРУЮТ РАСШИРИТЬ НОМЕНКЛАТУРУ ЭКСПОРТА ЧЕРЕЗ РОССИЙСКИЕ ТЕРМИНАЛЫ.....	4
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; КИРА ЛАТУХИНА; 2021.04.07; ВСЕ ПУТИ ВЕДУТ; ВЛАДИМИР ПУТИН ОБСУДИЛ РАЗВИТИЕ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И НОВЫЕ МАРШРУТЫ	5
ИНТЕРФАКС; 2021.04.06; ПУТИН ПОИНТЕРЕСОВАЛСЯ, МОЖНО ЛИ ДЛЯ ЗАГРУЗКИ «ПРОФИЦИТНЫХ» ПОЛУВАГОНОВ ВОЗИТЬ В НИХ КОНТЕЙНЕРЫ7 РОССИЯ 1; АЛЕКСЕЙ ПЕТРОВ; 2021.04.06; БЕЛОЗЕРОВ: В ПЕРИОД ПАНДЕМИИ УДАЛОСЬ ПРАКТИЧЕСКИ НЕ СНИЗИТЬ ГРУЗОБОРОТ. ВЕСТИ В 20:00.....	9
РОССИЯ 1; 2021.04.06; РЕМОНТНЫЕ РАБОТЫ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ». УТРО РОССИИ	9
1 КАНАЛ НОВОСТИ В 18:00; ДМИТРИЙ КОЧЕТКОВ; 2021.04.06; ГОСДУМА ПРИНЯЛА В ОСНОВНОМ ЧТЕНИИ ЗАКОНОПРОЕКТ О ШТРАФАХ ЗА ВЫСАДКУ ДЕТЕЙ-БЕЗБИЛЕТНИКОВ	9
РОССИЯ 24; БОРИС МАКСУДОВ; 2021.04.07; НОВЕНЬКИЙ «СУПЕРДЖЕТ»: ОЗНАКОМИТЕЛЬНЫЙ ПОЛЕТ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	10
РОССИЯ 24; 2021.04.06; СОПЕРНИК БОСФОРА: ТУРЦИЯ ХОЧЕТ ПОСТРОИТЬ НОВЫЙ КАНАЛ «СТАМБУЛ». 5-Я СТУДИЯ.....	10
РОССИЯ 24; 2021.04.06; МЕХМЕТ ПЕРИНЧЕК: КАНАЛ «СТАМБУЛ» НЕ НАРУШАЕТ КОНВЕНЦИЮ МОНТРЕ. 5-Я СТУДИЯ.....	11
РОССИЯ 24; 2021.04.06; ТУРЦИЯ СТРЕМИТСЯ СТАТЬ ХАБОМ: ЭКСПЕРТЫ О ПРОЕКТЕ КАНАЛА «СТАМБУЛ». 5-Я СТУДИЯ.....	11
РОССИЯ 24; 2021.04.06; ЧЕРНИКОВ: ПО ДОРОГАМ МОСКВЫ ЕЗДЯТ СОТНИ ТАКСИСТОВ БЕЗ ПРАВ. ИНТЕРВЬЮ НА «РОССИИ 24».....	11
РОССИЯ 24; 2021.04.06; МИХАИЛ ЧЕРНИКОВ: ВИТРИНА ДАННЫХ ГИБДД ПОЗВОЛИТ КОМПАНИЯМ ПРОВЕРЯТЬ СВОИХ ВОДИТЕЛЕЙ НА НАЛИЧИЕ НАРУШЕНИЙ. ИНТЕРВЬЮ НА «РОССИИ 24»	11
РОССИЯ 24; 2021.04.06; ЧЕРНИКОВ: ИНОСТРАННЫХ «ВОДИТЕЛЕЙ- НЕВИДИМОК» БУДУТ ШТРАФОВАТЬ НА ГРАНИЦЕ. ИНТЕРВЬЮ НА «РОССИИ 24»	11
РОССИЯ 24; 2021.04.06; ТАКСИСТОВ С ТЕМНЫМ ПРОШЛЫМ ВНЕСУТ В БАЗУ. ВЕСТИ. ДЕЖУРНАЯ ЧАСТЬ	12
РОССИЯ 24; 2021.04.06; НАКАЗАНИЕ ДЛЯ НЕТРЕЗВЫХ ВОДИТЕЛЕЙ И ЛИХАЧЕЙ МОГУТ УЖЕСТОЧИТЬ. ВЕСТИ. ДЕЖУРНАЯ ЧАСТЬ	12
РОССИЯ 24; 2021.04.06; ВАЛЕРИЙ СОЛДУНОВ: НУЖНО УЖЕСТОЧИТЬ МЕРЫ К ЛИХАЧАМ НА ДОРОГАХ. 5-Я СТУДИЯ	12
ВЕСТИ СЕВАСТОПОЛЬ; 2021.04.05; ФИНАЛЬНЫЙ УЧАСТОК ТРАССЫ «ТАВРИДА» ВОЗВОДЯТ С ОПЕРЕЖЕНИЕМ ГРАФИКА	12
ТАСС; 2021.04.06; ГОСДУМА РАЗРЕШИЛА ЗАКЛЮЧАТЬ ДОЛГОСРОЧНЫЕ ДОГОВОРЫ С ВЛАДЕЛЬЦАМИ АТОМНЫХ ЛЕДОКОЛОВ	12
ТАСС; 2021.04.05; МАНТУРОВ СЧИТАЕТ, ЧТО БЛОКИРОВКА СУЭЦКОГО КАНАЛА НАПОМНИЛА МИРУ ПРО СЕВМОРПУТЬ	13

ИНТЕРФАКС; 2021.04.06; РФ РАССЧИТЫВАЕТ ВЫЙТИ НА ГРУЗОБОРОТ 90 МЛН Т ПО СМП К 2030Г – СОВЕТНИК МИНИСТРА.....	13
ТАСС; 2021.04.06; БОЛЕЕ 70 КМ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРУЮТ В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ В 2021 ГОДУ	13
ТАСС; 2021.04.06; В СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ ОТКРЫЛАСЬ ДОРОГА, СВЯЗЫВАЮЩАЯ САМЫЙ ОТДАЛЕННЫЙ РАЙОН С ВЛАДИКАВКАЗОМ	14
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2021.04.06; НА ОСТУЖЕВСКУЮ РАЗВЯЗКУ В ВОРОНЕЖЕ ВЫДЕЛЯТ БОЛЕЕ МИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ	14
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; АНДРЕЙ ИСАЕВ; ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ ФРАКЦИИ «ЕДИНАЯ РОССИЯ» В ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЕ; 2021.04.07; ДЕТИ В ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ	15
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.04.07; ЯМА ЗАСТРАХОВАНА; ОТВЕТСТВЕННОСТЬ КОММУНАЛЬНЫХ И ДОРОЖНЫХ СЛУЖБ ПРЕДЛОЖЕНО СТРАХОВАТЬ	16
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.04.07; ТЕХОСМОТР НА ПРИНТЕРЕ; АВТОВЛАДЕЛЬЦАМ СТАЛИ ПРОДАВАТЬ ПОДДЕЛЬНЫЕ ДИАГНОСТИЧЕСКИЕ КАРТЫ.....	17
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ, ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.04.07; ШАШЕЧКИ НАГОЛО; СТРАХОВЩИКИ РАСТОРГАЮТ ДОГОВОРЫ ОБ ОСАГО С ТАКСИСТАМИ, ЧТОБЫ ПОВЫСИТЬ ТАРИФЫ	18
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ЮРИЙ ГЕНЬ; 2021.04.07; ЛЕД, ТРОГАЙСЯ!; РАССКАЗ КАПИТАНА: КАК РОССИЙСКИЙ ТАНКЕР-ГАЗОВОЗ ВПЕРВЫЕ В ИСТОРИИ САМОСТОЯТЕЛЬНО ПРОШЕЛ ЗИМОЙ ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ.....	19
РБК; РОМАН КИРЬЯНОВ, АНАСТАСИЯ БАТМАНОВА; 2021.04.06; ВЛАСТИ САХАЛИНА ОЦЕНИЛИ ПЕРСПЕКТИВЫ СЕВМОРПУТИ.....	20
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.04.07; ТОННЕЛЬ СВЕРНУЛ ЗА ГОРИЗОНТ; ОАО РЖД ПЕРЕНЕСЛО РЕАЛИЗАЦИЮ СЕВЕРОМУЙСКОГО ПРОЕКТА.....	21
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ЛЕСНЫХ, ЕКАТЕРИНА ЗГИРОВСКАЯ, АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.04.07; ОЧЕРЕДНАЯ АВАРИЯ В СУЭЦКОМ КАНАЛЕ СТАВИТ ПОД ВОПРОС ЕГО НАДЕЖНОСТЬ; НА ЭТОМ МОГУТ ЗАРАБОТАТЬ «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»	22
ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.04.07; ЕЭК ПОДОЗРЕВАЕТ АГРЕГАТОРОВ ТАКСИ В НАРУШЕНИИ КОНКУРЕНЦИИ; АНТИМОНОПОЛЬНЫЙ ОРГАН ЕАЭС СОБЕРЕТ АГРЕГАТОРЫ ДЛЯ ОБСУЖДЕНИЯ ЭТОЙ ПРОБЛЕМЫ	23
КОММЕРСАНТЪ; 2021.04.07; «МЫ ДЕЛАЕМ НЕ ХУЖЕ ИНОСТРАНЦЕВ ТОЧНО»; ГЛАВА «МОРСПАССЛУЖБЫ» АНДРЕЙ ХАУСТОВ О СТРОЙКЕ «СЕВЕРНОГО ПОТОКА-2» И ЛИКВИДАЦИИ НЕФТЕРАЗЛИВОВ.....	26
ИЗВЕСТИЯ; РОМАН КРЕЦУЛ, АЛЕКСЕЙ РАММ; 2021.04.07; ДАЛИ «БАЛ»: СЕВМОРПУТЬ ПОЛУЧИТ НОВЫЕ БЕРЕГОВЫЕ КОМПЛЕКСЫ; ПОД ИХ ПРИКРЫТИЕМ МОРСКОЕ СУДОХОДСТВО В АРКТИКЕ СТАНЕТ ЕЩЕ БЕЗОПАСНЕЕ	35
ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ВИНОГРАДОВА; 2021.04.06; ЗАЩИТА ПОД ЗАЩИТОЙ: ЗАВОД ПО ВЫПУСКУ «СПУТНИКА V» ПОСТРОЯТ НА УСЛОВИЯХ СЗПК; В ОБЩЕЙ СЛОЖНОСТИ МИНЭК ЗАКЛЮЧИЛ УЖЕ 29 СОГЛАШЕНИЙ НА СУММУ 1 ТРЛН РУБЛЕЙ	36

ТАСС; 2021.04.06; ПОСОЛ РОССИИ ЗАЯВИЛ, ЧТО РЕЧЬ О ПЕРЕСМОТРЕ КОНВЕНЦИИ МОНТРЕ НЕ ИДЕТ	38
ТАСС; 2021.04.06; В ВОЗ ВЫСКАЗАЛИСЬ ПРОТИВ ВВЕДЕНИЯ ПАСПОРТОВ ВАКЦИНАЦИИ ОТ COVID-19 ДЛЯ ПОЕЗДОК.....	38
КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА ЧЕЛЯБИНСК; 2021.04.06; В ЧЕЛЯБИНСКОМ АЭРОПОРТУ ЗАВЕРШИЛИ ОБНОВЛЕНИЕ ПОГРАНИЧНОГО ПУНКТА ПРОПУСКА	39
ТАСС; 2021.04.06; В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ ОЖИДАЮТ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ОАК И ВСЕЙ АВИАОТРАСЛИ	39
ИНТЕРФАКС; 2021.04.06; РАБОТА ПО ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЮ В АВИАПРОМЕ БУДЕТ УСИЛЕНА – ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР БОРИСОВ	40
МИР 24; 2021.04.07; ЦЕНЫ – В НЕБО: КАК БУДЕТ МЕНЯТЬСЯ СТОИМОСТЬ АВИАБИЛЕТОВ?.....	40
ТАСС; 2021.04.06; ПЕРВЫЙ РЕГУЛЯРНЫЙ РЕЙС ИЗ КАРАКАСА В МОСКВУ МОЖЕТ СОСТОЯТЬСЯ ДО КОНЦА АПРЕЛЯ	42
ТАСС; 2021.04.06; АВИАКОМПАНИЯ S7 В МАЕ ОТКРОЕТ НОВЫЕ РЕЙСЫ В ГЕРМАНИЮ, ИТАЛИЮ, ГРЕЦИЮ И БОЛГАРИЮ	43
ТАСС; 2021.04.06; РЕЙС ИЗ КРАСНОСЕЛЬКУПА В ТЮМЕНЬ БУДЕТ ВЫПОЛНЯТЬСЯ ДВА РАЗА В НЕДЕЛЮ.....	43
РИА НОВОСТИ; 2021.04.06; МАРШРУТНАЯ СЕТЬ АЭРОПОРТА «СИМФЕРОПОЛЬ» УВЕЛИЧИЛАСЬ ДО 57 НАПРАВЛЕНИЙ.....	43
ИНТЕРФАКС; 2021.04.06; ГК ПО ОРВД ЖДЕТ ФИНАНСОВЫХ ПРОБЛЕМ ДО 2030Г ИЗ-ЗА COVID-ОГРАНИЧЕНИЙ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСОВ	44
ТАСС; 2021.04.06; ГОСДУМА ВВОДИТ ШТРАФЫ ДО 30 ТЫС. РУБЛЕЙ ЗА ВЫСАДКУ ДЕТЕЙ-БЕЗБИЛЕТНИКОВ ИЗ ТРАНСПОРТА	45
ТАСС; 2021.04.05; ПЕРВЫЕ ОБЪЕКТЫ ФИНАЛЬНОГО УЧАСТКА ТРАССЫ «ТАВРИДА» БУДУТ ЗАПУЩЕНЫ К КОНЦУ 2021 ГОДА	45
ТАСС; 2021.04.06; APPLE ЗАИНТЕРЕСОВАНА В ПОЗВОЛЯЮЩИХ СОЗДАТЬ БЕСПИЛОТНЫЙ АВТОМОБИЛЬ ТЕХНОЛОГИЯХ	46
ТАСС; 2021.04.06; ПЕНСИОНЕРАМ КУЗБАССА ВЕРНУЛИ БЕСПЛАТНЫЙ ПРОЕЗД В ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ	46
РБК С-ПЕТЕРБУРГ; ВЛАДИМИР ГРЯЗНЕВИЧ; 2021.04.06; ГЛАВА КОМИТЕТА ПО ТРАНСПОРТУ ПЕТЕРБУРГА – О БУДУЩИХ ТАРИФАХ И МАРШРУТАХ	47
КОММЕРСАНТЪ НОВОСИБИРСК; ДАРЬЯ РЕШЕТНИКОВА; 2021.04.06; «НОВОСИБИРСКАВТОДОР» ПОШЕЛ НА ОБХОД; КОМПАНИЯ ВЫПОЛНИТ РАБОТЫ НА ДОРОЖНОМ ДОЛГОСТРОЕ ЗА 3,7 МЛРД РУБЛЕЙ.....	52
ТАСС; 2021.04.06; БОЛЕЕ 150 КМ ПУТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ НА МОСКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ К СЕРЕДИНЕ ИЮНЯ.....	53
ИНТЕРФАКС; 2021.04.06; ИНВЕСТПРОГРАММА ЮУЖД НА 2021Г СОКРАТИТСЯ В 1,8 РАЗА ИЗ-ЗА ЗАВЕРШЕНИЯ КРУПНЫХ ПРОЕКТОВ	54
ТАСС; 2021.04.06; НАРУШАЮЩИМ ПОРЯДОК МОРСКИМ ПОРТАМ ГРОЗИТ ЗАКРЫТИЕ ПОСЛЕ ПРОВЕРОК РОСПРИРОДНАДЗОРА	55
ТАСС; 2021.04.06; В ЕГИПТЕ ЗАЯВИЛИ, ЧТО ИНЦИДЕНТ С EVER GIVEN ПРОИЗОШЕЛ ИЗ-ЗА ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ОШИБКИ.....	55
ТАСС; 2021.04.07; КАПИТАН СУДНА «ПОРТ МЭЙ» ПОПРОСИЛ РАЗРЕШЕНИЯ ЗАЙТИ В ПОРТ НА КАМЧАТКЕ	56
ТАСС; 2021.04.05; ПОРТ ПОД ТВЕРЬЮ ПО ПРОЕКТУ «ВОЛЖСКОЕ МОРЕ» ПЛАНИРУЮТ СДАТЬ К НОЯБРЮ 2022 ГОДА.....	56

ПУБЛИКАЦИИ

ГУДОК; КСЕНИЯ ПОТАЕВА, АНАСТАСИЯ БАРАНЕЦ; 2021.04.07; НЕФТЕПРОДУКТЫ МЕНЯЮТ ПОРТ; РОССИЯ И БЕЛАРУСЬ ПЛАНИРУЮТ РАСШИРИТЬ НОМЕНКЛАТУРУ ЭКСПОРТА ЧЕРЕЗ РОССИЙСКИЕ ТЕРМИНАЛЫ

В минувший понедельник состоялось оперативное совещание председателя Правительства РФ **Михаила Мишустина** с его заместителями, а также с министрами транспорта и финансов, в ходе которого подведены итоги первого месяца перевозки и перевалки нефтепродуктов из Белоруссии через порты России. Поставки этой номенклатуры на четверть превысили запланированный объем и составили более 220 тыс. тонн.

По данным **Минтранса РФ**, в первый месяц после заключения межправительственного соглашения между Россией и Беларусью (о соглашении «Гудок» подробно писал 2 февраля), с 5 марта по 5 апреля 2021 года, объемы перевалки белорусских нефтепродуктов, изготовленных из российской нефти, превысили 222 тыс. тонн при заявленных изначально 176 тыс. тонн. В целом соглашение предполагает перевалку более 9,8 млн тонн грузов в 2021–2023 годах.

В своём выступлении **министр транспорта России Виталий Савельев** отметил, что для перевалки через терминал ООО «Портэнерго» морского порта Усть-Луга за указанный период было доставлено почти 111 тыс. тонн бензина при планируемом соглашением 86 тыс. тонн. С апреля к указанному объёму ежемесячно добавляется 27 тыс. тонн бензина, поставляемого из Белоруссии и произведённого из азербайджанской нефти. На Петербургский нефтяной терминал направлено для перевалки 96,6 тыс. тонн мазута вместо изначально планируемых 90 тыс. тонн. Кроме того, на терминал АО «Усть-Луга Ойл» доставлено 14,6 тыс. тонн газойля. Ранее поставок данного вида груза в марте не планировалось.

Министр транспорта также сообщил, что график отгрузок с нефтеперерабатывающих заводов на апрель 2021 года, согласно заключённым контрактам, предусматривает отправку около 280 тыс. тонн нефтепродуктов, среди которых 106 тыс. тонн газойля, 92,5 тыс. тонн мазута и 71 тыс. тонн бензина. Приложением к соглашению в апреле предусмотрена отгрузка 180 тыс. тонн продукции нефтяной отрасли.

Как ранее сообщал «Гудок», транзитная продукция белорусских нефтеперерабатывающих заводов перевозится до морских портов Северо-Западного региона РФ железнодорожным транспортом. Для доставки нефтеналивных грузов используется российский подвижной состав.

«В целях реализации соглашений между хозяйствующими субъектами двух стран были подписаны соответствующие договоры, где железнодорожным оператором выступило дочернее общество ОАО «РЖД» – Федеральная грузовая компания», – сказал **Виталий Савельев**.

По словам заместителя начальника Центра фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД» **Александра Хатянова**, в России созданы все условия для принятия и привлечения белорусских нефтяных грузов на сеть железных дорог.

«Мы со своей стороны будем принимать меры для вывоза дополнительных объёмов», – отметил он.

По мнению члена правления компании RAILGO **Олега Яценко**, на фоне спада погрузки нефтепродуктов среди российских грузоотправителей привлечение дополнительного объёма из Беларуси не станет проблемой.

«Объём нефтепродуктов, заявленный белорусской стороной, потребует задействовать 2,5–3 тыс. вагонов-цистерн в месяц. Общий парк цистерн в РФ на сегодня насчитывает 200 тыс. вагонов, это означает, что за месяц российские операторы могут перевезти 20 млн тонн нефтепродуктов. Тем более что среди российских грузоотправителей мы видим снижение погрузки нефтепродуктов, которое связано с пандемией, текущей стоимостью нефтепродуктов на мировых рынках, регулированием экспорта ОПЕК+ (международная межправительственная организация, созданная нефтедобывающими странами в целях контроля за добычей нефти. – Ред.). Поэтому появление на сети железных дорог новых поставок нефти станет для нас глотком свежего воздуха», – пояснил он.

Белорусские производители также положительно оценивают сотрудничество с Россией по перевозке и перевалке нефтепродуктов.

Как рассказал «Гудку» **пресс-секретарь** концерна «Белнефтехим» Александр Тищенко, соглашение между Россией и Беларуссией начало работать и перевозки грузов приобрели регулярный характер.

«Условия, предъявляемые Россией для грузоотправителей, нас устраивают. Стоит отметить, что они во многом лучше, чем условия, предлагаемые прибалтийской стороной. Перевозки осуществляются быстро, удобно и выгодно, поэтому перспективы для дальнейшего сотрудничества у нас отличные», – подчеркнул он.

Как сообщил в завершение своего выступления **Виталий Савельев**, «**Минтранс России** обсуждает с белорусскими коллегами возможность переадресации более широкого спектра экспортных грузов через российские порты».

По мнению участников рынка, грузами, которые также имеют перспективу транзитных перевозок из Беларуси через Россию, могут стать калийные удобрения.

«На российском транспортном рынке очень актуален вопрос о привлечении в российские порты нефтяных грузов и калийных удобрений. В отличие от нефти, с удобрениями сложнее, так как основной грузоотправитель этого вида продукции – ОАО «Белорусская калийная компания» (дочернее подразделение «Беларуськалия») – владеет 30% одного из терминалов в порте Клайпеды», – пояснил генеральный директор Международного агентства продвижения экспорта Юрий Шурыгин.

«Фактором для привлечения белорусских удобрений может стать строительство совместного для России и Беларуссии терминала или продажа доли в уже существующем», – резюмировал Юрий Шурыгин.

В российских портах пока недостаточно мощностей для перевалки удобрений, но в ближайшее время запланировано их расширение для пропуска больших объёмов. Так, к началу 2022 года в полную мощность заработает терминал по перевалке удобрений в порту Усть-Луга, который строит компания «Ультрамар». Его возможность перевалки составит 12 млн тонн грузов ежегодно с расширением до 25 млн тонн в 2025-м.

<https://gudok.ru/newspaper/?ID=1559301>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; КИРА ЛАТУХИНА; 2021.04.07; ВСЕ ПУТИ ВЕДУТ; ВЛАДИМИР ПУТИН ОБСУДИЛ РАЗВИТИЕ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И НОВЫЕ МАРШРУТЫ

Владимир Путин решил поручить Федеральной антимонопольной службе (ФАС) вести мониторинг цен на строительство железнодорожной инфраструктуры. Об этом он заявил на встрече с главой РЖД Олегом Белозеровым. Президент также потребовал следить за качеством ремонта путей. Работой компании он остался доволен.

Владимир Путин попросил доложить о результатах работы в прошлом году и отдельно – по пассажирским перевозкам. В 2020 году погрузка снизилась всего на 2,7 процента, а тарифный грузооборот – на 2,2 процента, рассказал Олег Белозеров. «Мы приняли 70 адресных решений по снижению тарифов», – объяснил он. Также была использована

цифровая логистика: практически 80 процентов документов оформляется в электронном виде. «Разбюрократились», – прокомментировал **Путин**.

Количество контейнеров достигло рекордных значений – 5800, даже уголь в прошлом году повезли именно так. Средняя скорость в транзите контейнера по дорогам России – свыше 1050 км в сутки, сообщил Белозеров. В Европе – 200-250. «Мы находимся в тройке лучших железных дорог по скорости движения», – подчеркнул глава РЖД. При этом объем контейнерного транзита из Китая вырос более чем на 50 процентов в прошлом году. Ограничения и бездокументарная работа дали преимущества. «Груз перешел на железную дорогу, мы сумели этим воспользоваться», – отметил докладчик.

Уникальными назвал Белозеров результаты по Восточному полигону. «Экономика страны развернулась на Восток еще больше, все показатели превышены, тарифный грузооборот на Восток вырос на 2,5 процента, погрузка в порты – на 8,5 процента», – сообщил он. «Сколько денег вам дали в конечном итоге на «расшивку» Восточного полигона?» – спросил президент. «Второй этап – 720 млрд рублей. Если с учетом первого, это 850 млрд», – уточнил собеседник.

Путин указал внимательно следить за ценами на строительство и обещал дать поручение ФАС, попросив заняться этим и Белозерова. Глава РЖД предсказал «лет 15 активной стройки, качественной, важной и нужной на Дальнем Востоке». «Именно БАМ может сейчас дать основной прирост по грузоперевозкам с Запада на Восток», – отметил он.

«Якутию надо не забывать, потому что там и тоннель никакой не нужен, и к океану ближе тоже», – напомнил **Путин**. Глава РЖД сообщил, что до сентября будет готова спецпрограмма по развитию якутского кластера. Президент попросил работать в тесном контакте и с бизнесом, и с грузоотправителями, и с Кузбассом, и с Якутией. «Потому что и тот, и другой губернаторы, руководители регионов на меня выходят постоянно. Конечно, им нужно планировать вопросы и социального характера тоже», – пояснил он. Еще **Путин** указал организовать работу так, чтобы аукционы на участки проводились на профессиональном, рыночном уровне и выбирались лучшие подрядчики. И призвал задействовать местные стройкомпании.

Белозеров назвал прошлый год одним из самых тяжелых по пассажирским перевозкам. В апреле-мае падение было в четыре раза. «Конечно, люди перестали передвигаться», – кивнул президент. По итогам года железной дорогой воспользовались 872 млн человек, на 27 процентов меньше по сравнению с 2019 годом. Зато был закуплен рекордный объем вагонов – более 1000. «Они качественными становятся, современные вагоны, удобные для пассажиров», – оценил **Путин**. Белозеров сообщил, что приезжали французы и просили познакомиться с Тверским вагоностроительным заводом. «Пусть покупают у нас», – одобрил президент. «И сейчас переговоры такие ведутся», – подтвердил собеседник.

Активно развивается железнодорожный туризм. «Ежедневный маршрут на паровозной тяге, Сортавала – парк Рускеала, занял призовое место в прошлом году», – рассказал Белозеров. Зимой горнолыжникам предоставили маршруты с единым билетом по спецтарифам. Огромной популярностью пользуются и новые туристические поезда в выходные.

Уникальный год был и по инвестициям, оценил глава РЖД и поблагодарил за поддержку выпуска бессрочных облигаций. «Мы в инвестиционной программе вложили 717 млрд рублей», – сообщил он. Это ее максимальный объем с момента создания компании, сравнил Белозеров. Удалось достичь уникальных показателей по надежности доставки грузов – более 99 процентов вовремя и в срок, превысить показатель по безопасности движения – на 15 процентов к плану. «Мы самая безопасная железная дорога в мире», – подчеркнул докладчик.

Президент поднял тему ремонта путей. «Это очень важный вопрос, он напрямую связан с безопасностью», – пояснил он. **Путин** призвал достигать показателей не за счет

пересмотра стандартов, а за счет качества. Белозеров сказал, что так и делают. «Мы очень щепетильно и внимательно относимся к безопасности», – заверил он.

<https://rg.ru/2021/04/06/putin-obsudil-s-glavoj-rzhd-remont-zheleznodorozhnyh-putej.html>

На ту же тему:

<https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404376->

[sostoyalas_vstrecha_vladimira_putina_s_generalnym_direktorom_rzhd_olegom_belozerovym](https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404381-)

<https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404381->

[razvitie_rossiyskikh_zheleznyh_dorog_vladimir_putin_obsudil_s_glavoy_rzhd_olegom_belozerovym](https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394-)

<https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394->

[glava_rzhd_oleg_belozerov_dolozhil_prezidentu_o_rezultatah_raboty_kompanii_za_2020_god](https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394-)

<https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394->

[glava_rzhd_oleg_belozerov_dolozhil_prezidentu_o_rezultatah_raboty_kompanii_za_2020_god](https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394-)

<https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394->

[vesti.ru/video/2285543](https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394-)

<https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394->

[vesti.ru/video/2285348](https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394-)

<https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394->

[vesti.ru/finance/article/2547032](https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394-)

<https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394->

[tass.ru/ekonomika/11078991](https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394-)

<https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394->

[tass.ru/ekonomika/11078465](https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394-)

<https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394->

[ria.ru/20210406/stroitelstvo-1604446802.html](https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394-)

[https://rg.ru/2021/04/06/putin-poruchit-sledit-za-cenami-na-stroitelstvo-zhd-infrastruktury.html](https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394-)

[https://rg.ru/2021/04/06/putin-poruchit-sledit-za-cenami-na-stroitelstvo-zhd-infrastruktury.html](https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394-)

[https://rg.ru/2021/04/06/putin-poruchit-sledit-za-cenami-na-stroitelstvo-zhd-infrastruktury.html](https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394-)

[tass.ru/ekonomika/11079201](https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394-)

[https://ria.ru/20210406/perevozki-1727031979.html](https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394-)

[https://ria.ru/20210406/perevozki-1727031979.html](https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394-)

[https://ria.ru/20210406/perevozki-1727031979.html](https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394-)

[https://ria.ru/20210406/perevozki-1727031979.html](https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394-)

[regnum.ru/news/3235518.html](https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394-)

[https://regnum.ru/news/3235518.html](https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394-)

[https://regnum.ru/news/3235518.html](https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394-)

[regnum.ru/news/3235531.html](https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394-)

[https://regnum.ru/news/3235531.html](https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394-)

[regnum.ru/news/3235479.html](https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394-)

[https://regnum.ru/news/3235479.html](https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394-)

<https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394->

[securitymedia.ru/news_one_12743.html](https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394-)

<https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394->

[securitymedia.ru/news_one_12743.html](https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394-)

<https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394->

[securitymedia.ru/news_one_12743.html](https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394-)

<https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394->

[securitymedia.ru/news_one_12743.html](https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394-)

<https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394->

[securitymedia.ru/news_one_12743.html](https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394-)

<https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394->

[securitymedia.ru/news_one_12743.html](https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394-)

<https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394->

[securitymedia.ru/news_one_12743.html](https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394-)

<https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394->

[securitymedia.ru/news_one_12743.html](https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394-)

<https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394->

[securitymedia.ru/news_one_12743.html](https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404394-)

ИНТЕРФАКС; 2021.04.06; ПУТИН ПОИНТЕРЕСОВАЛСЯ, МОЖНО ЛИ ДЛЯ ЗАГРУЗКИ «ПРОФИЦИТНЫХ» ПОЛУВАГОНОВ ВОЗИТЬ В НИХ КОНТЕЙНЕРЫ

Президент РФ Владимир Путин в ходе встречи с генеральным директором «Российских железных дорог» Олегом Белозеровым поинтересовался, можно ли возить контейнеры в полувагонах для загрузки последних в условиях их профицита.

«Можно туда контейнеры ставить, когда назад (после выгрузки - ИФ) едут?», - спросил он главу компании. «В советское время так делали. «Порожняк»-то (пустой подвижной состав - ИФ) гонять зачем?», - добавил он.

«Эта дискуссия открыта. Мы с коллегами стараемся на него сейчас ответить, чтобы не ущемить операторов, поскольку у одних больше полувагонов, у других – фитинговые платформы», - сообщил Белозеров. «И, соответственно, это зависит от тарифной нагрузки», - отметил он. «Мы сейчас обсуждаем (тему - ИФ) на площадке правительства. Я думаю, что мы этот вопрос доведем до конца», - пообещал глава компании.

При этом он обратил внимание главы государства на обратную тенденцию – перевозки массовых грузов в контейнерах. «Даже уголь в прошлом году повезли в контейнерах с открытым верхом. Появились преимущества: мы везем через границу с Китаем, и не нужно выгружать, перегружать в другой вагон. Можно просто переставить контейнер (на подвижной состав с более узкой шириной колесных пар - ИФ), он движется дальше. Это гораздо удобнее и времени занимает намного меньше», - отметил Белозеров.

Возить контейнеры по железной дороге только на фитинговых вагонах-платформах в РФ разрешено с декабря 2014 г. (в связи с тем, что способы размещения и крепления груза не обеспечивают сохранность вагонов и контейнеров). Между тем, с тех пор в отрасли постоянно поднимался вопрос возврата к перевозкам и в полувагонах. Еще в 2018 г. его обозначал на одной из профильных конференций первый замглавы «Новой перевозочной

компании» группы Globaltrans Вячеслав Станиславский, хотя и несколько в другом контексте.

«Пропускных способностей не хватает. Возникает вопрос: почему бы нам, как в былые времена, контейнер на Дальнем Востоке не грузить в полувагон, освободив несколько «ниток» графика?» - говорил он, пообещав, что Союз операторов ж/д транспорта (объединяет крупнейших владельцев грузовых вагонов) подготовит соответствующее обращение на имя Белозерова.

Инициатива Лисина

В июне 2020 г. вернуться к практике перевозок контейнеров в полувагонах предложил бизнесмен Владимир Лисин, владелец одного из крупнейших в РФ операторов полувагонов - «Первой грузовой компании». Идею он мотивировал тем, что существенная часть этого подвижного состава не задействована в перевозках при «сильном профиците». Белозеров тогда назвал инициативу «интересным предложением» и «хорошей антикризисной мерой», предложив проработать вопрос с министерством транспорта РФ. «На 99% поддерживаем. Нам нужно понять, может быть, какие-то нюансы - прописать дополнительно. А так - идея хорошая», - отмечал топ-менеджер. Курирующий транспортную отрасль первый вице-премьер РФ Андрей Белоусов в этой связи попросил Лисина написать официальное письмо, по итогам которого выразил готовность дать поручение Минтрансу на проработку темы с РЖД.

Фитинговые операторы против

Ожидаемо против выступили фитинговые операторы. Главы крупнейших компаний сегмента - ПАО «Трансконтейнер», Global Ports и их совладельца - группы «Дело» Сергея Шишкарева и «Росатома», а также транспортного холдинга FESCO (головная компания - ПАО «Дальневосточное морское пароходство») Зиявудина Магомедова и его партнеров – попросили Белозерова сохранить ограничения, выразив мнение, что их отмена приведет к ущербу для отрасли и росту нагрузки на инфраструктуру железнодорожной монополии.

В июле тему прокомментировал замглавы РЖД Алексей Шило, отметив, что «Российские железные дороги» не ждут массового оттока контейнеров с сервисов фитинговых операторов в случае снятия «полувагонного» запрета. «Мы посмотрели, как эти перевозки осуществлялись в 2010-х гг. - еще до официального запрета. Лишь 2% возилось в полувагонах, и по годам (эта доля - ИФ) не менялась – 1,8-2,1% – вот примерно так», - заявлял он.

Позднее он заявлял, что «Российские железные дороги» считают возможным вернуться к перевозкам контейнеров в полувагонах на малодеятельных участках либо для оптимизации логистики промышленных предприятий. В то же время он подчеркнул, что предварительно для этого нужно разработать и опробовать схему перевозки контейнера в полувагоне, «которая была бы всеми признана и была бы безопасной».

Технология с пневмопакетами

«Мы не на пустом месте в 2014 г. запретили перевозку контейнеров в полувагонах, потому что те схемы, которые использовались, приводили к повреждению вагона и контейнера. Цель – этого избежать», - говорил топ-менеджер. «(Приемлемая - ИФ) схема есть. Мы используем там новые средства крепления, которых не было в 2014 г., в частности, пневмооболочки. По нашей идее, контейнер должен быть туго зажат внутри контура полувагона, чтобы никуда не мог сместиться: пневмопакеты поставили, их надули, контейнер в таком состоянии будет ехать», - заявлял замглавы монополии.

Но для запуска этой технологии должны пройти испытания, «чтобы все согласилось» с ней. «Эти испытания не завершены пока. Сроки не регламентированы. Определенное количество поездов нужно будет сделать, нужно провести тест на соударение», - заявлял Шило в октябре.

При этом топ-менеджер напоминал, что «Российские железные дороги» продолжают международные перевозки контейнеров в полувагонах. «Получаем их из-за рубежа и

везем по своей территории в рамках СНГ. Например, из Прибалтики в московский регион. Из Казахстана - в Поволжье и так далее. В соседних странах не запрещено это делать, и мы им запретить не можем: наш внутренний локальный документ не является для них основанием», - говорил замглавы РЖД.

<https://www.interfax.ru/business/759810>

РОССИЯ 1; АЛЕКСЕЙ ПЕТРОВ; 2021.04.06; БЕЛОЗЕРОВ: В ПЕРИОД ПАНДЕМИИ УДАЛОСЬ ПРАКТИЧЕСКИ НЕ СНИЗИТЬ ГРУЗООБОРОТ. ВЕСТИ В 20:00

Адресное снижение тарифов, переход на электронный документооборот и активное использование контейнеров. Все это меры, которые позволили Российским железным дорогам в период пандемии практически не снизить грузооборот. Об итогах прошлого года глава компании Олег Белозеров сегодня рассказал **Владимиру Путину**. По его словам, один только транзит грузов из Китая в 2020-м вырос более чем на 50 процентов. В то же время, для пассажирских перевозок год стал одним из самых трудных.

<https://www.vesti.ru/video/2285443>

РОССИЯ 1; 2021.04.06; РЕМОНТНЫЕ РАБОТЫ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ». УТРО РОССИИ

В России начинается сезон дорожных работ. В очереди на обновление – не только федеральные трассы, но и те, что соединяют небольшие поселения. В рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги» их ремонтируют по современным технологиям и под тотальным контролем экспертов.

<https://www.vesti.ru/video/2285045>

1 КАНАЛ НОВОСТИ В 18:00; ДМИТРИЙ КОЧЕТКОВ; 2021.04.06; ГОСДУМА ПРИНЯЛА В ОСНОВНОМ ЧТЕНИИ ЗАКОНОПРОЕКТ О ШТРАФАХ ЗА ВЫСАДКУ ДЕТЕЙ-БЕЗБИЛЕТНИКОВ

Госдума проголосовала за штрафы для тех, кто вздумает высадить из общественного транспорта ребенка, пусть он и едет без билета. Запрет был принят месяц назад. И вот теперь пришло уточнение в части наказания. Законопроект, который его вводит, одобрен во втором, основном чтении. До этого были случаи, что называется, из ряда вон, когда принципиальные кондукторы оставляли детей на морозе в чистом поле. О риске для жизни или здоровья и не думали.

15-летний Иван эту поездку в школу запомнит надолго. Ранним утром 1 апреля его высадили из автобуса – не сработала транспортная карта. Местные власти проводят проверку.

«Любое обращение на горячую линию, тем более по такому факту, как высадка несовершеннолетних, мы, естественно, расследуем», – сообщил заместитель руководителя Департамента городского хозяйства администрации Волгограда Сергей Комлев.

А другого кондуктора уже пришлось уволить. Из-за него 12-летний Арсений не попал на репетицию в музыкальной школе, тоже не сработала карта. Мама Арсения говорит, что сын всегда брал с собой не только карту, но и деньги, но в этот день забыл кошелек дома.

«Кондуктор сказала: без билета ты ехать не будешь. Открылась дверь на остановке. То есть она стояла перед ним, дала понять, что ребенку нужно покинуть автобус. Ребенок вышел из автобуса и пешком шел по морозу с гружеными сумками. Пришел весь в слезах», – рассказала Ирина Маньшина.

Высаживать детей без билета запрещено с 7 марта. Но, к сожалению, из-за равнодушия и служебного рвения взрослых дети по-прежнему могут оказаться в опасности. Как говорят в Думе, если нет санкции за неисполнение, любой закон остается благим пожеланием.

«Безобразные ситуации продолжались. Так, например, 31 марта в Симферополе школьник был высажен из междугороднего автобуса, следующего до Бахчисарая, потому что он хотел оплатить картой, а контролер требовал от него оплаты наличными. Ребенку пришлось четыре часа на вечернем вокзале одному дожидаться родителей, что, конечно же, создавало угрозу для его безопасности», – отметил первый заместитель руководителя фракции «Единая Россия» Андрей Исаев.

Единороссы оперативно подготовили поправки в Административный кодекс, и тех, кто высаживает детей до 16 лет из автобуса, трамвая или троллейбуса, скоро будут наказывать рублем. Водителей будут штрафовать на пять тысяч рублей, а кондукторов – от 20 до 30 тысяч.

«Мы считаем, что абсолютно правильное решение. И будем, конечно, поддерживать этот законопроект во втором чтении», – сообщил руководитель фракции «Справедливая Россия» Сергей Миронов.

«Стоят дети, нет билета, скажи: мальчик, девочка, попроси у мамы денег, чтобы в следующий раз ты мог купить билет. Как можно выгонять из автобуса? Это немыслимо», – сказал руководитель фракции ЛДПР Владимир Жириновский.

Запрет на высадку детей под угрозой штрафа не означает, что они смогут бесплатно кататься на общественном транспорте. Ответственность за безбилетный проезд никто не отменял, и после составления протокола штраф придется оплатить родителям.

«Уверен, что ни дети, ни родители этой ситуацией не будут злоупотреблять, но, с другой стороны, мы защитим наших детей от возможного совершения по отношению к ним преступления, когда их просто выкидывали из общественного транспорта», – сказал заместитель председателя ЦК КПрФ Юрий Афонин.

И еще один закон в интересах детей. В нем идет речь о школьной медицине. Образовательные учреждения обяжут создать условия для оказания первой помощи.

А тех, кто уже окончил школу и пошел служить в армию, касается другой законопроект. Призывники получают право на ипотечные каникулы. Отсрочка по кредиту не будет превышать сам срок службы плюс три месяца.

<https://www.1tv.ru/news/2021-04-06/404389-gosduma-prinyala-v-osnovnom-chtenii-zakonoproekt-o-shtrafah-za-vysadku-detey-bezbiletnikov>

РОССИЯ 24; БОРИС МАКСУДОВ; 2021.04.07; НОВЕНЬКИЙ «СУПЕРДЖЕТ»: ОЗНАКОМИТЕЛЬНЫЙ ПОЛЕТ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Новый «Суперджет» прибыл в подмосковный Жуковский. Самолет проходит, пожалуй, самые важные испытания, они определяют его дальнейшую судьбу. Что проверяют в полете?

<https://www.vesti.ru/video/2285566>

РОССИЯ 24; 2021.04.06; СОПЕРНИК БОСФОРА: ТУРЦИЯ ХОЧЕТ ПОСТРОИТЬ НОВЫЙ КАНАЛ «СТАМБУЛ». 5-Я СТУДИЯ

О строительстве канала «Стамбул», проекте Эрдогана, который должен заменить Босфор, говорят чрезвычайный и полномочный посол Российской Федерации в Турецкой Республике Алексей Ерхов, турецкий историк, профессор Института стран Азии и Африки МГУ имени М. Ломоносова Мехмет Перинчек, директор Севастопольского отделения Государственного океанографического института имени Н.Н. Зубова Николай Дьяков.

<https://www.vesti.ru/video/2285360>

РОССИЯ 24; 2021.04.06; МЕХМЕТ ПЕРИНЧЕК: КАНАЛ «СТАМБУЛЬ» НЕ НАРУШАЕТ КОНВЕНЦИЮ МОНТРЕ. 5-Я СТУДИЯ

Турция собирается строить стамбульский канал. Он может поставить под угрозу проход кораблей, в том числе, и российских, через Босфор. Сейчас, согласно конвенции Монтрё, торговые суда могут ходить через турецкие проливы беспрепятственно. Но власти страны говорили, что на искусственный канал это не распространяется. Естественный проход – Босфор – они планируют перекрыть. Каковы будут последствия, говорит историк, профессор Института стран Азии и Африки МГУ имени М. Ломоносова Мехмет Перинчек.

<https://www.vesti.ru/video/2285522>

РОССИЯ 24; 2021.04.06; ТУРЦИЯ СТРЕМИТСЯ СТАТЬ ХАБОМ: ЭКСПЕРТЫ О ПРОЕКТЕ КАНАЛА «СТАМБУЛЬ». 5-Я СТУДИЯ

Канал «Стамбул» – новый проект Эрдогана, который должен заменить Босфор. Новости из Турции Юрий Богданов обсудил с экспертами. Гости студии: старший научный сотрудник ИМЭМО РАН Владимир Аватков, председатель Общероссийского движения поддержки флота Михаил Ненашев и завкафедрой моделирования поверхностных вод Института водных проблем РАН Михаил Болгов.

<https://www.vesti.ru/video/2285242>

РОССИЯ 24; 2021.04.06; ЧЕРНИКОВ: ПО ДОРОГАМ МОСКВЫ ЕЗДЯТ СОТНИ ТАКСИСТОВ БЕЗ ПРАВ. ИНТЕРВЬЮ НА «РОССИИ 24»

5 тысяч таксистов с «непонятными водительскими удостоверениями» и 700 водителей, лишенных водительских прав, но продолжавших перевозить пассажиров. Такую статистику по одному из агрегаторов привел руководитель российской ГИБДД Михаил Черников в фильме Эдуарда Петрова «Игра в шашечки».

<https://www.vesti.ru/video/2285326>

РОССИЯ 24; 2021.04.06; МИХАИЛ ЧЕРНИКОВ: ВИТРИНА ДАННЫХ ГИБДД ПОЗВОЛИТ КОМПАНИЯМ ПРОВЕРЯТЬ СВОИХ ВОДИТЕЛЕЙ НА НАЛИЧИЕ НАРУШЕНИЙ. ИНТЕРВЬЮ НА «РОССИИ 24»

В ближайшее время МВД России запустит онлайн-базу данных о злостных нарушителях ПДД. Через нее компании-организаторы перевозок смогут проверять всех своих водителей на наличие нарушений и лишение водительских прав. О ситуации в этой сфере и не только в интервью телеканалу «Россия 24» рассказал начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Михаил Черников.

<https://www.vesti.ru/video/2285327>

РОССИЯ 24; 2021.04.06; ЧЕРНИКОВ: ИНОСТРАННЫХ «ВОДИТЕЛЕЙ-НЕВИДИМОК» БУДУТ ШТРАФОВАТЬ НА ГРАНИЦЕ. ИНТЕРВЬЮ НА «РОССИИ 24»

В России разрабатывается новый кодекс об административных правонарушениях. В нем будет зафиксирована норма, которая позволит штрафовать на границе иностранцев, которые нарушили правила в России. Об этом глава ГИБДД России Михаил Черников рассказал в интервью на канале «Россия 24».

<https://www.vesti.ru/video/2285325>

РОССИЯ 24; 2021.04.06; ТАКСИСТОВ С ТЕМНЫМ ПРОШЛЫМ ВНЕСУТ В БАЗУ. ВЕСТИ. ДЕЖУРНАЯ ЧАСТЬ

МВД России в ближайшее время планирует запустить онлайн-базу данных о злостных нарушителях. Об этом в интервью журналисту Эдуарду Петрову рассказал начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Михаил Черников.

<https://www.vesti.ru/video/2285451>

РОССИЯ 24; 2021.04.06; НАКАЗАНИЕ ДЛЯ НЕТРЕЗВЫХ ВОДИТЕЛЕЙ И ЛИХАЧЕЙ МОГУТ УЖЕСТОЧИТЬ. ВЕСТИ. ДЕЖУРНАЯ ЧАСТЬ

В Госдуме намерены ужесточить наказание для пьяных водителей и лихачей. Об этом в своем Telegram-канале заявил спикер нижней палаты парламента Вячеслав Володин.

<https://www.vesti.ru/video/2285449>

РОССИЯ 24; 2021.04.06; ВАЛЕРИЙ СОЛДУНОВ: НУЖНО УЖЕСТОЧИТЬ МЕРЫ К ЛИХАЧАМ НА ДОРОГАХ. 5-Я СТУДИЯ

Глава Всероссийского общества автомобилистов Валерий Солдунов говорит о мерах по борьбе с лихачеством на дорогах.

<https://www.vesti.ru/video/2285524>

ВЕСТИ СЕВАСТОПОЛЬ; 2021.04.05; ФИНАЛЬНЫЙ УЧАСТОК ТРАССЫ «ТАВРИДА» ВОЗВОДЯТ С ОПЕРЕЖЕНИЕМ ГРАФИКА

Трасса «Таврида» возводится с опережением графика. Сейчас строители завершают финальный отрезок под Севастополем. Об этом сообщает ГТРК «Севастополь».

На восьмом участке трассы построят три транспортные развязки, два тоннеля и мост.

Как рассказал журналистам директор департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Севастополя Павел Иено, движение по двум путепроводам движение запустят уже к концу текущего года. На следующий год запланирован пуск автомобилей по тоннелю и транспортной развязке рядом с ним.

Строительство завершат полностью в ноябре 2023 года.

На Президентской дороге в Севастополе ограничат движение по графику из-за работ на электрических сетях, необходимых для строительства восьмого этапа трассы «Таврида». Запрет вводится на время демонтажа проводов и грозотроса.

<https://www.vesti.ru/video/2284994>

ТАСС; 2021.04.06; ГОСДУМА РАЗРЕШИЛА ЗАКЛЮЧАТЬ ДОЛГОСРОЧНЫЕ ДОГОВОРЫ С ВЛАДЕЛЬЦАМИ АТОМНЫХ ЛЕДОКОЛОВ

Госдума во вторник приняла в третьем – заключительном – чтении законопроект о возможности заключения долгосрочных договоров на оказание услуг по проводке судов атомными ледоколами.

Документом предусмотрено, что заказчик и исполнитель услуги по ледокольной проводке судна, оказываемой судами атомного ледокольного флота в акватории Северного морского пути, или иных оказываемых при помощи ледоколов услуг, необходимых для целей торгового мореплавания, могут заключать долгосрочные договоры возмездного оказания указанных услуг их оказании исполнителем на систематической основе.

В договоре будет прописан срок его действия, перечень оказываемых услуг, порядок их оплаты, обязанность исполнителя при использовании судов атомного ледокольного флота обеспечивать их готовность в течение всего срока действия договора, ответственность сторон за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, а также

определяемые при необходимости по соглашению сторон иные условия оказания таких услуг.

<https://tass.ru/ekonomika/11077761>

ТАСС; 2021.04.05; МАНТУРОВ СЧИТАЕТ, ЧТО БЛОКИРОВКА СУЭЦКОГО КАНАЛА НАПОМНИЛА МИРУ ПРО СЕВМОРПУТЬ

Блокировка Суэцкого канала напомнила миру про возможности Северного морского пути, считает глава Минпромторга России Денис Мантуров. Министерство не сомневается в востребованности этого маршрута, добавил он, выступая на выставке «Иннопром. Большая промышленная неделя в Узбекистане».

«Это сразу напомнило мировому сообществу про возможности Северного морского пути и необходимость диверсификации поставок. Мы не сомневаемся, что этот маршрут будет востребован и уже давно целенаправленно развиваем ледокольный флот именно для этого», – сказал он.

По словам министра, Россия рассматривает такие инфраструктурные проекты как «антикризисную палочку – выручалочку». Подобные проекты параллельно позволяют развивать экологичные виды транспорта, в том числе на газе, электричестве и с водородными двигателями. «Параллельно мы работаем над полуавтоматизированными и беспилотными системами управления и уже тестируем их как на автомобилях, так и на морской и авиационной технике», – добавил он.

Мантуров отметил, что российская сторона также работает над водородными проектами.

«Сейчас мы ведем переговоры с мировыми лидерами по освоению водородных технологий и накопителей энергии. Тем самым мы рассчитываем укрепить свой статус глобального поставщика энергоресурсов в современной экологической повестке», – сказал он.

<https://tass.ru/ekonomika/11068231>

ИНТЕРФАКС; 2021.04.06; РФ РАССЧИТЫВАЕТ ВЫЙТИ НА ГРУЗОБОРОТ 90 МЛН Т ПО СМП К 2030Г – СОВЕТНИК МИНИСТРА

Россия планирует довести грузооборот по Северному морскому пути (СМП) до 90 млн тонн к 2030 году, сообщила советник министра по развитию Дальнего Востока и Арктики Ольга Смирнова.

«Наша цель – выйти на грузооборот по Северному морскому пути 90 млн тонн к 2030 году и 110 млн тонн к 2035 году», – сказала Смирнова в ходе международной конференции «Сотрудничество России и Канады в Арктике на федеральном и региональном уровне: инфраструктура, экономические возможности и благополучие северян».

Она добавила, что в настоящее время прорабатывается проект создания регулярной контейнерной линии для российских контейнеровозов между Мурманском и Сахалином. Смирнова подчеркнула, что, несмотря на пандемию, реализуются все проекты, которые стимулируют развитие грузовой базы СМП.

Советник министра также высказала пожелание более активного сотрудничества России и Канады в рамках северного завоза.

Как сообщалось ранее со ссылкой на ГК «Росатом», компания планирует, что грузооборот по СМП к 2030 году составит 110 млн тонн в год, из них в западном направлении будет перевозиться 85 млн тонн, в восточном – 25 млн тонн.

ТАСС; 2021.04.06; БОЛЕЕ 70 КМ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРУЮТ В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ В 2021 ГОДУ

Свыше 70 км дорог федерального значения в Нижегородской области отремонтируют до конца 2021 года. Об этом сообщается на сайте ФКУ Упрдор Москва – Нижний Новгород.

«В 2021 году отремонтируют 77 км покрытия и пять мостов. Работы пройдут на федеральных автодорогах М-7 «Волга», Р-177 «Поветлужье» и Р-158 Нижний Новгород – Саратов в Нижегородской области», – говорится в сообщении.

В частности, будут отремонтированы 25 км дорожного покрытия федеральной трассы М-7 «Волга» в Володарском районе. Дорожники восстановят освещение, обустроят проезды и тротуары, установят барьерное ограждение.

Также начнется ремонт автодороги Р-177 «Поветлужье», которая получила федеральный статус годом ранее. На трассе расположены четыре моста, которые также планируется отремонтировать. Еще один мост, который ожидает капитальный ремонт, расположен на автодороге Р-158 Нижний Новгород – Саратов.

<https://tass.ru/ekonomika/11073669>

ТАСС; 2021.04.06; В СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ ОТКРЫЛАСЬ ДОРОГА, СВЯЗЫВАЮЩАЯ САМЫЙ ОТДАЛЕННЫЙ РАЙОН С ВЛАДИКАВКАЗОМ

Автодорогу, которая соединила Владикавказ с самым отдаленным Моздокским районом, сдали в эксплуатацию. Об этом ТАСС сообщил председатель комитета дорожного хозяйства Северной Осетии Тариель Солиев.

Дорога протяженностью 57,3 км почти в два раза позволит сократить время следования из Владикавказа в Моздок. Из-за отсутствия прямого автосообщения аграрии Моздокского района испытывали большие трудности, связанные с доставкой выращенной продукции во Владикавказ. Они были вынуждены пользоваться объездным маршрутом, проходящим по территории Кабардино-Балкарии, что приводило к потерям времени и существенному росту накладных расходов.

«Движение по новой автотрассе «Кавказ» – Хурикау – Малгобек – Моздок официально открыто без ограничений для всех видов легкового и грузового транспорта. Был подписан акт о готовности дороги к эксплуатации, и она включена в реестр опорной сети дорог Северо-Кавказского региона», – сказал Солиев.

Работа на объекте велась круглосуточно и без выходных в течение полутора лет. Дорога прорубалась сквозь 12 км леса и преодолела горный Сунженский хребет.

Реконструированный участок дороги начинается от км 542,5 федеральной трассы «Кавказ» у селения Зильги и заканчивается у селения Сухотского в Моздокском районе. Она представляет собой капитальное асфальтобетонное покрытие с двумя полосами движения шириной по 3,5 м.

«По своему значению дорогу в Моздокский район можно сравнить с Рокским тоннелем, которая соединила Южную Осетию с Северной. Строительство этого объекта – историческое событие», – отметил Солиев.

<https://tass.ru/v-strane/11075585>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2021.04.06; НА ОСТУЖЕВСКУЮ РАЗВЯЗКУ В ВОРОНЕЖЕ ВЫДЕЛЯТ БОЛЕЕ МИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ

Реконструкцию важного дорожного объекта в столице Черноземья проведут при финансовой поддержке федерального центра. На Остужевскую развязку регион получит более миллиарда рублей в течение двух лет. Работы начнутся в ближайшее время.

Детали проекта обсудили в рамках «часа исполнительной власти» в Воронежской областной думе. Доклады департаментов и управлений регионального правительства о проделанной за прошлый год работе предшествуют ежегодному отчету губернатора перед депутатами.

«Встреча парламентариев и региональных чиновников в рамках «часа исполнительной власти» - это традиционный формат. В прошлом году пандемия коронавируса наложила отпечаток на все сферы. Поэтому предстоит проанализировать эффективность

деятельности органов власти в этих непростых условиях», - подчеркнул председатель Воронежской областной думы Владимир Нетесов.

В рамках недавней корректировки бюджета депутаты согласовали выделение средств на начало реконструкции Остужевской развязки. Теперь, как сообщил руководитель департамента дорожной деятельности региона Максим Оськин, достигнута договоренность с Минтрансом РФ о федеральном финансировании: 223 миллиона рублей поступит в текущем году, 940 миллионов - в следующем.

Дорожный фонд Воронежской области в 2021-м составляет более 17 миллиардов рублей. Это позволит выполнить запланированные мероприятия по **нацпроекту «Безопасные и качественные дороги»**, отремонтировать трассы регионального и межмуниципального значения, а также участки улично-дорожной сети Воронежа. Общая протяженность дорог, которые предстоит привести в порядок, превышает 280 километров. Также в столице Черноземья завершится реконструкция аварийного путепровода на улице Ленина.

В ходе встречи депутатов и чиновников было отмечено, что существующая система пассажирских перевозок нуждается в комплексной реформе. В 2021 году власти планируют приступить к разработке документов транспортного планирования для Воронежской области и Воронежской городской агломерации. Дополнительное финансирование на эти цели депутаты одобрили в марте.

В планах - приобрести в льготный лизинг 58 автобусов большой вместимости в добавление к 62, полученным по этой схеме в прошлом году. Таким образом потребность города в «крупномерном» транспорте будет закрыта почти на 90 процентов. Намечена и закупка 79 пассажирских автобусов средней и малой вместимости.

Далее в течение недели парламентарии заслушают отчеты руководителей других департаментов и управлений облправительства, а также заместителей губернатора. Предложения, выработанные в ходе этих рабочих встреч, могут лечь в основу законодательных инициатив как регионального, так и федерального уровня, стать базой для разработки целевых программ.

Как отметил председатель Воронежской областной думы Владимир Нетесов, встречи в подобном формате дают депутатам возможность детально обсудить с профильными чиновниками вопросы, волнующие население, скоординировать усилия законодательной и исполнительной власти.

<https://rg.ru/2021/04/06/reg-cfo/na-ostuzhevskuiu-razviazku-v-voronezhe-vydeliat-bolee-milliarda-rublej.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; АНДРЕЙ ИСАЕВ; ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ ФРАКЦИИ «ЕДИНАЯ РОССИЯ» В ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЕ; 2021.04.07; ДЕТИ В ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ

7 апреля Госдума рассмотрит в третьем окончательном чтении законопроект, который устанавливает ответственность за принудительную посадку из автобуса, трамвая или троллейбуса несовершеннолетних, следующих без билета.

Напомню, что 7 марта вступил в силу закон, запрещающий высаживать из общественного транспорта за безбилетный проезд детей младше 16 лет, если их не сопровождают взрослые. С нашей точки зрения, посадка несовершеннолетних недопустима, потому что дети могут оказаться на морозе, под дождем или просто одни на дороге вдали от дома – все это опасно для их жизни и здоровья.

Отмечу, что мы многократно сталкивались с принудительной посадкой несовершеннолетних из общественного транспорта, в том числе в этом году. Например, неприятная история произошла вечером 25 января в Кирове. 12-летняя девочка возвращалась домой с занятий по акробатике. Путь был не близкий: домой нужно было

ехать на автобусе около часа. Но из-за того, что девочке не хватило одного рубля на билет, кондуктор заставила ее выйти на окраине города в двадцатиградусный мороз. К счастью, до того, как у девочки на холоде разрядился телефон, она успела сделать звонок бабушке и сказать, где находится. Бабушка приехала на такси и забрала ребенка, однако последствия все равно не заставили себя ждать: у девочки поднялась температура, и в итоге она болела больше недели. Страшно представить, что могло бы с ней случиться, если бы зимой в темное время суток в десятках километрах от дома она осталась без связи.

Еще один похожий случай произошел утром 18 февраля в Волгограде. Кондуктор автобуса высадила на мороз недавно переболевшего 12-летнего мальчика, который направлялся на занятия в музыкальную школу. Когда кондуктор подошла к ребенку, автобус уже проехал несколько остановок. Мальчик попытался оплатить проезд транспортной картой, но оказалось, что ее срок годности истек, а наличных у школьника не было. В результате ребенку пришлось идти обратно по холоду четыре остановки. При этом у него с собой были папка с нотами, рюкзак и две сумки.

Подобные истории продолжают происходить и после вступления в силу закона о запрете на высадку детей. Так, вечером 31 марта на одной из автостанций Симферополя мальчика выгнали из междугородного автобуса, отправлявшегося в Бахчисарай. Контролер требовал оплаты проезда наличными, а у ребенка с собой была только карта. К сожалению, мальчику никто не помог, хотя автобус был последним, и ребенку пришлось несколько часов ждать родителей на вокзале.

Основная проблема неисполнения закона состоит в том, что не предусмотрена ответственность за его нарушение. Идеальная структура любой правовой нормы – это гипотеза, диспозиция и санкция, и если нет санкции, то норма права остается благим пожеланием. Поэтому мы приняли решение как можно скорее установить ответственность за высадку несовершеннолетних из общественного транспорта, подготовили соответствующую поправку и включили ее в законопроект об ужесточении наказания за нарушение правил движения через железнодорожные пути, уже прошедший первое чтение.

Согласно нашей поправке, если ребенка до 16 лет, следующего без сопровождения совершеннолетнего лица, принудительно высадят из автобуса, трамвая или троллейбуса, то водитель и должностные лица будут привлечены к административной ответственности: водитель заплатит штраф в размере 5 тысяч рублей, должностные лица – от 20 до 30 тысяч рублей. Мы рассчитываем, что после вступления этой нормы в силу случаи принудительной высадки несовершеннолетних из общественного транспорта прекратятся.

<https://rg.ru/2021/04/06/isaev-prinuditelnaia-vysadka-detej-iz-transporta-dolzha-prekratitsia.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.04.07; ЯМА ЗАСТРАХОВАНА; ОТВЕТСТВЕННОСТЬ КОММУНАЛЬНЫХ И ДОРОЖНЫХ СЛУЖБ ПРЕДЛОЖЕНО СТРАХОВАТЬ

Коммунальным и дорожным службам предложено страховать свою ответственность перед третьими лицами. Пока – добровольно. С таким предложением обратился к председателю Банка России Эльвире Набиуллиной, а также главам **минтранса** и министра **Виталию Савельеву** и Иреку Файзуллину председатель Комитета Госдумы по труду, социальной политике и делам ветеранов Ярослав Нилов.

Напомним, ранее он совместно с группой других депутатов внес в Госдуму проект, согласно которому пострадавший от падения деревьев, сосуллек, наледей, а также из-за ям на дорогах автовладелец сможет обратиться за возмещением ущерба к своему страховщику ОСАГО. А тот уже в порядке регресса взыщет ущерб с управляющей компании или с владельца дороги – причинителей вреда.

Эта инициатива обсуждалась в том числе и страховщиками, которые предложили не путать имущественное страхование со страхованием ответственности. В тоже время представители Всероссийского союза автостраховщиков высказали идею о том, что и управляющие компании, и дорожники должны страховать свою ответственность перед третьими лицами, чтобы упростить систему компенсации. Как при страховании опасных объектов.

К ним относятся, например, лифты, эскалаторы и аттракционы. Если там кто-то пострадает, то получит компенсацию от страховщиков до 2 миллионов рублей. Сейчас без суда ни дорожники, ни коммунальщики никому ничего выплатить не могут. Такие статьи расходов у них не заложены. Страхование их ответственности сделает компенсацию ущерба всем гражданам проще.

По данным страховщиков, за прошлый год по каско за повреждения от упавших деревьев и сосул было выплачено по 15 тысячам случаев. За повреждения из-за ям на дорогах – 1,5 тысячи случаев. А каско страхует всего 7 процентов автовладельцев. Вот только непонятно, почему речь идет о добровольном страховании? Если уж страховать, так в обязательном порядке.

<https://rg.ru/2021/04/06/v-rossii-predlozhili-vvesti-novyj-vid-strahovaniia.html>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20210406/strakhovanie-1604404863.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.04.07; ТЕХОСМОТР НА ПРИНТЕРЕ; АВТОВЛАДЕЛЬЦАМ СТАЛИ ПРОДАВАТЬ ПОДДЕЛЬНЫЕ ДИАГНОСТИЧЕСКИЕ КАРТЫ

С реформой техосмотра торговля диагностическими картами без проведения диагностики не только никуда не делась, но и перешла на новый уровень. Теперь автовладельцам стали продавать вместо реальных диагностических карт – подделки. Причем втридорога. Бумажные фантики, которые смело можно выбросить, потому что пользы от них никакой. На рынке можно встретить несколько предложений по оформлению диагностических карт без прохождения ТО. Первое: автовладельцу предложат приехать на пункт техосмотра, сделают фотографии автомобиля, а если у него есть внешние недостатки, например трещина на лобовом стекле в районе водительского дворника, то ее отредактируют в фотошопе. Второе: автовладельца попросят направить фото автомобиля спереди и сзади. Далее – опять-таки работа фоторедактора. Но уже в этой ситуации надо быть очень внимательным. Грубый фотомонтаж заметен невооруженным глазом. А ведь фотографии, загруженные в информационную систему ЕАИСТО, внимательно осматривают. Если что не так, диагностическую карту могут аннулировать.

А третье предложение – оформить все по старинке. Как делалось до 1 марта этого года. Но до 1 марта эта история работала, а теперь такая торговля диагностическими картами – уже мошенничество. Автовладельца вводят в заблуждение, утверждая, что реформу техосмотра перенесли на 1 октября. Поэтому фотографии не нужны. Карту оформляют на бумаге. Ставят печать и, получив деньги, передают автовладельцу. На его просьбу доказать, что карта – в системе, при нем тут же заходят на сайт eaisto.info и показывают, что такой номер карты в базе числится.

Но вот беда, этот сайт к нынешней модернизированной системе ЕАИСТО не имеет ни малейшего отношения. Он был подключен к старой системе. И действительно проверял в ней информацию. А сейчас, благодаря заработанной репутации, через него вносятся в эту старую, недействующую сегодня базу номера поддельных карт. И, кстати, изменилась сама нумерация. Если раньше номер карты начинался с нуля, то теперь – с единицы. По сути, мошенники просто печатают на принтере бланк, в свою собственную базу вносят номер и говорят, что это действующая карта.

Чем грозит это автовладельцам, купившим такой техосмотр? Тем, что они просто не смогут оформить полис ОСАГО, потому что такой карты нет в модернизированной ЕАИСТО. Тем, что с 1 сентября, если по их вине произойдет ДТП, то страховщики выставят им регресс. А также тем, что с 1 марта следующего года их будут штрафовать в автоматическом режиме. Сколько они штрафов сумеют получить до того момента, когда к ним придет первое извещение, – сказать сложно. Но точно не один.

По этой причине операторы ТО даже обратились к Генеральному прокурору с просьбой заблокировать этот мошеннический сайт.

Реформа с 1 марта началась. Карты оформляются непосредственно в ЕАИСТО. При этом обязательно в них добавляются фотографии с координатами места и временем съемки.

Желающим получить карту, необходимо пройти ТО. Список операторов и пунктов ТО размещен на сайте Российского союза автостраховщиков.

<https://rg.ru/2021/04/06/avtovladelcam-stali-prodavat-poddelnye-diagnosticheskie-karty.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ, ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.04.07; ШАШЕЧКИ НАГОЛО; СТРАХОВЩИКИ РАСТОРГАЮТ ДОГОВОРЫ ОБ ОСАГО С ТАКСИСТАМИ, ЧТОБЫ ПОВЫСИТЬ ТАРИФЫ

Страховые компании начали массово расторгать договоры ОСАГО с таксопарками, чтобы в итоге повысить тарифы, рассказали «РГ» участники рынка. Поднять цены на поездки из-за этого не позволят агрегаторы, зато многие пассажиры могут остаться без страховки, считают таксисты.

В письмах, которые таксисты получают от страховщиков, говорится, что при заключении договора были предоставлены ложные или неполные сведения, важные для определения степени страхового риска («РГ» ознакомилась с копиями писем).

Тем временем, сообщила газета «Коммерсант» со ссылкой на источники, страховые компании обсуждают с Банком России и минфином повышение тарифов на 60%. Если поднять стоимость ОСАГО, таксисты станут еще больше экономить на безопасности, а некоторые вообще станут возить без полиса, говорит руководитель Центра компетенций Международного евразийского форума «Такси» (МЕФТ) Станислав Швагерус. Неквалифицированных таксистов, пренебрегающих требованиями безопасности, объединяют так называемые «подключашки» – фиктивные таксопарки, существующие только на бумаге. Их доля на рынке вырастет.

В ЦБ «Российской газете» сообщили, что еще не приступили к анализу оценки убыточности для определения целесообразности изменения тарифного коридора, который может пересматриваться только раз в год. «Выступаем за то, чтобы по всем видам тарифный коридор был сбалансирован», – отметили в ЦБ.

В Минфине «РГ» сообщили, что представители страхового сообщества с вопросом о повышении тарифов ОСАГО в министерство не обращались.

В Российском союзе автостраховщиков (РСА) признали желание повысить тарифы. Как пояснил исполнительный директор РСА Евгений Уфимцев, частотность страховых случаев у такси – 33,9%. Вместе с расходами на ведение дел убыточность страхования такси – 162%. Поэтому поднять тариф необходимо, чтобы просто выйти в ноль.

Убыточность страхования такси – 162 процента с учетом расходов на ведение дел, говорят страховщики. Они предлагают повысить стоимость ОСАГО для такси на 60 процентов

В МЕФТ предлагают рассчитывать тарифы отдельно для каждого бизнес-объединения таксистов. Инициативу поддержали в Общероссийском народном фронте. Там готовят обращение в ЦБ, отметил Швагерус.

Водителям такси заведут электронные паспорта с фотографиями, где будут отражены информация о водительском стаже, подтверждение прохождения медосмотров, а также

фотография и другие данные, сообщил начальник Госавтоинспекции МВД России Михаил Черников.

По его словам, сейчас ведутся переговоры на эту тему с заинтересованными ведомствами, в том числе с минздравом. Внедрение электронных паспортов для водителей такси обеспечит возможность лучше их контролировать и повысит безопасность на дорогах, считает генерал. Также МВД планирует запустить онлайн-базу злостных нарушителей, где можно будет проверить наличие санкций к водителям, в том числе туда будет попадать информация о лишении прав на управление транспортными средствами.

Как рассказал Михаил Черников, при проверке одного из агрегаторов такси около 700 водителей оказались лишены прав, но продолжали работать водителями такси. Еще в отношении 800 водителей такси дела о лишении прав находились в судах.

<https://rg.ru/2021/04/06/strahovshchiki-rastorgaiut-dogovory-ob-osago-s-taksistami-chtoby-povysit-tarify.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ЮРИЙ ГЕНЬ; 2021.04.07; ЛЕД, ТРОГАЙСЯ!; РАССКАЗ КАПИТАНА: КАК РОССИЙСКИЙ ТАНКЕР-ГАЗОВОЗ ВПЕРВЫЕ В ИСТОРИИ САМОСТОЯТЕЛЬНО ПРОШЕЛ ЗИМОЙ ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ

Российский танкер-газовоз «Кристоф де Маржери» впервые в истории совершил самостоятельный переход по Северному морскому пути в зимнее время, когда погодные и ледовые условия навигации в Арктике самые суровые.

Раньше такое считалось невозможным для гражданских судов, кроме атомных ледоколов. Но отечественные мореходы доказали, что путь через Берингов пролив может быть доступным, коротким и экономически оправданным, открыв новую страницу в истории морских перевозок.

Мы связались с капитаном газовоза «Кристоф де Маржери» Сергеем Генем и узнали, как судно смогло пройти через льды.

...Карское море. Мороз минус 40 градусов по Цельсию. Ночь такая темная, что не видно пальцев вытянутой руки. Кругом вьюга да льды. Выжить в таких условиях могут, пожалуй, только полярные медведи... Вдруг темноту пронизывает столп света прожектора и появляется огромный силуэт судна, окруженного сияющими огнями и пробирающегося вперед, взламывая лед. В полярную ночь танкер, окруженный сигнальными и габаритными огнями, со стороны напоминает звездолет.

На борту не существует времени, когда вся команда спит: пока одни отдыхают, другие несут вахту, потом меняются. Несмотря на то что никогда не случалось нештатных ситуаций, постоянно проходят учения членов экипажа по обеспечению живучести судна в экстренных ситуациях и спасению людей. Но большую часть времени занимает выполнение ежедневных текущих задач по прокладке курса, по обеспечению работы машинного отделения, танков со сжиженным газом, по очистке корпуса от снега и льда и многого другого.

«Кристоф де Маржери» нельзя назвать обычным судном. Газовоз строился специально для работы в арктических широтах и имеет ледовый класс Arc7 (при том что всего их девять). Мощность его силовой установки сопоставима с мощностью атомохода и выдает 45 МВт (61 тысячу лошадиных сил). Для сравнения: такие атомные ледоколы, как «Таймыр» и «Вайгач», имеют мощность по 35 МВт, а новый двухреакторный магистральный ледокол «Арктика» – 60 МВт.

Российский газовоз может ломать льды толщиной два метра, причем умеет двигаться вперед как носом, так и кормой.

– При движении кормой вперед ледопрободимость получается даже выше, чем носом, особенно через тяжелый лед, – рассказывает капитан «Кристофа де Маржери» Сергей Гень. – Благодаря трем факторам: первый – перед судном создается разряженный участок

за счет работы винтов-азиподов, которые отбрасывают воду; второй – корма из-за своей заостренной формы легче разламывает лед; третий – пузырьки воздуха, которые образуются в воде в результате работы винтов, обволакивают корпус, создавая эффект скольжения, и судно лучше движется во льдах. Поэтому во время февральского рейса, когда пришлось проходить через толстые льды, примерно 65 процентов времени мы шли кормой вперед. А всего движение от порта Сабетты до Китая заняло 19 суток.

По словам капитана, в остальном – обычная рутинная работа, если не считать одного случая, когда белые медведи заставили остановить газовоз.

Однажды в проливе Лонга (между островом Врангеля и Чукоткой) моряки насчитали аж 19 белых медведей, которые скопились в одном месте, занимаясь ловлей нерпы. Чтобы не раздавить мишек, огромный газовоз отвернул немного в сторону. Но, к удивлению команды, двое из белых медведей сделали то же самое и держались прямо по курсу судна, никак не желая уходить. Что заставило их так поступить – непонятно. Пришлось остановить газовоз посреди льдов. В конце концов, занесенные в Красную Книгу медведи все-таки ушли.

Из-за того, что газовоз потерял инерцию, заново трогаться с места, да еще во льдах, было сложно, и пришлось наращивать усилия силовой установки. Тем не менее скоро «Кристоф де Маржери» вышел на плановый график движения. Задержка из-за белых медведей составила всего полчаса и не сказалась на сроках рейса.

Фактически российский газовоз прошел по Северному морскому пути дважды – из порта Сабетта в китайский Цзянсу и обратно. Но именно февральский рейс (на обратном пути) стал историческим, поскольку раньше в это время его никто не совершал.

<https://rg.ru/2021/04/07/rossijskij-gazovoz-vpervye-proshel-zimoj-po-severnomu-morskomu-puti.html>

РБК; РОМАН КИРЬЯНОВ, АНАСТАСИЯ БАТМАНОВА; 2021.04.06; ВЛАСТИ САХАЛИНА ОЦЕНИЛИ ПЕРСПЕКТИВЫ СЕВМОРПУТИ

Основным портом для Севморпути определен порт Корсаков, но для его развития нужна организационная и финансовая поддержка со стороны федеральных органов власти, сообщили в региональном **минтрансе**

Власти Сахалинской области работают над развитием каботажных перевозок по Северному морскому пути в рамках поставленной президентом задачи увеличить число перевозок грузов до 80 млн т к 2024 году, сообщили РБК в региональном **министерстве транспорта** и дорожного хозяйства.

Основным портом в рамках перевозок по Севморпути определен порт Корсаков, который специализируется на обработке контейнеров, уточнили в ведомстве. У порта есть возможность принимать контейнеровозы, в том числе рефконтейнеры.

«Для развития перевозок по Северному морскому пути через порт Корсаков необходима организационная и финансовая поддержка со стороны федеральных органов власти для проектирования и строительства (реконструкции) гидротехнических сооружений (причалы, волнозащитные сооружения). Необходимо круглогодичное функционирование регулярной контейнерной линии по Северному морскому пути. Порт Корсаков может стать в данном случае удобной точкой его обслуживания», – указали в министерстве.

В ведомстве уточнили, что сейчас в рамках развития порта Корсаков реализуется проект «Логистический технопарк (Корсаковский порт)», который предусматривает создание на южной конечности Сахалина, на побережье залива Анива, многофункционального глубоководного порта-хаба для ресурсно-технологической поддержки проекта «Северный морской транзитный коридор».

План расширения порта Корсаков включает контейнерный терминал совокупной мощностью перевалки 1100 тыс. TEU в год, пассажирский терминал с обслуживанием до 250 тыс. пассажиров и 50 тыс. транспорта, терминал смешанных сухих грузов с объемом

перевалки до 3 млн т в год, а также терминал морепродуктов с емкостью обработки до 1 млн т продукции в год. Проект планируется реализовать в несколько этапов с 2020 по 2027 год.

Кроме того, сейчас реализуется «дорожная карта» по организации постоянной судоходной линии для доставки рыбной продукции с Дальнего Востока в центральные регионы России Севморпутем. Также предполагается вывоз рыбной продукции в западную часть страны, указали в ведомстве.

В конце марта курирующий Дальний Восток **вице-премьер** Юрий Трутнев сообщил, что альтернативой Суэцкому каналу для перевозки грузов может стать Северный морской путь. Тогда в Суэцком канале сел на мель контейнеровоз Ever Given, перекрыв движение на неделю и создав пробку из нескольких сотен судов.

Трутнев отметил, что сейчас перевозка по СМП дороже на 30%, чем по Суэцкому каналу. «Мы обязаны сделать так, чтобы перевозка грузов по Северному морскому пути была дешевле. Если для этого потребуется какая-то отдельная государственная программа, отдельная поддержка, то это надо сделать», – предложил он.

В феврале губернаторы Санкт-Петербурга, Мурманской, Архангельской областей, а также Сахалина и Камчатки направили письмо Трутневу с предложением создать план развития инфраструктуры Большого Северного морского пути – от Санкт-Петербурга до Владивостока. В частности, они выступили за снижение тарифов на ледокольную проводку, разрешение использовать суда по чистой воде (без льдов) без ледового класса и без ледокольного сопровождения. Также они предложили предоставить господдержку для обновления докового хозяйства, модернизации основных фондов и производственных мощностей судоремонтных предприятий.

<https://www.rbc.ru/economics/06/04/2021/606bf6a89a79471f84787971>

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.04.07; ТОННЕЛЬ СВЕРНУЛ ЗА ГОРИЗОНТ; ОАО РЖД ПЕРЕНЕСЛО РЕАЛИЗАЦИЮ СЕВЕРОМУЙСКОГО ПРОЕКТА

ОАО РЖД решило перенести проект Северомуйского тоннеля-2, который должен расширить ключевой узкий участок на БАМе, за горизонт 2024 года. Более того, **Владимир Путин** на встрече с главой монополии Олегом Белозеровым подчеркнул наличие альтернативы тоннелю: строительство обхода с запада. По мнению экспертов, сдвиг работ на 2025–2035 годы вполне оправдан, поскольку к тому моменту будет понятна потребность и в мощностях тоннеля, и в российском угле на рынках Азии.

Глава ОАО РЖД Олег Белозеров на встрече с **Владимиром Путиным**, запись которой была опубликована 6 апреля, сообщил, что работа над расширением Восточного полигона может продлиться до 2035 года в рамках третьей очереди проекта. «Мы сейчас готовим такую программу до 2030 года и даже до 2035 года, видим постоянную потребность. Я предполагаю, что лет пятнадцать активной стройки, качественной, важной и нужной на Дальнем Востоке, мы должны будем обеспечить, включая строительство тоннелей», – сказал он.

В частности, пояснил глава ОАО РЖД, в этот период планируется построить либо Северомуйский тоннель-2, расширив один из самых проблемных участков БАМа, либо его обход с западной стороны. По его словам, монополия ищет оптимальный вариант. **Владимир Путин** о возможности обхода упомянул трижды, хотя ранее такой вариант не рассматривался как основной.

Первый Северомуйский тоннель в сложных геологических и гидрологических условиях власти СССР, а потом и России строили 23 года.

Для расширения его пропускной способности с 16 млн до 100 млн тонн нужно построить второй тоннель, что в августе 2018 года предложила обдумать комиссия по ТЭКу при президенте (см. “Ъ” от 30 августа 2018 года). По оценке ОАО РЖД, строить пришлось бы

десять лет, а Институт экономики и развития транспорта оценивал проект в 261 млрд руб. (см. “Ъ” от 26 ноября 2018 года). Более поздние оценки ОАО РЖД предполагали восемь лет и 120 млрд руб. «Сибантрацит» Дмитрия Босова выразил готовность расширить тоннель за пять лет и 60 млрд руб. в обмен на приоритетный пропуск своих грузов (см. “Ъ” от 15 июля 2019 года). Несмотря на отсутствие твердых договоренностей с ОАО РЖД, компания даже приступила к работам и закупила технику. Но после кончины Дмитрия Босова в мае 2020 года проект встал.

Прежде Северомуйский тоннель-2 или его обход не фигурировали в планах третьей очереди расширения Восточного полигона (см. “Ъ” от 1 октября 2020 года). Обход тоннеля действительно есть, но построен как временный, зарезервирован на аварийный случай и включает опасный «Чертов мост» над рекой Итыкит. В ОАО РЖД дополнительных **комментариев** по проекту обхода не предоставили.

Господин Белозеров заверил президента, что все работы запланированы уже после того, как будет достигнут обозначенный президентом прирост отгрузки из Кузбасса угля на экспорт до 68 млн тонн в 2024 году, к тому моменту общая пропускная способность БАМа должна вырасти до 180 млн тонн с сегодняшних 144 млн тонн (см. “Ъ” от 3 марта).

Более того, глава ОАО РЖД сообщил, что до 1 сентября монополия подготовит специальную программу по развитию якутского кластера БАМа. Такие поручения **Владимир Путин** уже давал правительству для увеличения вывоза угля из Якутии и был не против финансирования этих работ из ФНБ. По словам господина Белозерова, уже проведены совещания на этот счет с Минвостокразвития и на уровне премьера.

По мнению главы «Infoline-Аналитики» Михаила Бурмистрова, отнесение работ по Северомуйскому тоннелю-2 на третий этап расширения Восточного полигона вполне оправданно. Потенциал увеличения пропускной способности действующего Северомуйского тоннеля не исчерпан, говорит он, к тому же на БАМе есть и другие, более актуальные ограничивающие участки. Более того, полагает эксперт, к 2030 году будут более понятны глобальные перспективы рынка угля и спроса на него в странах АТР, что позволит более точно оценить потребность в пропускной способности.

<https://www.kommersant.ru/doc/4761768>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ЛЕСНЫХ, ЕКАТЕРИНА ЗГИРОВСКАЯ, АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.04.07; ОЧЕРЕДНАЯ АВАРИЯ В СУЭЦКОМ КАНАЛЕ СТАВИТ ПОД ВОПРОС ЕГО НАДЕЖНОСТЬ; НА ЭТОМ МОГУТ ЗАРАБОТАТЬ «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»

Прошла всего неделя с того момента, как контейнеровоз Ever Given, заблокировавший Суэцкий канал, сняли с мели, как в похожей ситуации на юге транспортной артерии оказался танкер Minerva Nike. Последствия очередной аварии удалось ликвидировать практически сразу, но вопрос выбора альтернативных маршрутов для международной логистики обострился. Проблема еще и в том, что за последние месяцы морские контейнерные перевозки подорожали в 4–5 раз.

Растет и товарооборот между Китаем и странами ЕС: в прошлом году Пекин стал основным торговым партнером Брюсселя, опередив США. «Несмотря на проблемы, связанные с пандемией COVID-19, показатели товарооборота ЕС и Китая в 2020 г. выросли, – напоминает в беседе с «Ведомостями» представитель оператора пломбирования грузов ЦРЦП. – При этом объем европейского экспорта в Китай увеличился на 2,2% до 202,5 млрд евро, импорта из КНР – на 5,6% до 383,5 млрд евро. Рост в основе своей произошел за счет промышленных товаров».

В сложившихся условиях важно сделать такие поставки более быстрыми и надежными, и в этом смысле наземные маршруты, проходящие через Россию, уже доказали свою высокую эффективность, так как железнодорожные перевозки являются едва ли не

единственным бесшовным, бесконтактным и бесперебойным способом доставки груза из Юго-Восточной Азии в Европу, не говоря уже о скорости.

«Скорость доставки контейнеров на основных направлениях составляет в среднем 1100–1200 км в сутки с учетом прохождения всех границ, конкретно из Китая в Европу доставка занимает от 12 до 14 суток. Это гораздо быстрее, чем у морского транспорта, автотранспорта и сопоставимо с авиацией – с учетом первой и последней миль и всех операций по обработке контейнеров на терминалах», – рассказали «Ведомостям» в «Российских железных дорогах» (РЖД), уточнив, что на существующем маршруте Китай – Европа – Китай большую роль играют сотрудничество российских, казахстанских и белорусских железных дорог в рамках совместного предприятия ОТЛК ЕРА, а также стабильная тарифная политика: РЖД не повышала ставки на контейнерный транзит по своей сети с 2011 г.

Помимо основного маршрута Китай – Европа через Казахстан, Россию и Белоруссию развиваются маршруты по Транссибу через российский Дальний Восток (Забайкальск, Гродеково) и через Монголию (Наушки), на западе расширяются перевозки через погранпереходы Калининградской области, а также мультимодальные маршруты с задействованием морских линий.

В перспективе может заработать еще один международный маршрут – транспортный коридор Север – Юг, связывающий Индию, Иран и Россию. Он может стать эффективной альтернативой Суэцкому каналу, уверен посол Ирана в Москве Казем Джалали. Соглашение о создании этого коридора было подписано в 2000 г. и ратифицировано двумя годами позднее. Но чтобы он заработал на полную мощность, необходимо достроить недостающий ж/д участок между Рештом в Иране и Астарой в Азербайджане. Сейчас грузы на этом участке перевозятся автотранспортом, что сдерживает развитие всего маршрута протяженностью 7200 км из-за необходимости двойного перегруза товара с одного вида транспорта на другой.

Опрошенные «Ведомостями» эксперты в целом поддержали идею создания новых транспортных коридоров и развития уже существующих, но перспективы именно маршрута Север – Юг они пока считают довольно туманными. В частности, руководитель отдела железнодорожных перевозок регионов ЕС и Китая группы компаний Asstra Владислав Мартин отметил, что его основная сложность в том, что одним из главных звеньев транспортной цепи станет Иран.

«Это может вызвать осложнения в будущем, поскольку у этой страны очень непростые отношения с западными партнерами. Но, разумеется, если этот железнодорожный путь свяжет только Индию, Иран и Россию, доставлять между ними грузы будет проще», – говорит эксперт. Впрочем, эти опасения могут перевесить соображения существенного снижения расходов на транспортировку, так как стоимость прохода одного судна через Суэцкий канал – примерно \$300 000. «К тому же не стоит забывать, что новый железнодорожный маршрут может помочь снизить выбросы углекислого газа, на которые сейчас обращают свое внимание многие правительства в попытках максимально их сократить», – добавляет Мартин.

Однако открытым остается вопрос, успеют ли Россия и ее партнеры реализовать свои планы быстрее конкурентов. Например, Израиль и ОАЭ запустили проект по модернизации порта Эйлат и соединению Израиля с транспортной сетью на Ближнем Востоке. ОАЭ собираются выделить на него \$10 млрд, почти половину из которых инвестируют в продление ж/д линии Хайфа – Бейт-Шеан до границы с Иорданией.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2021/04/06/864876-ocherednaya-avariya>

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.04.07; ЕЭК ПОДОЗРЕВАЕТ АГРЕГАТОРОВ ТАКСИ В НАРУШЕНИИ КОНКУРЕНЦИИ;

АНТИМОНОПОЛЬНЫЙ ОРГАН ЕАЭС СОБЕРЕТ АГРЕГАТОРЫ ДЛЯ ОБСУЖДЕНИЯ ЭТОЙ ПРОБЛЕМЫ

Департамент антимонопольного регулирования Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) направил письма профильным организациям рынка такси в России, Казахстане, Армении, Белоруссии и Киргизии о предстоящем совещании на тему ценообразования на рынке такси. «Ведомости» ознакомились с двумя такими письмами, их подлинность подтвердил представитель ЕЭК. Совещание состоится в Москве 13 апреля. На него планируется пригласить и компании-агрегаторы.

Поводом для совещания стали результаты проведенного ЕЭК расследования. Оно показало «признаки запрещенной координации экономической деятельности водителей со стороны агрегаторов такси», следует из документа.

Суть претензии в том, что агрегаторы на всем пространстве ЕАЭС сегодня сами устанавливают тарифы на перевозку пассажиров. А водители и таксопарки, хотя и являются самостоятельными субъектами на рынке, возможности участвовать в ценообразовании лишены – они либо соглашаются работать по тарифам цифровых платформ, либо отказываются от подключения к ним.

По мнению комиссии, это ущемляет интересы как самих водителей, так и пассажиров. К тому же агрегаторы, работающие в странах ЕАЭС, используют аналогичные алгоритмы ценообразования, продолжает свою аргументацию комиссия. «Доказательством этому служат примерно одинаковые цены на такси. К примеру, в часы пик (с 8.30 до 10 утра, в обеденное и вечернее время) цена возрастает в 3,5 раза у всех агрегаторов одновременно», – говорится в материалах к совещанию. Иными словами, между собой агрегаторы фактически также не конкурируют.

«Нам кажется, что крупнейшие агрегаторы такси сегодня внедряют такую модель ценообразования, которая максимизирует доход агрегатора, а не таксистов. Эта модель сегодня навязана пассажирам и таксистам и является безальтернативной. Мы считаем, что у каждого агрегатора может существовать параллельная система, которая допускает [прямой] торг водителя и пассажира», – пояснил «Ведомостям» директор департамента антимонопольного регулирования ЕЭК Алексей Сушкевич. В ЕЭК подтвердили, что это первая инициатива комиссии по рынку такси.

Рынок такси в странах ЕАЭС единообразен, в нем участвуют одни и те же игроки, признают эксперты, с которыми поговорили «Ведомости». Так же считают и в ЕЭК, указывая, что на рынках этих стран присутствуют «Яндекс.Такси» и принадлежащий ему Uber, «Максим», Gett и «Ситимобил».

Например, в Казахстане на рынке такси формируется олигополия одного игрока – «Яндекс.Такси», рассказал «Ведомостям» председатель Ассоциации транспортников Нурсултана Медет Курманов. «Другие компании либо существуют как партнеры «Яндекса», либо работают в секторе b2b. При этом на теневой сектор в такси в Казахстане приходится 90–95% всего рынка, объем которого составляет 125 млн поездок в год, или 120 млрд тенге (21 млрд руб.)», – рассказал Курманов.

Опрошенные сервисы заказа такси объясняют, что устанавливают цены сами с помощью своих алгоритмов, которые учитывают текущую ситуацию на локальном рынке (вплоть до района города), актуальный спрос, количество свободных машин, погодные условия и другие факторы. Это рыночный механизм, который позволил нарастить емкость рынка и обезопасить поездки, говорит представитель «Яндекс.Такси» (сервис работает в 17 странах мира).

«Цены формируются по рыночным механизмам, что как раз способствует развитию конкуренции. Поездки стали доступными и прозрачными для пассажиров. За счет динамики спроса увеличилась емкость рынка такси, а это, в свою очередь, привело к появлению новых рабочих мест для водителей», – соглашается представитель «Везет». В этой компании уточнили, что она работает только на территории России.

В сервисе «Максим», который работает в России, Армении, Белоруссии и Казахстане, напомнили, что у перевозчика всегда есть возможность отказаться от выполнения заказа, предлагаемого агрегатором, если он не согласен с предложенной стоимостью поездки.

К тому же, считают в «Максиме», сервисы все-таки конкурируют между собой в границах определенной территории: «Механизм нашего приложения предоставляет пассажиру возможность увеличить стоимость поездки, запросить предложение цены напрямую у водителей. В этом случае цену фактически формируют пассажир и перевозчик по соглашению». В Gett сообщили, что планируют и вовсе уходить от модели агрегатора такси в сторону «агрегатора агрегаторов», чтобы напрямую не взаимодействовать с таксопарками. Эта модель будет реализована через партнерство с «Ситимобил», водители которого станут выполнять часть заказов Gett.

Сервисы заказа такси также напоминают, что российская ФАС уже проводила аналогичное исследование рынка такси в России осенью 2020 г. и не усмотрела нарушения антимонопольного законодательства в действиях агрегаторов. По мнению ФАС, действующее ценообразование «является на текущем этапе объективным фактором функционирования рынка». Однако ФАС проводила исследование с точки зрения взаимоотношений агрегаторов и пассажиров, а антимонопольщики ЕЭК займутся аспектом взаимодействия агрегаторов как с пассажирами, так и с водителями, **прокомментировал** представитель ЕЭК.

Руководитель центра компетенций Международного евразийского форума «Такси» Станислав Швагерус считает, что действующий на рынке механизм ценообразования является «квазирыночным»: «Сейчас агрегаторы не берут в расчет себестоимость перевозки, расходы и доходы водителей – они ориентируются только на спрос и предложение.

Одним из решений проблемы могло бы стать требование к агрегаторам учитывать расходы исполнителей перевозки». Швагерус уточняет, что в России уже порядка 95% поездок на такси осуществляется через агрегаторы, оставшиеся 5% – «от бордюра», когда пассажир ловит машину на улице или со стоянки.

«Проблема [огромной] рыночной власти крупных корпораций является общемировой. И она не ограничивается сферой такси. На ее решение в России направлен рассматриваемый «пятый антимонопольный пакет» (предлагаемые ФАС изменения в закон «О защите конкуренции», которые распространят антимонопольное регулирование на цифровую отрасль. – «Ведомости»). Аналогичный закон об ограничении власти корпораций в цифровой экономике был принят в Китае в прошлом месяце», – говорит эксперт.

Швагерус также напоминает, что в Евросоюзе два года назад было принято решение, в соответствии с которым деятельность Uber была отнесена к транспортной сфере [а не сфере IT], что привело к регулированию его деятельности на основании транспортного законодательства. И все национальные законы стран ЕС должны быть теперь приведены в соответствие с этим решением. По его мнению, инициатива ЕЭК – это хороший повод для выработки таких же наднациональных стандартов для стран ЕАЭС.

Однако вице-президент Национального союза автомобилистов Антон Шапарин считает, что ЕЭК выдвинула неверные гипотезы о нарушении конкуренции агрегаторами, поскольку не учла наличие теневого рынка такси, который с их появлением не исчез. «На теневой сектор в такси приходится больше половины всего рынка, объем которого в России, по консенсусной оценке игроков, равен 600–700 млрд руб.», – говорит он.

Внимание антимонопольных органов к деятельности агрегаторов такси напрямую связано с развитием экосистем в современной экономике, говорит управляющий партнер юридической фирмы Enterprise Legal Solutions Юрий Федюкин.

«Фактически ничего незаконного в том, что один хозяйствующий субъект использует в качестве преимущества на новом для него рынке свое положение на других рынках, где он может занимать доминирующее положение, нет. Вопрос лишь в том, существуют ли для

этих субъектов ограничения в части использования своих преимуществ. Вряд ли усиление такого регулирования будет ограничено исключительно рынком такси и пассажирских перевозок.

Просто этот рынок сейчас служит своеобразной лакмусовой бумажкой, индикатором, поскольку он в отличие, например, от рынка видеосервисов, финансовых услуг или самой обычной курьерской доставки достаточно хорошо развит и изучен с точки зрения влияния на него крупнейших игроков не только в России, но и в других странах ЕАЭС», – говорит эксперт. По его мнению, принятие норм по ценообразованию на рынке такси может послужить стимулом к пониманию развития других цифровых рынков, на которых влияние экосистем пока не так велико.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/04/06/864877-EEK-podozrevaet>

КОММЕРСАНТЪ; 2021.04.07; «МЫ ДЕЛАЕМ НЕ ХУЖЕ ИНОСТРАНЦЕВ ТОЧНО»; ГЛАВА «МОРСПАССЛУЖБЫ» АНДРЕЙ ХАУСТОВ О СТРОЙКЕ «СЕВЕРНОГО ПОТОКА-2» И ЛИКВИДАЦИИ НЕФТЕРАЗЛИВОВ

Суда «Морспасслужбы» составляют основу вспомогательного флота, задействованного сейчас в достройке газопровода «Северный поток-2». О том, какие работы они выполняют, ликвидации разлива дизтоплива в Норильске в 2020 году и проблемах обеспечения аварийно-спасательной готовности на Севморпути, “Ъ” рассказал исполняющий обязанности руководителя службы Андрей Хаустов.

– Суда «Морспасслужбы» участвуют в строительстве «Северного потока-2». Какие именно работы они выполняют?

– Мы участвуем в строительстве этого проекта шестью судами различного назначения по распоряжению правительства РФ. Перед нами стоят задачи от охраны района укладки трубопровода до проведения работ с телеуправляемыми необитаемыми подводными аппаратами (ТНПА). Это такая многовекторная работа – якорезаводчики, снабженцы, охрана района, доставка персонала на другие суда, работа с ТНПА.

– Был ли у вас подобный опыт?

– Мы начинали строить этот газопровод в 2017–2018 годах. В начале строительства два наших судна работали по договору со швейцарской компанией Allseas. Помимо этого участвовали в строительстве и пусконаладочных работах в аналогичном проекте на Черном море – «Южный поток» или, как сейчас называют, «Турецкий поток». Поэтому опыт имеется.

Есть компании-заказчики, которые хотят с нами работать, а есть те, кто категорически против. Самый простой пример – компания Nord Stream AG. Я потратил около четырех лет, убеждая руководителей компании, чтобы мы могли участвовать в проекте «Северный поток-1» по обследованию уложенного трубопровода. С помощью руководства **Минтранса** мы все-таки смогли убедить, что готовы эту работу выполнять. В прошлом году тот объем, который был поручен нам в качестве субподрядчика, выполнили. Мы сделали это так хорошо, что нас в этом году даже на конкурс не пригласили. Видимо, ожидалось, что «Морспасслужба» споткнется и не выполнит своих обязательств.

– Может, не пригласили, потому что вы плохо сработали?

– Все было сделано хорошо и в срок. Были споры финансовые, но работы были выполнены, приняты и оплачены. Если бы были низкого качества, то никто бы их не оплатил, работу бы просто не приняли. Мы можем такие проекты выполнять хорошо. «Турецкий поток» – три контракта выполнено с компанией Allseas, нареканий не было. Заказчик прислал несколько благодарственных писем. От чего зависит решение по нашему участию в подобных проектах?

– От политики?

– Не знаю, от чего зависит. К сожалению, такой подход – не у самого «Газпрома», а у дочерних обществ, зарегистрированных за границей. Им проще привлечь иностранных

подрядчиков, при этом российская компания не развивается, не получает опыта, не имеет ресурсов, чтобы покупать специализированные суда, ТНПА и т. д.

Когда происходит коллапс, в России не оказывается другой компании, кроме «Морспасслужбы», которая эту работу может сделать.

– Насколько вы конкурентоспособны по сравнению с зарубежными компаниями?

– Мы делаем не хуже точно и при этом дешевле.

– И у вас есть нужное оборудование?

– Все оборудование абсолютно такое же, как и у иностранцев. Суда соответствуют, они проходили не одну инспекцию, зарубежную в том числе. Есть такой независимый Международный морской форум нефтяных компаний – OCIMF, который составляет специальную базу данных инспекции судов – OVID, проводя ежегодные проверки судов на соответствие к выполнению работ. Все суда «Морспасслужбы», участвующие в офшорных проектах, проходят инспекцию этой организации, получают положительные оценки, подтверждающие их готовность к работе.

– Возвращаясь к «Северному потоку-2», с какими сложностями вы столкнулись?

– Особенных сложностей не было, все в рабочем порядке. Понятно, что есть проблемы с санкционными поставками, с получением поправок на позиционирование судов (поправки для точного позиционирования через GPS, уменьшающие погрешность нахождения судна до 1 метра), но пока они преодолевались нами.

– Как вы оцениваете, на каком этапе сейчас проект и когда он будет реализован?

– На это точно отвечать я не могу, так как не уполномочен на это.

– У вас есть планы в дальнейшем участвовать в подобных крупных проектах?

– Если нас позовут, мы, конечно, готовы поучаствовать в конкурсах. Всегда готовы давать конкурентные предложения.

– Сейчас у вас есть поданные заявки?

– Мы подали заявку на обследование трубопровода «Голубой поток». Его ежегодно нужно проводить. Вроде бы даже нас впервые допустили до коммерческой части, то есть признали, что технически можем выполнить эту работу. Дальше, если угодим коммерчески, возможно, нам дадут работать по крайней мере в российской зоне (газопровода.– “Б”).

– Каковы итоги работы предприятия в 2020 году?

– По доходам примерно на уровне прошлого года – 10 млрд руб. без учета бюджетной составляющей. А прибыль в полтора раза больше, чем в прошлом году, – 3,8 млрд руб.

– Но вы получаете еще какую-то дотацию из бюджета?

– В районе 700 млн руб.

– Какой вид вашей деятельности приносит вам сегодня основной доход?

– Основной вид деятельности – это контракты, обеспечение шельфовых проектов. То есть это не только суда – это и спасатели, подводные аппараты, гидрографическое обеспечение. Есть много услуг, которые сопровождают разные крупные проекты шельфовые, то есть начиная со строительства отгрузочных терминалов и заканчивая разведочным бурением или обычным бурением, например.

– Какая это доля вашего дохода?

– Думаю, что 70% как минимум.

– Как получилось, что ФГБУ оказывает столь разнообразные услуги?

– Исторически так сложилось. Был период, когда «Морспасслужба» находилась в плачевном состоянии, ряд отдельных бассейновых управлений практически были банкротами, их доходная часть была в два раза меньше, чем затратная. Например, расходы Сахалинского филиала в 2013 году были порядка 700 млн руб., а доходная часть – в районе 300 млн руб. Я к тому, что, когда компания нацелена только на услуги по предоставлению своего флота, она, к сожалению, из-за каких-то политических,

технологических моментов может не получить в следующем году загрузку. Суда простаивают, текущие затраты не уменьшаются, компания уходит в минус.

Поэтому, чтобы загрузить компанию, многопрофильность нужна. Водолазы, когда самостоятельно работают, зарабатывают мало, но, когда они работают с судном, зарабатывают гораздо больше. А если в компании есть водолазы, подводные аппараты, геотехническое оборудование и специалисты многопрофильные, то сами услуги становятся дороже, потому что закрываешь весь комплекс услуг. И ты имеешь возможность получить дополнительную премию за эти работы.

– Как строится работа «Морспасслужбы» по поддержанию аварийно-спасательной готовности? Присутствуете ли вы во всех портах?

– «Морспасслужба» – это все-таки тот орган, который не в порту работает. Мы занимаемся территориальными водами и экономической зоной РФ, за исключением портов. В акваториях порта за безопасность отвечает капитан порта, который заключает с кем-то договор на аварийно-спасательную готовность или сам обеспечивает.

– Но при этом у вас есть какие-то базы?

– Структура такая: есть филиал с местом базирования – например, Новороссийск. Там причалы, базы и т. д. Но при этом кроме Новороссийска есть много портов в акватории Черного и Азовского морей, где «металлолом бродит», суда типа «Волго-Балт», «Волго-Дон». Эффективность и быстрота реагирования в этих регионах очень важны. Поэтому там мы базируемся практически в каждом порту – Таганрог, Азов, Ростов, Ейск, Темрюк, порт Кавказ, Тамань, Новороссийск, Туапсе, а также крымское побережье – Феодосия, Севастополь. Хотя по планам должны быть в каждом порту. База нужна для ремонта, отстоя судов, хранения оборудования для немедленной реакции. Но когда случается большая авария, нужно уже другое оборудование, которое хранится именно на центральном складе, потому что у него другие массогабаритные характеристики. Оборудование это ставится на большие по водоизмещению суда, мы загружаемся и пошли с этой базы работать. Если мы, например, говорим про Сахалинский филиал, то это Корсаков, там причал, склады, а дальше в Невельске, Холмске, Ванино, Совгавани свои подразделения, которые реагируют на какие-то аварии, но в случае большого происшествия приходит судно из порта базирования.

Мы стараемся каждый год в нашу зону ответственности добавлять по несколько портов. Понятно, что на рейде катер стоять не будет – это и для него губительно, выработка ресурса. Поэтому ищем базу, причал, заключаем договор, и он стоит там, дежурит. А в случае необходимости он вышел, отработал или по крайней мере уменьшил риск возникновения глобальной катастрофы. А уже основные силы подошли по мере возможности. Вот порт Магадан мы не обеспечивали никогда, а в прошлом году начали обеспечивать. Там тоже много было вопросов: капитан порта полностью оплатить услугу не может, не хватает портовых сборов, бизнес тоже не хочет платить. Поэтому пошли таким путем, что взяли со всех по чуть-чуть до половины необходимого и вторую половину финансирования из своих средств закрыли, чтобы по крайней мере была база с необходимым спасательным оборудованием. Договорились с портом, что в случае аварии они свои буксиры дадут на возмездной основе. При таком подходе обеспечим оперативность реагирования «Морспасслужбы» в этом важном регионе.

– Сколько у вас сейчас судов?

– У нас сейчас 317 единиц, из них порядка 110 – это суда большого водоизмещения. Остальные – мелкого, но без них ряд работ и проектов выполнить невозможно. Есть сочленение «берег–море», прибрежная часть работы выполняется небольшим флотом.

– Какой средний возраст судов?

– Наверное, на данный период примерно семнадцать с половиной лет. Есть суда, которым уже и шестьдесят лет.

– Насколько для вас критичен вопрос обновления флота?

– Мы всегда стоим на том, что флот должен быть новый, современный и многофункциональный. Есть государственная программа, по которой идет обновление. Она началась не так давно, с 2008 года. До этого мы пользовались капиталом, который нам был передан при отказе пароходств от аварийно-спасательных управлений. А с 2013 года мы и строим флот на российских предприятиях за свои деньги, и покупаем новые суда. Наверное, где-то в среднем ежегодно мы приобретаем пять единиц, не считая мелких спасательных катеров. Если вернуться к «Северному потоку-2», то из шести судов, которые там работают, пять были куплены на деньги «Морспасслужбы».

Покупаем мы не то, что государство дает, а то, что востребовано на рынке. Например, одно из судов было куплено новым, 2018 года постройки. Иранская компания попала под санкции, не смогла его выкупить, и на заводе нам отдали его за половину стоимости. Так сработала наша поисковая группа, нашла такое прекрасное судно за достаточно небольшие деньги. На российских верфях оно бы стоило, по данным нашего мониторинга, в семь с половиной раз дороже, и по времени на строительство ушло бы три-четыре года, а тут мы получили уже готовое спасательное судно.

– При этом сейчас за вас заказывает суда дирекция госзаказчика (ДГЗ) **Росморречфлота**?

– Фактически да. В первый раз нам дали возможность в этом году быть и заказчиками, и эксплуатантами нового проекта небольших буксиров NE025, правда, еще финансирование не довели. К сожалению, и при приемке, и в процессе эксплуатации судов при строительстве ДГЗ возникают проблемы. Суда строят с отступлениями от начальных проектов, много вопросов по техническому наполнению и так далее. Хотя в последние три года мы более тесно работаем с ДГЗ, но все равно проблемы не исчерпаны. Поэтому **Росморречфлот** решил пробно дать нам проект NE025: если мы докажем свою состоятельность, то, вероятно, нам дадут возможность, как Росморпорту, строить суда для себя даже за государственные деньги.

– Можно ли выделить группу судов, для которой сегодня сильнее всего требуется модернизация или обновление?

– Для выполнения государственной задачи есть достаточно много судов, возраст которых более 40 лет. Понятно, они и морально устарели. Их эксплуатация связана с большим количественным составом экипажа, с большей зависимостью от погоды, меньшим функционалом для выполнения спасательных работ. Кроме того, эти суда узкопрофильные. Не могут эвакуировать людей с платформы, потому что не могут к ней подойти, у этих судов нет динамического позиционирования и так далее. Фактически эти суда нужно списывать – их содержание становится все дороже, а вот пользы от них, по существу, мало по сравнению с новыми судами.

– К 2030 году планируется построить еще 19 судов ледового класса для обеспечения аварийно-спасательной готовности. Первые суда в рамках **КПМИ** должны были быть заказаны еще в 2020 году, однако до сих пор конкурс не объявлен, значит, сроки уже будут сдвинуты. Насколько это проблема для вас?

– Для нас это срыв поставленных задач по обеспечению Арктики. Сейчас мы пытаемся работать теми силами, что у нас есть. В этом году, несмотря на недофинансирование арктической программы, будем ставить два спасательных судна из тех, что у нас есть, на дежурство на Севморпути. То есть не заниматься коммерческими работами, а именно дежурить для поиска и спасения в случае необходимости. Один будет стоять в районе порта Певек в восточном секторе Арктики, другой в западном секторе – в районе порта Диксон. И плюс те суда, которые будут периодически работать на акватории Севморпути: примерно 12–13 единиц ежегодно там работают. Они тоже могут привлекаться для поиска и спасения, оказания помощи. И такие случаи были: судно работает на контракте, в этот момент начало тонуть судно Северного морского пароходства, мы подошли, спасли, притащили в порт, потом заделали пробоины, и судно своим ходом ушло на ремонт.

- У вас есть разделение на суда, которые построены были за бюджетные деньги для государственных нужд и за собственные средства для коммерции?
- Нет. У нас есть только в бухгалтерии отдельный учет. В частности, учет бюджетных денег, которые расходуются на суда, выполняющие госзадачу. Коммерческие суда, купленные за внебюджетные деньги, все равно принимают участие в спасательных работах. Спасли груз, спасли судно, есть судовладелец или грузовладелец, который обязан спасательную премию уплатить. А если неуспешная операция, значит, это наши убытки. Сейчас активно обсуждаются проекты Севморпути. Наше присутствие там будет обязательным. Но финансирования пока нет. Пока есть только обещания, что дополнительные деньги будут выделены. Даже флот пока не построен.
- Это вы говорите про 19 судов к 2030 году?
- Эти суда построят, это понятно. Но на их содержание тоже нужны средства. Если все 19 судов будут выполнять только госзадачу, необходимо стопроцентное финансирование. Пока это только обсуждается. А сейчас мы на содержание судов, участвующих в выполнении госзадачи, выделяем средства и из своих коммерческих доходов.
- Но в идеале в каждом порту на Севморпути должны стоять аварийно-спасательные суда?
- Не совсем в каждом порту. У нас в проекте 19 спасательных судов. Они распределены следующим образом. Есть суда прибрежного плавания, которые будут оставаться на постоянной основе в Арктике, в том числе в зимний период. Они будут дежурить в устьевых портах – например, в Тикси, где выход с реки в акваторию Северного Ледовитого океана и где открывается навигация гораздо раньше, чем по всей трассе Севморпути. То есть где есть большая вероятность возникновения аварии и нужно в прибрежной части оказать помощь терпящему бедствие судну. Этих судов будет всего десять – пять одного и пять другого проектов. Далее идут суда усиленного ледового класса Arc5, которые будут дежурить в период навигации. И будут дежурить два ледокола мощностью 18 МВт: один – в западной части Арктики, другой – в восточной. Их дежурство будет проходить в круглогодичном режиме. Класс и мощность этих ледоколов будут позволять дойти до судна, терпящего бедствие, в случае если будет круглогодичная навигация. Если в караване в сопровождении атомного ледокола судну необходимо будет оказать помощь, наш ледокол должен самостоятельно дойти до такого судна и провести аварийно-спасательную операцию. Остальные суда в караване должны будут продолжить движение под проводкой атомного ледокола.
- Сколько у вас сейчас баз на Севморпути?
- Баз нет вообще, они планируются только после 2025 года. У нас даже северный филиал в Мурманске своей базы не имеет.
- А что тогда собой представляет такой филиал?
- Арендуется офис, арендуются причалы. В оперативном управлении находится только склад аварийно-спасательного имущества в рыбном порту. В этом году должны выделить финансирование, начнем строить базу из бюджетных средств с частичным привлечением нашего внебюджетного финансирования. Стоимость базы около 1,5 млрд руб., из них 300 млн руб. предполагаются средства «Морспасслужбы». Базу в Мурманске построят через два-три года, про Тикси, Певек, Диксон и другие порты сложно прогнозировать. Хотя после 2025 года вроде есть финансирование на строительство трех баз. На комиссии по Арктике договорились, что мы отвечаем за причальные сооружения и будем за счет бюджетного финансирования их строить, а МЧС – за складские и офисные помещения, то есть будет их совместное использование.
- На какой стадии сейчас конфликт между бункеровщиками и «Морспасслужбой» за несение готовности по ликвидации нефтеразливов (ЛАРН)? В 2019 году вы признавали, что не в состоянии выполнить предписания ФАС и снизить цены. Какова ситуация сейчас?

– Сейчас ситуация изменилась. Если бы мы были субъектом монополии, то обязаны были бы согласовывать тарифы с ФАС, но мы таковым не являемся. ФАС приняла наши расчеты к сведению и подтвердила принципиальную методику расчетов для каждого региона.

Но иногда происходят абсурдные ситуации. Так, территориальный орган ФАС по Сахалинской области признал нас субъектом монополии, и мы должны согласовывать свои тарифы. Признал абсолютно незаконно. Специалисты, которые это делали, не понимают разницу между экологическим сбором и несением готовности на случай разлива нефтепродуктов. Да, экологический сбор должен согласовываться с ФАС, потому что это тариф в порту. Но это не несение готовности. Было три суда после этого предписания, все мы выиграли. Сейчас такая же примерно ситуация разворачивается во Владивостоке.

– Так, может, снять с компаний плату за несение готовности по ЛАРН?

– Не вопрос. Разные страны по-разному к этому подходят. В Японии есть Coast Guard, на 100% финансируется государством. Они не занимаются коммерческими проектами, а полностью сосредоточены на выполнении своих обязанностей, в которые входит и ликвидация разливов нефти. В Китае решили по-другому. Там с каждого судна собирают \$100–300 в фонд борьбы с разливами нефтепродуктов. Эти средства позволяют содержать специализированный флот для таких целей. Если государство готово и будет полностью финансировать «Морспасслужбу», то мы все это сделаем бесплатно. Попытка такая была у экс-замглавы Минтранса, экс-главы Росморречфлота Виктора Олерского – ввести специальный портовый сбор. Посчитали затраты и варианты, как это может быть обеспечено, внесли на рассмотрение в комитет по транспорту Госдумы, но позиция не была поддержана на уровне комитета.

Это дело копеечное, а с точки зрения затратной части и реагирования на всякие мелкие аварии мы больше тратим ресурсов, чем зарабатываем. С другой стороны, кто будет это обеспечивать? Мы понимаем, что завтра будет разлив и все равно нам придется идти работать, никто больше это ликвидировать не сможет. Все забывают, что на спасательных судах есть люди, спасатели должны быть обучены, им надо платить зарплату. Просто специалист, даже не в самом северном филиале, а, к примеру, в Приморском крае, обходится в 150 тыс. руб. в месяц стабильно: это зарплата, налоги, отпускные, обмундирование, обучение и все остальное. Если они не нужны никому, то филиалы будут держать штат не в 50, а 20 спасателей, готовых исключительно для госзадач. При этом хочу сказать, что в том же Владивостоке и Находке за 2020 год было 80 разливов. Из них 79 неустановленных, а это значит, что мы работали за свой счет.

– В последнее время ситуация по разливам нефти ухудшилась?

– Разливов больше с каждым годом. Не глобальных, не как «Норникель» разлил. Но все равно: уборка занимает когда-то два часа, когда-то – день, когда-то – два дня. Их становится больше.

– Как вы считаете, что нужно предпринять, чтобы эту ситуацию улучшить?

– Контролирующие органы должны работать более эффективно. Если будут находиться виновники разливов и наказываться по всей строгости закона, то разливов будет меньше. К этому будет более требовательное отношение со стороны бункеровщиков, судовладельцев, что нельзя допускать аварии. Помимо того что спасателям нужно будет заплатить за ликвидацию, компании еще и сами выплатят солидный штраф. Если это будет работать эффективно, разливы уменьшатся. Пока это просто бесхозяйственность, в 70–80% случаев разливы «бесхозные». Ответственности не несет никто, соответственно, не платят ни нам, ни штрафы в бюджет.

– Спасатели «Морспасслужбы» участвовали в операции по ликвидации последствий аварии на ТЭЦ-3 под Норильском. Насколько это был сложный для вас проект?

– Не проект, наверное, а спасательная работа, к такой категории нужно отнести. В принципе это не наша зона ответственности, не море и даже не акватория единой глубоководной системы, которая относится к **Росморречфлоту** каким-то образом. Когда мне позвонили, причем позвонил почему-то Всемирный фонд дикой природы, сказал, что есть такая авария, я сказал, что мы готовы среагировать, но надо понимать, кто будет заказчиком. Тут же вышел «Норильский никель», попросил о помощи. Достаточно быстро среагировали, прилетел самолет в Мурманск, мы загрузили оборудование. Сам «Норильский никель» оперативно сработал. Не каждая компания может быстро нанять самолет, пригнать его, загрузить и так далее. Это был самый эффективный и быстрый способ доставки оборудования. «Норникель», к слову, оказывал всю возможную поддержку на протяжении всей операции.

В итоге самое главное, что мы сделали, – не дали этому дизельному топливу попасть дальше в озеро Пясино и акваторию Севморпути.

Если бы на несколько часов еще задержались, то, наверное, было бы еще сложнее ликвидировать.

Эффективно спасатели сработали, провели разведку, поставили пять боновых ордеров в критических точках, потому что средств, которые были у «Норникеля» в этом регионе, было недостаточно. Все формирование, которое там было, – это четыре или пять человек с одной резиновой лодкой и с небольшим количеством речных бонов, которые не могли удержать весь разлив. Первый период был самым сложным, потому что была сильная загазованность, некоторое время приходилось работать в дыхательных аппаратах. Людей необходимо было часто менять, у них начинались головные боли, тошнота и т. д. Но наладили коммуникацию совместно с «Норникелем», быструю смену персонала. Для нас это было тоже нелегко, потому что нужно было продолжать дежурить в различных портопунктах, выполнять условия контрактов, но мы нашли резерв внутренний, чтобы работа была сделана. Последняя смена ликвидаторов «Морспасслужбы» уехала во второй декаде октября.

– Сейчас в правительстве активно обсуждается законопроект о запрете рейдовой перевалки опасных грузов, будут выделены определенные зоны, где она будет возможна. Как вы оцениваете эту инициативу?

– Не совсем так. Рейдовая перевалка в акватории порта запрещаться не будет. Есть ответственные судовладельцы, которые на якорной стоянке (в акватории порта) производят перевалку опасных грузов. К ним требования, что они должны разработать план ЛАРН, организовать аварийно-спасательные дежурства. Операции проводятся под надзором капитана порта, и действуют они с его разрешения.

Есть рейдовая перевалка вне акватории порта, которая доставляет много проблем, в том числе и нам. Яркий пример – Керченский пролив. Там работают и крупные компании, в том числе вертикально интегрированные, переваливают нефтепродукты. Никто никакого планирования на случай разлива нефти не проводит, ни о каком обеспечении этих мероприятий речи не идет. И появляются периодически нефтяные пятна, которые несет то ли в Крым, то ли в Анапу, то ли в Тамань. И мы их вынуждены ликвидировать. Мы понимаем, откуда они идут, но при этом Росприроднадзор, прокуратура, **Ространснадзор** не реагируют, ссылаясь на то, что законодательство РФ за территориальными водами не действует. Я считаю, что это ненормально. Здесь нужна поддержка правительства. Либо ты через терминал перегружаешь, либо в установленном месте в акватории порта. Если не хватает акватории порта, есть процедура по расширению границ порта, то же самое – подавай заявку, расширяй, обосновывай необходимость. Это все работает, много раз проверено.

– У вас есть единственный в России учебный центр, который готовит гражданских водолазов. Насколько это востребовано?

– Наш центр из водолазной школы преобразовался в большой учебно-тренировочный центр, здесь кроме водолазов учатся очень много специалистов из разных областей, в основном из нефтегазового сектора. Наши преподаватели, инструкторы учат правильной эвакуации из вертолета, спасению с буровой платформы, выживанию на воде и многому другому, что может пригодиться человеку в экстремальной ситуации. А по водолазной подготовке, хоть в нынешней ситуации для нас она и убыточна, – это престиж. И с этой точки зрения мы понимаем, что, если закроем свою школу, нормальной школы водолазов в стране не останется. Хотя процент выполнения водолазных работ с каждым годом уменьшается.

– Потому что работы выполняют машины?

– Да, появляются современные ТНПА, которые способны заменить водолазов, особенно на больших глубинах. Это быстрее, безопаснее, дешевле. Мы держатели самого большого парка ТНПА в России, у нас 17 единиц различного класса. Подводный аппарат может выполнять практически 80% функций водолазов, работать без декомпрессии, на любых глубинах, даже иногда эффективнее выполнять какие-то функции, чем водолазы. И ты в реальном времени следишь за ходом работ. Но и без водолаза нельзя, его труд еще востребован, особенно на спасательных работах.

– Действительно ли труд водолаза в России кратно меньше оплачивается, чем за рубежом?

– Действительно так. Есть международная ассоциация морских подрядчиков ИМСА, у них есть требования по минимальной часовой оплате водолазов, и если сравнить наши зарплаты и то, что требуют они, то это кратно ниже. Но есть другой момент. За рубежом водолазы работают по вызову, то есть когда он сидит дома, он ничего не получает, а когда идет на работу, получает за то время работы в соответствии с контрактом. Закончился контракт – водолаз ушел. Мы держим водолазов постоянно, платим зарплату, налоги и так далее. Когда наши водолазы работают на крупных контрактах, особенно международных, они почти сопоставимую зарплату получают. Почти, потому что у нас налог больше из-за социальных выплат. То есть в начислении то же самое, но на руки он получает меньше.

– А есть женщины-водолазы?

– Была у нас одна женщина-водолаз. Но поработала около полутора лет и ушла. Трудно женщинам на этой работе. Плюс мужской коллектив. Это в первую очередь потому, что тут нужно переодеться, справить естественные надобности и так далее. Одно дело – повар на судне, другое дело – водолаз.

– Минпромторг уже не один год хочет закрепить определенные виды работ за судами российской постройки. Как вы относитесь к этой инициативе?

– Двойко, с учетом того, что у нас много флота разного назначения. С одной стороны, нам как бы все равно, потому что мы же под российским флагом. С другой стороны, понимаем, пройдет пять, десять, пятнадцать лет и ситуация может стать катастрофической. Наше судостроение, к сожалению, пока не может порадовать. Как в анекдоте: стремимся построить хотя бы «Фольксваген», а получаем «Ладу Калину». Заказываешь по проекту судно с определенными характеристиками и оборудованием, а потом тебе говорят, что это мы не можем, а этого у нас нет. В итоге мы получаем новое судно гораздо хуже, чем аналогичное судно с возрастом в двадцать лет норвежской постройки.

При этом на норвежское судно приятно зайти, оно как дом: все сделано красиво, кожаная мебель, дерево. Приходишь на судно российской постройки – так, сборно-щитовой домик! Особенно с ОСК тяжело работать.

– В ноябре правительство подготовило новый законопроект по подъему и утилизации судов, затонувших в море и на внутренних водных путях. У вас есть подразделение, которое занимается подъемом судов. Насколько это масштабная проблема?

– Проблема масштабна. Если судно просто ржавеет, наверное, это не так проблемно для экологии, чем, допустим, если в танках судна остались топливо или смазочные материалы.

Особенно в теплых регионах летом вода прогревается, начинает фонить, поднимается пленка (на поверхности воды.– “Ъ”), и воздух не поступает к морским обитателям, они гибнут. Приходится ликвидировать. Понятно, что кто-то должен быть заказчиком подъема. Если мы говорим про регионы, то, к сожалению, там в большинстве случаев нас не привлекают. Стараются обходиться мелкими компаниями, которые удобнее, выгоднее, может, дешевле. Нас привлекают, когда действительно есть проблема: большая глубина, непонятен способ подъема, фонит ГСМ. Стоимость зависит от многих факторов: от измерений судна, степени разрушения, способа подъема. У нас есть разное оборудование. Мелкие компании могут либо краном поднять, либо порезать на куски. У нас больше возможностей, так как имеется специальное оборудование для откачки ГСМ с глубины, специальные средства для судоподъема. Хотя, на мой взгляд, если судно экологически проблем не составляет, не мешает судоходности, то его поднимать не стоит. Это дорогое удовольствие. Чем больше глубина, тем дороже стоит подъем.

– Как идет сейчас реконструкция автомобильно-железнодорожной переправы Ванино–Холмск и будут ли работы завершены до середины декабря 2022 года?

– Есть ряд моментов, которые требуют дополнительной проработки. У нас сейчас идет доработка рабочей документации, и как она будет готова, мы только тогда сможем приступить к объекту. Потому что, возможно, где-то мы затянули процесс, были более важные объекты. Но процесс идет, и мы в любом случае по этой паромной переправе закончим. Инженерные решения практически все там найдены. Мы закончим до конца 2022 года, не вижу глобальных проблем.

– А что с проектом в Анадыре по строительству переправы и морского вокзала?

– Там сложный объект, удаленный, а сметная стоимость очень низкая. Опять же от родного агентства мы этот объект забрали. Есть такая основная проблема – она особенно для многих объектов Росморпорта характерна – госэкспертиза. К сожалению, она уменьшает стоимость строительства на этапе согласования проекта.

К примеру, в Анадыре нет своего песка, его нужно везти. Везти его можно только из Петропавловска-Камчатского. Причем путь, как туда он должен попасть, никак не оценен: его нужно привезти за свой счет, в смете этих затрат нет. То же самое с цементом: его там нет. А все остальное – машины, экскаваторы, сваебойная техника и так далее – тоже нет, потому что это Анадырь. Местных специалистов, рабочих, которых можно нанять на проект, тоже нет. Но мы работы начали в прошлом году, какой-то объем сделали, в этом году объект по плану должны сдать. Надеюсь, что мы закончим его в срок, назло скептикам.

– Не рассматриваете ли возможность увеличения цены контракта?

– Нет, не вариант.

– Ощущение складывается, что вам регулярно отдают на достройку сложные проекты Росморпорта.

– Мы же спасатели, поэтому нас привлекают спасать такие объекты. Пока возможность есть, мы помогаем агентству, потому что мы в одной лодке находимся.

– В июне 2020 года вам было предъявлено обвинение в мошенничестве с суммой ущерба в 29 млн руб. В какой стадии находится это дело?

– Следствие по делу длится два года и восемь месяцев. Следствие ведется абсолютно необъективно, незаконно и необоснованно, в ходе следствия были допущены и допускаются грубые нарушения уголовно-процессуального закона РФ. В связи с чем мною было подано порядка 40 жалоб в разные инстанции, начиная от самого следователя, его руководителя управления, где работает следователь, заканчивая Северо-Западной транспортной прокуратурой, а также Генпрокуратурой РФ. Был и на приеме в Следственном комитете РФ, где мне прямо посоветовали обратиться лично к председателю СК РФ Александру Бастрыкину. Хотелось бы отметить, что единственным так называемым доказательством являлись показания одного из участников уголовного

дела, от которых впоследствии лицо отказалось, поскольку данные показания были даны под психологическим давлением. На чем строится обвинение и как они собираются поддерживать его в суде, мне неизвестно. Я не знаю точно, но есть ощущение, что существует некий заказ недобросовестных конкурентов.

Необоснованное затягивание следователем процессуальных сроков отражается на моей личной репутации, но больше на репутации самого учреждения в глазах зарубежных компаний, поскольку я на данный момент прохожу по делу как обвиняемый – обвиняюсь в том, чего не совершал. И если российским компаниям все понятно без слов, то для зарубежных это своего рода барьер в развитии дальнейших отношений.

В ближайшее время дело будет направлено в Северо-Западную транспортную прокуратуру. Я, в свою очередь, очень надеюсь, что прокуратура должным образом подойдет к исследованию материалов уголовного дела.

– Вы не были переназначены главой «Морспасслужбы» в 2018 году и до сих пор и. о. Почему?

– Именно из-за этого дела.

<https://www.kommersant.ru/doc/4761521>

ИЗВЕСТИЯ; РОМАН КРЕЦУЛ, АЛЕКСЕЙ РАММ; 2021.04.07; ДАЛИ «БАЛ»: СЕВМОРПУТЬ ПОЛУЧИТ НОВЫЕ БЕРЕГОВЫЕ КОМПЛЕКСЫ; ПОД ИХ ПРИКРЫТИЕМ МОРСКОЕ СУДОХОДСТВО В АРКТИКЕ СТАНЕТ ЕЩЕ БЕЗОПАСНЕЕ

Принято принципиальное решение о развертывании в Арктике новейших береговых комплексов «Бал», которые будут размещены вдоль всего Северного морского пути. Совместно с ранее дислоцированными в Заполярье системами «Бастион» они возьмут под контроль практически всю прибрежную зону в Арктике. По мнению экспертов, с развитием мощной обороны морское судоходство в регионе станет гораздо безопаснее.

Как рассказали «Известиям» источники в военном ведомстве, в настоящее время принципиальное решение о размещении береговых ракетных комплексов (БРК) «Бал» принято. Первые системы уже заступили на боевое дежурство на Земле Франца-Иосифа. В дальнейшем подразделения береговых ракетных войск будут развернуты и в других регионах.

В конце прошлого года глава Минобороны Сергей Шойгу на итоговой коллегии заявил, что по количеству БРК «Бал» и «Бастион» Вооруженные силы страны вышли на показатель 74% от потребности. Он также отметил, что ведомство планомерно развивает инфраструктуру в Арктике. «На острове Земля Александры полностью завершили обустройство военной базы. Это единственный в мире объект на 80-м градусе северной широты. Всего он насчитывает 334 здания и сооружения. Взлетно-посадочная полоса на аэродроме Нагурская увеличена до 3,5 км», – сообщил министр.

БРК «Бал» был принят на вооружение в 2008 году. Он предназначен для защиты побережья и проливов, а также прикрытия военно-морских баз. У него есть возможность стрелять как одиночными ракетами, так и залпами до 32 дозвуковых ракет. После перезарядки (занимает 30–40 мин.) комплекс готов произвести повторный залп. БРК представляет собой мобильную систему на базе шасси МЗКТ-7930. Она включает до двух самоходных командных пунктов, до четырех пусковых установок, имеющих по восемь крылатых ракет Х-35/Х-35У, а также транспортно-перегрузочные машины.

Дальность действия БРК составляет более 120 км. Комплекс оборудован приборами ночного видения и современной аппаратурой. Благодаря новейшей системе навигации «Бал» может быстро менять стартовые позиции. Время развертывания составляет всего 10 мин.

– Это очередной этап развертывания нашей арктической группировки, – рассказал «Известиям» военный эксперт Виктор Мураховский. – Там предусматриваются не только

средства освещения воздушной, надводной и подводной обстановки, но и размещение огневых средств. Очевидно, что мы не собираемся их задействовать в международных водах, но наши территориальные воды должны быть надежно защищены, в том числе и такими мощными комплексами как «Бал». Севморпуть проходит через международные и территориальные воды. И мы никому не позволим беспрепятственно заходить на свою территорию, особенно боевым кораблям. Для гражданских судов есть соответствующие правила, они могут при регистрации проходить в определенных случаях в территориальные воды. Но проникновение военных кораблей, а тем более в случае военных конфликтов, будет воспрещено, это 100%.

Охрана хозяйства

На арктических островах Минобороны создает тактические группы, в состав которых входят подразделения обеспечения аэродромов и их защита, отметил военный историк Дмитрий Болтенков.

– Кроме того, там развертываются дополнительные береговые силы. Из-за таяния льдов образуется больше места, где могут ходить суда, – пояснил он. – А Россия недавно подала заявку в ООН на расширение экономической зоны. БРК – еще одно средство охраны нашей деятельности в Северном Ледовитом океане. Если там будут ходить иностранцы, они будут знать, что за ними следят не только с самолетов, но и с берега.

«Балы» – не первые комплексы, размещенные вдоль Северного морского пути (СМП). В 2018 году на острове Котельный была развернута батарея «Бастионов». Котельный – самый крупный в архипелаге Новосибирских островов, расположенных между морями Лаптевых и Восточно-Сибирским.

Кроме того, на защиту Севморпути были направлены силы ВКС. На островных и материковых аэродромах в Заполярье будут нести дежурство самолеты МиГ-31БМ авиационной эскадрильи Северного флота. При необходимости их можно быстро передислоцировать на любой из более десятка отремонтированных аэродромов вдоль СМП. Весь прошлый год в новой арктической эскадрильи 98-го отдельного смешанного авиаполка проходили экспериментальные учения по действию самолетов вдоль СМП. Результаты маневров командование признало успешными.

<https://iz.ru/1147518/roman-kretcul-aleksei-ramm/dali-bal-sevmorput-poluchit-novye-beregovye-kompleksy>

ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ВИНОГРАДОВА; 2021.04.06; ЗАЩИТА ПОД ЗАЩИТОЙ: ЗАВОД ПО ВЫПУСКУ «СПУТНИКА V» ПОСТРОЯТ НА УСЛОВИЯХ СЗПК; В ОБЩЕЙ СЛОЖНОСТИ МИНЭК ЗАКЛЮЧИЛ УЖЕ 29 СОГЛАШЕНИЙ НА СУММУ 1 ТРЛН РУБЛЕЙ

Производство вакцины «Спутник V» организуют в особом налоговом режиме – завод для ее выпуска построят в рамках соглашения о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК). Об этом говорится в письме **первого вице-преьера Андрея Белоусова** президенту (есть в распоряжении «Известий»). В общей сложности Минэк заключил уже 29 СЗПК на общую сумму в более 1 трлн рублей, их реализация позволит сгенерировать 20 тыс. рабочих мест и помочь в реализации целей нацпроектов. Механизм несет очевидные преимущества для инвесторов, но бюрократизация, правовые коллизии и технические недоработки могут помешать его успешной реализации, заявили эксперты.

Много желающих

Введение нового инвестиционного кодекса в виде закона о СЗПК обсуждалось в России еще в 2018 году. Однако он был подписан президентом только 1 апреля 2020-го, став одним из инструментов улучшения делового климата на фоне пандемии. Первый пакет проектов, заключивших такие соглашения, сформировали в декабре 2020-го: протестировать на себе новый инвестиционный режим решились восемь строек общей стоимостью более 129 млрд рублей.

Впрочем, с тех пор количество желающих стать частью СЗПК резко увеличилось, заявил **первый вице-премьер Андрей Белоусов** в письме президенту **Владимиру Путину**.

«В настоящий момент Минэкономразвития заключено 29 СЗПК в сфере химической промышленности, транспорта, энергетики, добычи и переработки полезных ископаемых, лесопереработки, сельского хозяйства, здравоохранения и иных сферах. Общий объем инвестиций в рамках заключенных СЗПК составит порядка 1 трлн рублей, число создаваемых рабочих мест – более 20 тыс.», – говорится в документе.

При этом реализация инициатив будет в том числе помогать достижению целей нацпроектов, отметил **Андрей Белоусов**. Так, например, для НП «Здравоохранение» полезным будет создание в рамках СЗПК фармацевтического предприятия для производства вакцины «Спутник V», говорится в документе. Строить их планируется в особой экономической зоне «Технополис Москва». Как заявил «Известиям» председатель совета директоров «Р-Фарм» (компании – инициатора проекта) Алексей Репик, СЗПК был заключен ими в январе 2021-го, а сейчас работы стоимостью около 11 млрд рублей уже вышли на финальную стадию.

– Предварительно рассчитываем на запуск [производства вакцины] в середине апреля, – сообщил он.

Мэр Москвы Сергей Собянин ранее заявлял, что завод будет производить до 10 млн доз вакцины в месяц, когда выйдет на полную мощность. А **Владимир Путин** планирует приехать на его открытие по приглашению Алексея Репика.

Среди других строек в рамках СЗПК, важных для достижения национальных целей, **Андрей Белоусов** назвал проекты комплексного развития городского общественного транспорта в Волгограде и Екатеринбурге (они благоприятно повлияют на «Безопасные и качественные дороги»), универсальный торговый терминал «Усть-Луга» («Комплексный план модернизации и расширения инфраструктуры»), завод по термическому обезвреживанию ТКО в Татарстане («Экология») и др.

В Минэке заявили, что рассматривают заявки на участие в механизме СЗПК от различных предприятий и компаний, в том числе из фармацевтической отрасли. Для организации сферы здравоохранения установлен самый низкий входной порог – от 250 млн рублей собственных инвестиций. «Известия» направили запрос в правительство с просьбой сообщить, какие еще проекты планируют заключать СЗПК.

Очевидные плюсы

СЗПК несет очевидные преимущества для инвесторов, в том числе в сфере фармацевтики, так как формирует предсказуемые «правила игры», отметил управляющий директор рейтингового агентства НКР Дмитрий Орехов. Применение механизма защищает частный капитал от дополнительных потенциальных расходов, которые могут быть сопряжены с изменением законов, относящихся к фармацевтической сфере в частности и к экономике в целом, констатировала старший аналитик корпоративных рейтингов НРА Мария Сулима. Кроме того, СЗПК создает предпосылки для развития в России проектного финансирования и широкого спектра инструментов, связанных с ним, полагает заместитель директора группы рейтингов структурированного и проектного финансирования АКРА Альфия Васильева.

До 2024 года правительство планирует заключить с бизнесом не менее 1 тыс. соглашений о защите и поощрении капиталовложений с общим объемом 14 трлн рублей, заявлял ранее **Андрей Белоусов**. Эти показатели вполне достижимы, уверена Мария Сулима. Например, за трехлетний период 2018–2020 годов совокупные инвестиции в основной капитал в России составили 57,2 трлн рублей, из которых 34,5 трлн – частные деньги.

Впрочем, помешать реализации такого сценария могут несколько факторов. Основной риск – бюрократизация и избыточные требования к набору необходимых документов, считает Мария Сулима. Ряд потенциальных коллизий создают также несовершенное действующее регулирование и отсроченный характер получения возмещений в рамках

СЗПК, заявила Альфия Васильева. Эффективность механизма может снизить недоработанность ГИС «Капиталовложения» (специальная цифровая платформа для заключения соглашений), предупредил аналитик «Фридом Финанс» Евгений Миронюк. Если удастся реализовать своевременное одобрение подаваемых организациями документов с ее помощью, то цель по договорам на 14 трлн выглядит реалистично.

<https://iz.ru/1146799/ekaterina-vinogradova/zashchita-pod-zashchitoi-zavod-po-vypusku-sputnika-v-postroiat-na-usloviakh-szpk>

ТАСС; 2021.04.06; ПОСОЛ РОССИИ ЗАЯВИЛ, ЧТО РЕЧЬ О ПЕРЕСМОТРЕ КОНВЕНЦИИ МОНТРЁ НЕ ИДЕТ

Конвенция Монтрё о статусе проливов Босфор и Дарданеллы важна для обеспечения безопасности в Черноморском регионе. Об этом заявил во вторник посол России в Турции Алексей Ерхов в эфире телеканала «Россия-24».

Турция построит дублер Босфора.

«Речь о пересмотре конвенции Монтрё не идет. Это документ, который действует и который, как видится, будет действовать. Он является очень важным, краеугольным для обеспечения региональной безопасности в Черноморском регионе. Таковым его видит Россия», – сказал он.

Посол подчеркнул, что проект по строительству канала «Стамбул» не отменит требований конвенции Монтрё. «Если представить, что канал построен, то это никоим образом не отменит требований конвенции Монтрё, не изменит ограничений, которые она накладывает, – обратил внимание Ерхов. – Если строится канал «Стамбул», то все равно через Дарданеллы трафик должен будет осуществляться. Именно в этом плане говорят, что новая транспортная артерия не отменит всех комплексных требований, которые конвенция налагает, не отменит общего режима, регулируемого конвенцией».

Дипломат добавил, что министерства иностранных дел России и Турции регулярно обсуждают черноморскую проблематику и вопросы морского судоходства.

Ранее более 100 отставных адмиралов подписались под письмом, в котором они заявили, что «с беспокойством следят за обсуждением темы создания канала «Стамбул» и конвенции Монтрё в контексте юрисдикции отмены международных договоров». Они призвали прекратить любые дискуссии о возможности выхода Турции из конвенции. Военные также указали, что необходимо сохранить действующую Конституцию Турции на фоне инициативы президента страны Тайипа Эрдогана о разработке нового основного закона.

Эрдоган в понедельник заявил, что Турция по-прежнему остается приверженной выполнению положений конвенции Монтрё о статусе проливов Босфор и Дарданеллы.

<https://tass.ru/politika/11081383>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20210406/kanal-1727058743.html>

<https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/11079293>

ТАСС; 2021.04.06; В ВОЗ ВЫСКАЗАЛИСЬ ПРОТИВ ВВЕДЕНИЯ ПАСПОРТОВ ВАКЦИНАЦИИ ОТ COVID-19 ДЛЯ ПОЕЗДОК

Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) высказалась против введения паспортов вакцинации от коронавируса как обязательного требования при международных поездках. Как заявила во вторник на брифинге в Женеве официальный представитель ВОЗ Маргарет Харрис, у организации на настоящий момент «нет уверенности в том, что вакцинация предотвращает передачу [COVID-19]».

«Применение вакцин [от коронавируса], будь то клинические исследования или прививки широких слоев населения, осуществляется менее одного года», – напомнила она. «Частью исследований является тестирование уровней антител у людей и выяснение того, есть ли у

них нейтрализующие антитела, способные остановить вирус. <...> Эта работа продолжается», – констатировала официальный представитель.

«Что касается паспорта вакцинации, то мы, в ВОЗ, на нынешней стадии не хотели бы видеть, чтобы это было требованием для въезда или выезда, потому что мы на данном этапе не уверены в том, что вакцина предотвращает передачу [COVID-19]», – подчеркнула Харрис. По ее словам, требование обязательной вакцинации при международных поездках связано также с риском «дискриминации в отношении людей, которые не имели возможности сделать прививку по той или иной причине».

<https://tass.ru/obschestvo/11079103>

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА ЧЕЛЯБИНСК; 2021.04.06; В ЧЕЛЯБИНСКОМ АЭРОПОРТУ ЗАВЕРШИЛИ ОБНОВЛЕНИЕ ПОГРАНИЧНОГО ПУНКТА ПРОПУСКА

В международном терминале челябинского аэропорта завершились работы по техническому перевооружению **пункта пропуска** через государственную границу. Как сообщили в **пресс-службе** Росгранстроя (подведомствен **Минтрансу России**), за счет этого удалось увеличить пропускную способность со 150 до 400 человек в час и ускорить время прохождения контрольных процедур.

– В рамках техперевооружения в **пункте пропуска** смонтированы самые современные и высокотехнологичные системы пограничного и таможенного контроля, включая систему обнаружения оружия на теле человека, систему обнаружения делящихся и радиоактивных материалов, систему дистанционного измерения температуры тела, комплексы видеонаблюдения, существенно увеличена площадь международного сектора аэропорта, количество кабин паспортного контроля увеличено с 7 до 20, – сообщили в **пресс-службе** Росгранстроя.

<https://www.chel.kp.ru/online/news/4248407/>

ТАСС; 2021.04.06; В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ ОЖИДАЮТ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ОАК И ВСЕЙ АВИАОТРАСЛИ

Правительство ожидает повышения эффективности Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) и всей российской авиапромышленности, сообщил **вице-премьер** РФ Юрий Борисов после посещения производственной площадки ОАК ЛАЗ им. П.А. Воронина в Луховицах.

«Я исхожу наверно из того, что и правительство, и президент ожидают повышения эффективности деятельности российской авиационной отрасли в целом и ОАК в частности как основного разработчика и производителя российских самолетов», – сказал он.

Вице-премьер уточнил, что на данный момент идут сертификационные испытания МС-21, Ил-114 и Ил-112. Также он напомнил, что ведется работа над созданием легкомоторных самолетов L-410, L-610 и самолета «Байкал». «Все это делается для того, чтобы выполнить поручение президента и обеспечить как можно быстрее связанность регионов РФ», – сказал он.

При этом, если все системные процессы в ОАК будут налажены, это может повлиять на увеличение объема выпуска самолетов, что, в свою очередь, приведет к улучшению инфраструктурной устойчивости России, считает **вице-премьер**.

«Нужно сегодня думать только об одном: проблема импортозамещения в условиях введенных и, может быть, еще планируемых санкций выходит на первый уровень. И от того, насколько быстро мы завершим все свои проекты, поставим на крыло те самолет, о которых я говорил, и, возможно, пересмотрим в сторону увеличения наши производственные программы, зависит, по сути дела, инфраструктурная устойчивость РФ», – сказал Борисов.

Переезд конструкторских бюро

Переезд конструкторов и перерегистрация конструкторских бюро в других регионах не планируется в свете оптимизации ОАК, заявил Борисов.

«Все разговоры о переезде КБ в другие города нужно, во-первых, исключить и прекратить. Такой глупости никто не допустит. Спокойно все работают на своих местах», – сказал он.

Он подчеркнул, что концепция реструктуризации ОАК носит эволюционный характер, то есть дивизионная структура сохранится. «К управляющей компании ПАО «ОАК» будут добавлены РСК «МиГ» и «Сухой» с целью перехода на двухзвенную систему управления. Все это делается с целью оптимизации и сокращения не производственного персонала, а управленческого. А это должно привести к снижению себестоимости [создания самолетов]», – пояснил Борисов.

Он добавил, что глава Ростеха Сергей Чемезов на посту председателя совета директоров ОАК «обеспечит стабильность этим процессам». В то же время Анатолий Сердюков (занимает пост индустриального директора авиационного кластера Ростеха) сосредоточится на проблемах импортозамещения в КРЭТ, ОДК и в «Вертолетах России», отметил **вице-премьер**.

Ранее Ростех сообщал, что инженерно-конструкторские функции группы будут выделены в отдельный центр, который расположится в Москве – в его состав войдут все авиационные конструкторские бюро.

<https://tass.ru/ekonomika/11080035>

ИНТЕРФАКС; 2021.04.06; РАБОТА ПО ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЮ В АВИАПРОМЕ БУДЕТ УСИЛЕНА – ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР БОРИСОВ

РФ на фоне санкционного давления усилит работу по импортозамещению в авиации, заявил **вице-премьер** Юрий Борисов.

«Сегодня нужно думать только об одном: проблема импортозамещения в условиях введенных и планируемых санкций выходит на первый уровень. От того, насколько быстро мы завершим все свои проекты, поставим на крыло те самолеты, о которых я говорил, и, возможно, пересмотрим в сторону увеличения наши производственные программы, зависит по сути инфраструктурная устойчивость РФ», – сказал Борисов журналистам во вторник.

«И президент, и правительство ожидают повышения эффективности деятельности российской авиационной отрасли в целом и ОАК в частности, как основного разработчика и производителя самолетов», – сказал также зампред правительства.

МИР 24; 2021.04.07; ЦЕНЫ – В НЕБО: КАК БУДЕТ МЕНЯТЬСЯ СТОИМОСТЬ АВИАБИЛЕТОВ?

По данным экспертов, цены на авиабилеты в города России поднялись на 15%, по некоторым направлениям они выросли в два раза по сравнению с 2019 годом. **Минтранс** утверждает, что это не так. Что на самом деле происходит с ценами на авиабилеты и как они будут меняться, телеканалу «МИР 24» рассказал главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров.

– По вашим наблюдениям, насколько заметно подорожали авиабилеты?

Роман Гусаров: Можно только основываться на данных, которые дают агрегаторы и **Минтранс**. В данной ситуации я бы доверял **Минтрансу**. Агрегаторы не продают сами билеты, они ориентируются на стоимость предложения, то есть они просто опрашивают сайты авиакомпаний, и видят те цены, по которым авиакомпании предлагают билеты. **Минтранс** основывается на данных Транспортно-клиринговой палаты, которая дает статистику о реальных продажах. Здесь и кроется секрет разночтений.

Авиакомпании используют сложную тарифную сетку с высокой градацией, где на один и тот же рейс продают как низкобюджетные билеты, так и по более дорогим тарифам, включающим больший набор услуг.

Чаще всего люди покупают более дешевые билеты. Может получиться, что ни один билет по более дорогому тарифу не будет продан в итоге. Поэтому реальная стоимость продаж ниже, чем те предложения, которые присутствуют у авиакомпаний.

Могу точно сказать, что цена будет расти – это неизбежно. В начале каждого летнего сезона мы это наблюдаем, и всегда летом билеты существенно дороже, нежели зимой.

– Если в 2019 году билет до Сочи на самолет стоил 2500 рублей, то сейчас минимальная цена – 3500. Чем это можно объяснить?

Роман Гусаров: Нужно смотреть, что это за цена на билет. Я анализирую ситуацию и могу сказать, что на какой-то конкретный день на нужном вам направлении цена может быть высокой, а через два дня – низкой, еще через неделю – еще ниже. Не стоит выдергивать из контекста отдельные примеры, а изучать ситуацию в целом.

Есть еще понятие «среднего чека» – средняя цена билета на рейс. Где-то продается дороже, где-то дешевле, на утренние рейсы более популярны билеты, в итоге выводится средний чек, который может оказаться не настолько более высоким, нежели это было в 2019 году.

Себестоимость авиаперевозки выросла по отношению к 2019 году существенно, аэропортовые сборы выросли, цена на авиатопливо и многое другое. На мой взгляд, цены должны быть однозначно выше 2019 года процентов на 15 – 20, чтобы авиакомпании смогли перекрыть подорожание, и не продавать билеты в убыток.

Сочи, Симферополь, аэропорты юга будут популярны, поскольку люди не могут улететь за границу, будут активно покупать билеты на юг России, и цены могут сильно взлететь.

– Насколько сильно могут подскочить цены именно в курортные города?

Роман Гусаров: Я не исключаю, что в разгар сезона цены могут подскочить в два раза и более. Это неизбежное, особенно, с учетом того, что в аэропорты юга ожидается огромный поток россиян. Очевидно, что будут перекрыты все рекорды по пассажиропотоку, во всяком случае, если не вмешается третья волна пандемии.

За рубежом открыты 27 направлений, но во многих странах действуют серьезные ограничительные меры, и вряд ли этим летом россияне смогут путешествовать и отдыхать за границей. Придется переориентироваться на юг России, это значит, что там будет очень высокий спрос, во всяком случае, сейчас уже туриндустрия говорит, что скорость бронирования отелей примерно на 30% превышает темпы в 2019 году. Это означает, что это будет перенесено и на темпы продаж авиабилетов. Чем быстрее и раньше мы определимся, куда мы хотим поехать, тем дешевле нам достанется билет на перелет.

– Как себя будут вести цены в страны ближнего и дальнего зарубежья?

Роман Гусаров: Ситуация с зарубежными полетами неопределенная. Похоже, что фрагментарные авиаперевозки, которые сейчас присутствуют, будут пользоваться повышенным спросом. Конечно, здесь билеты могут стоить значительно дороже 2019 года. Еще может сработать обратный механизм: самолеты летают, но билетов продается мало, допустим, 30 – 40% от вместимости воздушного судна. Авиаперевозчику, чтобы выполнить рентабельный рейс, придется просто переложить всю себестоимость на небольшое количество пассажиров, которые готовы билеты купить. Придется 30 – 40% пассажиров оплатить весь перелет, значит, это будет в два и более раза дороже, чем в 2019 году. Это не факт, что так будет, но это может быть.

– Лоукостеры всегда предлагают цены ниже, но есть ограничения по услугам. Сейчас нет практически скидок, акций. Как в таких условиях будут выживать эти компании?

Роман Гусаров: Как показал 2020 год, лоукостеры на нашем рынке выживают очень неплохо. Авиакомпания «Победа», несмотря на то, что она простояла весной 2020 года два месяца, вообще не выполняя полеты, потом наверстала упущенное. В отдельные

месяцы она установила рекорды, и по итогам года перевезла практически такое же количество пассажиров, как и в 2019 году. Речь идет о том, что в связи с пандемией мы все с вами поиздержались, многие россияне потеряли в доходах, кто-то потерял и работу, и большее количество людей смотрит в сторону низкобюджетных авиаперелетов.

Думаю, что российский лоукостер будут чувствовать себя очень достойно, с учетом того, что «Аэрофлот» передает «Победе» многие свои направления. Там, где летал «Аэрофлот», будет летать более дешевая «Победа» или авиакомпания средней ценовой категории – «Россия».

Одновременно с этим классические авиакомпании также применяют систему низкобюджетных перевозок, они продают билеты без багажа, без питания, без многих сервисов, при этом цены в этих авиакомпаниях немногим выше, а то и сопоставимы с авиакомпанией «Победа». Низкобюджетный сегмент – это то, на что будет повышенный спрос, и то, на что могут рассчитывать авиакомпании – на привлечение низкобюджетного пассажира для увеличения пассажиропотока и поддержания своей собственной жизнедеятельности.

– Тем, кто собирается купить билеты, что можете посоветовать? Как бюджетно отдохнуть?

Роман Гусаров: Несмотря на все сложности пандемические, мы соскучились и очень хотим поехать отдыхать, поэтому главный рецепт приобретения более дешевых туров и авиабилетов – позаботиться об этом заблаговременно. По мере того, как будут выкупаться гостиницы и авиабилеты, приобрести билет по низкому тарифу будет сложнее, и цены будут идти вверх очень быстрыми темпами. Уже сейчас нужно приобретать билеты на июнь, июль, август – они уже есть в продаже. Думаю, что риски того, что авиакомпании не выполнят эти рейсы, минимальны.

Единственный риск – это третья волна пандемии, но нам тот же Роспотребнадзор говорит, что, скорее всего, ее не ожидается, если она и будет, то она будет не столь высока и длительна, так что отдохнуть мы все сможем. Чем раньше мы решимся на приобретение билетов и туров, тем дешевле нам это обойдется.

<https://mir24.tv/news/16454696/ceny-v-nebo-kak-budet-menyatsya-stoimost-aviabiletov>

ТАСС; 2021.04.06; ПЕРВЫЙ РЕГУЛЯРНЫЙ РЕЙС ИЗ КАРАКАСА В МОСКВУ МОЖЕТ СОСТОЯТЬСЯ ДО КОНЦА АПРЕЛЯ

Первый рейс в рамках регулярного авиасообщения между Россией и Венесуэлой может вылететь из Каракаса до конца апреля. Об этом сообщил во вторник ТАСС посол РФ в Боливарианской Республике Сергей Мелик-Багдасаров.

«Решение оперштаба об открытии границ между Россией и Венесуэлой в значительной степени ускорит процесс организации прямых рейсов, который уже находится на завершающей стадии. По предварительной информации венесуэльской стороны, первый пассажирский рейс из Каракаса в Москву может состояться уже до конца апреля», – отметил дипломат.

Как подчеркнул Мелик-Багдасаров, открытие прямого авиасообщения между Москвой и Каракасом остается в приоритетах сотрудничества двух стран: «Запуск такого рейса придаст импульс развитию экономических, туристических, образовательных обменов».

Федеральный оперативный штаб по борьбе с коронавирусом принял решение о формальном возобновлении с 1 апреля авиасообщения между Россией и рядом стран, включая Венесуэлу. Согласовано выполнение двух рейсов в неделю из Москвы в Каракас. Ранее Мелик-Багдасаров сообщал, что выполнять рейсы готова венесуэльская компания «Конвиаса». Прямого авиасообщения между Каракасом и Москвой до пандемии не было.

<https://tass.ru/politika/11080877>

ТАСС; 2021.04.06; АВИАКОМПАНИЯ S7 В МАЕ ОТКРОЕТ НОВЫЕ РЕЙСЫ В ГЕРМАНИЮ, ИТАЛИЮ, ГРЕЦИЮ И БОЛГАРИЮ

Авиакомпания S7 в мае 2021 года откроет новые грузопассажирские рейсы в города Германии, Италии, Греции, Болгарии, а в июне запустит рейсы в Ирландию. Об этом говорится в сообщении авиакомпании.

«В соответствии с разрешением **Росавиации** S7 Airlines открыла продажу на еженедельные рейсы из Москвы в города Италии (Болонья), Греции (Ираклион), Германии (Ганновер, Кельн), Ирландии (Дублин) и Болгарии (Варна). К перевозке на данных рейсах будут приниматься те категории пассажиров, кому разрешен перелет в условиях действующих ограничений», – отмечается в сообщении.

Рейсы из Москвы в Ганновер и Болонью начнутся с 3 мая, Ираклион – 4 мая, Кельн и Варну – 6 мая, в Дублин – 8 мая.

«Перелет на чартерных грузопассажирских рейсах из Москвы в Европу разрешен гражданам страны назначения, стран Европейского союза и Шенгенского соглашения или с видом на жительство», – напомнили в компании.

Ранее S7 уже запустила рейсы из Москвы во Францию (Париж и Ницца), Испанию (Аликанте, Барселона, Малага), Италию (Верона, Рим, Милан, Ольбия, Пиза, Бари, Неаполь, Катания), Германию (Дюссельдорф, Мюнхен, Берлин), Австрию (Вена), Болгарию (Бургас), Грецию (Салоники), Хорватию (Пула), на Кипр (Ларнака, Пафос).

<https://tass.ru/ekonomika/11078473>

ТАСС; 2021.04.06; РЕЙС ИЗ КРАСНОСЕЛЬКУПА В ТЮМЕНЬ БУДЕТ ВЫПОЛНЯТЬСЯ ДВА РАЗА В НЕДЕЛЮ

Число рейсов из Красноселькупа (Ямало-Ненецкий автономный округ) в Тюмень будет увеличено в два раза. Как сообщили в **пресс-службе** регионального правительства, этот маршрут пользуется популярностью среди местных жителей.

«Частота рейсов по маршруту Красноселькуп – Тюмень увеличена до двух раз в неделю. Дни вылета – понедельник и пятница», – говорится в сообщении.

В **пресс-службе** уточнили, что в конце 2020 года были завершены работы на взлетно-посадочной полосе аэропорта Красноселькуп. В декабре прошлого года был выполнен первый технический рейс из Красноселькупа, что позволило подтвердить возможность приема воздушных судов на новой полосе. А первый с 2012 года пассажирский рейс из Красноселькупа был выполнен 5 февраля. Полеты выполнялись один раз в неделю.

«Этот маршрут у жителей пользуется популярностью. Билеты на некоторые даты раскуплены полностью. Если и дальше так продолжится, то на летнее время увеличим частоту рейсов до трех раз в неделю. Маршрут субсидируется из окружного бюджета, цена за билет составляет 7 тыс. рублей без учета агентских сборов», – приводит **пресс-служба** слова заместителя директора департамента транспорта и дорожного хозяйства региона Дениса Редькина.

По маршруту Красноселькуп – Тюмень летает самолет Ан-24 авиакомпании Utair. Ранее ямальцам приходилось добираться до Тюмени с пересадками, времени на дорогу уходило около семи часов. Сейчас же благодаря прямому авиасообщению в Тюмени можно оказаться уже через три часа и 20 минут.

<https://tass.ru/v-strane/11076841>

РИА НОВОСТИ; 2021.04.06; МАРШРУТНАЯ СЕТЬ АЭРОПОРТА «СИМФЕРОПОЛЬ» УВЕЛИЧИЛАСЬ ДО 57 НАПРАВЛЕНИЙ

Маршрутная сеть аэропорта Симферополь в весеннее-летнем сезоне увеличилась до 57 направлений полетов с открытием прямого сообщения с Саранском, сообщила **пресс-служба** авиаузла Крыма.

«Прямое регулярное авиасообщение между Симферополем и Саранском будет запущено с 29 мая. Таким образом, маршрутная сеть полетов в аэропорту Симферополь в этом сезоне увеличилась до 57 направлений», – сообщили в **пресс-службе** аэропорта.

В прошлом году прямые рейсы в Крым из Саранска не выполнялись, добавили в аэропорту. Полеты между столицами Крыма и Мордовии будут выполняться один раз в неделю – по субботам. Прямое авиасообщение продлится до 25 сентября, время в пути составит два часа.

Международный аэропорт Симферополь перешел на весенне-летнее расписание полетов 28 марта. Рейсы будут выполнять авиакомпании: «Аэрофлот», «Россия», S7 Airlines, «Уральские авиалинии», «РусЛайн», Nordwind, RedWings, «Алроса», «Северсталь», «ИрАэро», «Ямал», «Якутия», «Ижавиа», «Азимут» и Smartavia.

<https://ria.ru/20210406/simferopol-1604442655.html>

ИНТЕРФАКС; 2021.04.06; ГК ПО ОРВД ЖДЕТ ФИНАНСОВЫХ ПРОБЛЕМ ДО 2030Г ИЗ-ЗА COVID-ОГРАНИЧЕНИЙ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСОВ

ФГУП «Госкорпорация по организации воздушного движения» (ГК по ОрВД, подведомственно **Росавиации**) на фоне низких темпов восстановления международных рейсов, ограниченных из-за COVID-19, в ближайшие 10 лет ожидает финансовых проблем.

«В условиях низких темпов восстановительного роста международных авиаперевозок в воздушном пространстве РФ с учетом актуальных прогнозных оценок **Минтранса России**, IATA, Евроконтроля, «Аэрофлота» (МОЕХ: AFLT) о сроках и темпах «постковидного» восстановления авиатранспортной отрасли, которые предполагают восстановление объемов полетов воздушных судов до уровня 2019 года к 2024-2025 гг., предприятием разработан прогноз финансовых показателей до 2030 года, свидетельствующий об ожидаемых финансовых проблемах», – говорится в отчетности ГК по ОрВД за прошлый год.

При формировании прогноза «расходы учтены в минимальном размере с учетом инфляции», отмечается в материалах. Для покрытия дефицита денежных средств «предпринимаются все возможные меры».

В 2020 году, ознаменованном началом пандемии коронавируса, финансовое состояние ФГУП значительно ухудшилось, свидетельствует отчетность. Предприятие получило 28 млрд руб. чистого убытка по РСБУ против 14,7 млрд руб. прибыли годом ранее. Выручка от основной деятельности упала на 45%, до 64,2 млрд руб.

Основную долю выручки – 98,7% – составили доходы от аэронавигационного обслуживания (АНО). Выручка от АНО на маршрутах обслуживания воздушного движения составила 57,6 млрд руб. (-45%): иностранные пользователи заплатили 50,3 млрд руб. (-44%), российские – 7,3 млрд руб. (-55%). Выручка от АНО в районах аэродромов была на уровне 5,7 млрд руб. (-50%), при этом зарубежные авиакомпании принесли 1,9 млрд руб. (-46%), а российские – 3,8 млрд руб. (-51%).

Вместе с тем примерно в восемь раз выросли в прошлом году прочие доходы ГК по ОрВД – до 14,7 млрд руб. При этом большую их часть – 13,1 млрд руб. – предприятию обеспечили курсовые разницы.

Расходы ФГУП, в отличие от выручки, выросли – более чем на 5%, до 101,2 млрд руб. Крупнейшие статьи расходов – оплата труда (51,3 млрд руб., +3%), «прочие затраты» – 23,7 млрд руб. (+3,5%), социальные нужды (14 млрд руб., +8%), амортизация – 10,6 млрд руб. (+9%).

ТАСС; 2021.04.06; ГОСДУМА ВВОДИТ ШТРАФЫ ДО 30 ТЫС. РУБЛЕЙ ЗА ВЫСАДКУ ДЕТЕЙ-БЕЗБИЛЕТНИКОВ ИЗ ТРАНСПОРТА

Госдума во вторник приняла во втором – основном – чтении законопроект, предусматривающий штрафы для водителей и кондукторов за высадку детей-безбилетников моложе 16 лет из транспорта, а также ужесточающий наказание за нарушение правил движения через железнодорожные пути.

Согласно тексту, «принудительная высадка из автобуса, трамвая или троллейбуса несовершеннолетнего в возрасте до шестнадцати лет, не оплатившего проезд и следующего без сопровождения совершеннолетнего лица», повлечет штраф для водителя до 5 тыс. рублей, а для должностных лиц – от 20 тыс. до 30 тыс. рублей. В тексте содержится уточнение, что речь идет о действиях, которые не содержат уголовно наказуемого деяния.

Данные положения были включены в законопроект в процессе его подготовки ко второму чтению. Авторами поправок выступили первый замруководителя фракции единороссов Андрей Исаев, депутат Александр Хинштейн («Единая Россия»), вице-спикер Госдумы Игорь Лебедев (ЛДПР) и замруководителя фракции либерал-демократов Ярослав Нилов.

«Мы считаем, что такое существенное административное наказание за высадку ребенка позволит предотвратить возможные трагические последствия таких действий. Ведь оставшийся один, иногда и просто в чистом поле, ребенок – а такие случаи были – может заболеть или погибнуть», – сказал журналистам председатель Госдумы Вячеслав Володин. В изначальной редакции законопроект предусматривал только усиление ответственности за нарушение правил движения через железнодорожные пути. Штрафы за это увеличиваются в пять раз – с 1 тыс. до 5 тыс. рублей. Кроме того, вводится административная ответственность за проезд через нерегулируемый железнодорожный переезд, если к переезду в пределах видимости приближается поезд. Штраф за это составит 5 тыс. рублей, нарушителю также может грозить лишение права управления транспортными средствами на срок от трех до шести месяцев, а за повторное совершение такого правонарушения – на один год.

Президент РФ Владимир Путин 24 февраля подписал закон о запрете высаживать из транспорта детей-безбилетников, следующих без сопровождения взрослых. Он вступил в силу 7 марта.

<https://tass.ru/obschestvo/11078251>

ТАСС; 2021.04.05; ПЕРВЫЕ ОБЪЕКТЫ ФИНАЛЬНОГО УЧАСТКА ТРАССЫ «ТАВРИДА» БУДУТ ЗАПУЩЕНЫ К КОНЦУ 2021 ГОДА

Строительство последнего участка крымской трассы «Таврида» идет с опережением графика, первые объекты будут запущены к концу 2021 года, сообщили журналистам в **пресс-службе** правительства Севастополя.

«Восьмой участок трассы «Таврида» предусматривает строительство трех транспортных развязок, двух путепроводов, одного моста и двух путепроводов тоннельного типа. Подрядчик идет с опережением графика строительства. <...> Движение по путепроводам на улица Нефтяная и улица Линейная будет запущено к концу года», – говорится в сообщении.

Уточняется, что двухполосное движение по последнему участку «Тавриды» планируется запустить в 2022 году. Как отметили в правительстве, контракт на строительство финального участка общей протяженностью 7,9 км был заключен в ноябре 2020 года и рассчитан до ноября 2023 года.

«В процессе проектирования получены технические условия от оператора полигона ТБО (находящегося неподалеку от трассы – прим. ТАСС). Мы заложили в проект двухуровневую развязку, она представляет собой путепровод тоннельного типа со

съездами для самосвалов», – привели в **пресс-службе** слова заместителя начальника строительного управления АО «ВАД» Александра Куминова.

<https://tass.ru/obschestvo/11072427>

ТАСС; 2021.04.06; APPLE ЗАИНТЕРЕСОВАНА В ПОЗВОЛЯЮЩИХ СОЗДАТЬ БЕСПИЛОТНЫЙ АВТОМОБИЛЬ ТЕХНОЛОГИЯХ

Корпорация Apple считает перспективной задачей разработку технологий, которые позволяют создать беспилотный автомобиль. Об этом заявил глава компании Тим Кук в опубликованном в понедельник интервью газете The New York Times.

«На мой взгляд, автономность является ключевой технологией», – отметил он. «Самоуправляемый автомобиль – это во многом робот, – добавил он. – Автономность имеет множество применений. И увидим, что сделает Apple. Внутри компании мы рассматриваем множество разных вещей. Многое из этого никогда не увидит свет. Я не утверждаю, что так будет и с этим». Как отметил Кук, в Apple «любят интегрировать оборудование, программное обеспечение и сервисы». Он подчеркнул, что компания стремится стать владельцем соответствующих технологических разработок.

Глава Apple также **прокомментировал** утверждения предпринимателя Илона Маска, который является руководителем компании Tesla, выпускающей автомобили с электродвигателем и системой электронного ассистента водителя. В декабре 2020 года Маск сообщил в Twitter, что в прошлом предлагал Куку приобрести Tesla «за одну десятую ее стоимости на сегодняшний день». По словам Маска, Кук тогда «отказался от встречи».

«Я никогда не говорил с Илоном, хотя отношусь с невероятным восхищением и уважением к компании, которую он создал. Я думаю, что Tesla выполнила невероятную работу, поскольку не только заняла ведущую роль в сфере электромобилей, но и удерживает ее так долго», – отметил Кук.

Ранее телеканал CNBC сообщил, что Apple близка к договоренностям с южнокорейскими компаниями Hyundai Motor Company и Kia Motor о совместном выпуске в США самоуправляемого автомобиля с электродвигателем. Позже телеканал уточнил, что компании в итоге не смогли прийти к соглашению.

<https://tass.ru/ekonomika/11074899>

ТАСС; 2021.04.06; ПЕНСИОНЕРАМ КУЗБАССА ВЕРНУЛИ БЕСПЛАТНЫЙ ПРОЕЗД В ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ

Власти Кузбасса приняли решение о возобновлении действия региональной льготы на бесплатный проезд в общественном транспорте для пенсионеров – она была временно отменена в мае 2020 года из-за пандемии коронавируса. Об этом сообщается во вторник на официальном сайте правительства Кемеровской области.

«Год назад бесплатный проезд в общественном транспорте вынужденно отменили. Такая мера применялась по всей стране ради безопасности пожилых людей, входящих в группу риска. Сейчас в Кузбассе стабильно низкий уровень заболеваемости коронавирусом, что позволяет возобновить данную льготу. Уже с мая, когда начнется сезон садово-огородных работ, кузбассовцы пенсионного возраста смогут бесплатно ездить на трамваях, троллейбусах, городских и пригородных автобусах и электричках», – приводят в сообщении слова губернатора Сергея Цивилева.

Региональная льгота действует для пожилых граждан в Кузбассе действует более 20 лет во время дачного сезона – с мая по сентябрь. Четыре дня в неделю с понедельника по четверг женщины от 55 лет и мужчины от 60 лет могут воспользоваться правом бесплатного проезда на трамваях, троллейбусах, городских и пригородных автобусах и электричках.

По данным **Министерства транспорта** Кузбасса, с 1 мая в регионе будет дополнительно введено более 60 пассажирских автобусных маршрутов до садоводческих обществ, также с мая в регионе начнут курсировать 16 электропоездов для дачников.

<https://tass.ru/sibir-news/11080821>

РБК С-ПЕТЕРБУРГ; ВЛАДИМИР ГРЯЗНЕВИЧ; 2021.04.06; ГЛАВА КОМИТЕТА ПО ТРАНСПОРТУ ПЕТЕРБУРГА – О БУДУЩИХ ТАРИФАХ И МАРШРУТАХ

Сроки реализации реформы общественного пассажирского транспорта в Петербурге изменились; скорректирована и модель маршрутов, по которым будут возить горожан. Но от главного принципа реформы Смольный не отказался – коммерческие «маршрутки» должны уйти в прошлое. О том, насколько оправданы опасения пассажиров и перевозчиков по поводу реформы, о новых типах автобусов и трамваев, о судьбе кондукторов и перспективах городской электрички – в интервью РБК Петербург председателя городского комитета по транспорту Кирилла Полякова.

КАКИЕ МАРШРУТЫ БУДУТ ЗАКРЫТЫ

– Какие изменения в первоначальной модели организации общественного транспорта произведены за два прошедших года?

– За два года у нас в Петербурге было построено много новых школ, жилых комплексов. Все их надо обеспечить транспортом. Для этого корректировали маршрутную сеть. Это первое изменение, внесённое в документ. Второе важное изменение – это абсолютно новый подвижной состав со 100%-ой доступностью маломобильных граждан, которых, к сожалению, немало в Петербурге.

– Удалось договориться с производителями о поставке в Петербург 2662 новых автобусов, как планировалось?

– Да. Их будет даже больше – окончательная цифра появится после утверждения расписания.

– При закрытии коммерческих маршрутов могут появиться лакуны – территории без удобного транспорта. Это основное опасение пассажиров.

– Мы закрываем коммерческие маршруты, которые дублируют маршруты социальных перевозок. В том числе, дублирующие ветки метро. На этих маршрутах мы увеличим количество подвижного состава, чтобы обеспечить провозную емкость, аналогично существующей сегодня. Что касается коммерческих маршрутов, обеспечивающих уникальные транспортные связи – мы их переводим в социальный режим.

Наша модель достаточно гибкая. Если, например, в связи с введением новых маршрутов на каких-то направлениях поменяется транспортное поведение людей – они поедут от одной точки до другой по-другому – и на каких-то направлениях автобусы окажутся переполненными, то мы туда будем оперативно добавлять подвижной состав. А если маршрут окажется маловостребованным пассажирами, то мы сможем уменьшить количество автобусов на таком направлении. 44-ФЗ это позволяет в пределах 10% от общего количества маршрутов.

«Если в связи с введением новых маршрутов на каких-то направлениях автобусы окажутся переполненными, то мы туда будем оперативно добавлять подвижной состав»

– Есть малопопулярные маршруты, которые, однако, нельзя закрывать...

– Да, у нас есть маршруты, где пассажиропоток – 15 человек в день. Там будут автобусы малой вместимости, но с доступностью для маломобильных граждан. Таких маршрутов незначительное количество.

БУДУЩИЕ ТАРИФЫ И ОПЛАТА

– Вы планируете увеличить разнообразие тарифов для пассажиров, как это сделано в городах Европы?

– У нас сейчас есть 90-минутный тариф, он пользуется популярностью у тех, кто использует несколько видов транспорта. Мы планируем ввести еще 60-минутный тариф на наземный транспорт всех видов.

– Кондукторы останутся? Некоторые эксперты говорят, что без них резко упадут платежи.

– У нас есть результаты эксперимента по безкондукторной оплате проезда с использованием контролеров. Мы понимаем, на каких маршрутах и как надо работать. Поэтому на части маршрутов «Пассажиравтотранса» кондукторы пока останутся, но на новых маршрутах, которые будут разыграны по конкурсам, будем работать по модели контролеров, а не кондукторов.

Наша цель – полностью уйти от наличной оплаты проезда. Это пережиток прошлого. И петербуржцы, как мы убедились, с этим согласны. В существующей сети ГУПов, «Пассажиравтотранса» и «Горэлектротранса» за прошлый год количество наличных расчетов сократилось примерно в два раза. Люди предпочитают безналичную оплату – еще и потому, что это выгоднее. Билет за наличные стоит 55 рублей, а по «Подорожнику» – 38 рублей. Мы будем улучшать механизмы безналичной оплаты. «Подорожник» скоро можно будет пополнять через интернет. Весь подвижной состав будет оборудован валидаторами со всеми возможными способами оплаты, в том числе и мобильным телефоном.

АУКЦИОНЫ С ПЕРЕВОЗЧИКАМИ

– Лоты для аукционов с транспортными компаниями определены?

– Как мы уже сообщали, сроки проведения аукционов сдвинуты – чтобы более детально проработать комплексную схему организации транспортного обслуживания. Количество лотов определено – их будет 20. Определены 349 маршрутов, вошедшие в эти лоты. Следующая задача – провести аукционы и подписать контракты.

– Будут ли соблюдены условия ФАС: 50 лотов, максимальная стоимость контракта 500 млн руб. и не более 35% рынка для одного перевозчика?

– Мы уже согласовали с ФАС количество лотов, как я сказал, их будет 20: 10 крупных и 10 маленьких. Они позволят нам обеспечить весь спектр перевозок и будут доступны всем участникам рынка для работы по государственным контрактам. Также согласовали и остальные условия.

– Какова страховка от недобросовестных подрядчиков – которые выиграют аукцион, а в последний момент откажутся подписывать контракт без допсоглашения?

– Аукционная документация составляется согласно 44-ФЗ. У нас есть банковская гарантия. Поэтому если компания предоставит банковскую гарантию или залог на аукцион, выиграет его, но не сможет выполнить условия контракта, мы ей предъявим банковскую гарантию. Это больно.

Максимальный лот – 240 автобусов. Так что, если какой-то контракт сорвется, то за счет резерва «Пассажиравтотранса» мы этот контракт закроем – 44-ФЗ позволяет в пределах 10% от объема заключенного контракта корректировать объем транспортной работы. Так что никакого риска я не вижу. Вымогать у нас после аукциона другие условия вряд ли получится.

«Если компания выиграет его, но не сможет выполнить условия контракта, мы ей предъявим банковскую гарантию. Это больно»

– Бизнес согласен на размеры платы по контрактам? Высказывались сомнения, что компаниям хватит этих денег для нормальной работы – с учетом закупки новых автобусов, установки карточных валидаторов и другого специального оборудования, которое вы требуете.

– Расчет начальной максимальной цены контракта идет на основании 158 приказа **Минтранса**, по нормативам. Второе – мы учитываем опыт наших коллег из других регионов, которые уже провели аукционы по 220-ФЗ. У них на аукционы приходили не

меньше двух кандидатов на каждый лот. И сегодня перевозчики работают и не рассказывают, что они делают это в убыток.

Взаимодействие с бизнесом у нас открытое – идет на основе публичных площадок. Есть рабочая группа, в которую входят представители перевозчиков, мы обсуждаем и тарифы, и порядок формирования маршрутов, расписание – в том числе исходя из того опыта, который есть у самих перевозчиков по формированию расписания и коммерческих маршрутов.

АВТОБУСЫ НА НОЧНОЙ ЗАРЯДКЕ

– Будет ли реализована программа перевода общественного транспорта на альтернативное топливо – газ, электроэнергию?

– Для нас первый приоритет – развитие экологичных видов транспорта, перевод общественного транспорта на электричество и газомоторное топливо, чтобы снизить нагрузку на экологию города. Совместно с комитетом по природопользованию мы разработали программу снижения нагрузки на экологию от общественного транспорта. Программа рассчитана до 2030 года и предусматривает полный отказ от бензина и дизеля. Государственный транспорт будет переведен на электричество и компримированный газ (КПГ – сжатый природный газ, более экологичный и дешевый, по сравнению с бензином, дизельным топливом и пропаном – ред.) в соотношении 50/50. Негосударственных перевозчиков, которые будут работать по нашему заказу, мы планируем к 2030 году полностью перевести на газ.

Процесс будет идти постепенно – по мере создания инфраструктуры: строительства газозаправочных станций и обеспечения их газом со стороны «Газпрома». Сейчас на аукционах будут разыграны лоты на 6 лет – с 2022 года по 2028 год. Все маршруты, которые мы можем перевести на КПГ, будут переведены – там, где у нас к этому моменту будет достаточная инфраструктура, чтобы обеспечить их заправку. К 2028 году, когда мы будем объявлять следующий аукцион, количество инфраструктуры для использования газомоторного топлива должно достичь 100%. Чтобы мы все маршруты негосударственных перевозчиков могли перевести на газомоторное топливо.

– Процесс уже пошел или только готовится?

– Мы уже начали переход. Сейчас в эксплуатации у «Пассажиравтотранса» находится 10 электробусов с длительной ночной зарядкой, марки «Волгабас», и первый газовый КамАЗ на КПГ. Всего у этого перевозчика на сегодняшний день – 229 автобусов, работающих на газомоторном топливе, из них 65 автобусов были приобретены в 2020 году.

– Сеть газовых АЗС готова для увеличения числа автобусов на газе?

– В высокой степени готовности находится несколько проектов строительства газозаправочной инфраструктуры. В этом году рекордными темпами была построена газовая станция в Колпино. У нас заключено соглашение с «Газпром газомоторное топливо» – чтобы на 100% загрузить компримированным природным газом все те заправочные комплексы, которые будут построены к июлю 2022 года, когда стартует новая транспортная модель. На все 100% планируемых автобусов такого газа не хватит, поэтому будем использовать разные виды топлива, в том числе, сжиженный природный газ.

– А как с автобусами на электродвигателях?

– Мы планируем увеличить количество электробусов. Это будут все те же автобусы с длительной ночной зарядкой на автобазе, которой хватает на 250 км пробега, то есть, практически на весь день.

– А для личных автомобилей?

– Это не наша компетенция. Ничего не могу сказать. Мы отвечаем за общественный транспорт.

ПРИОРИТЕТНЫЕ ПРОЕКТЫ – ТРАМВАИ

– Какие транспортные проекты избраны в качестве приоритетных для реализации?

– В первую очередь – создание двух веток трамвая в формате государственно-частного партнерства. Один – Купчино-Шушары, второй Шушары-Славянка. Первый мы должны сделать к 2023 году. Потому что транспортное обеспечение Шушар без трамвая невозможно. Это обычный трамвай, который мы используем на действующих трамвайных линиях в границах города, но более скоростной, потому что расстояние между остановками больше обычного в городе, и он часть пути проходит без остановок. Для него будет обеспечена полностью выделенная полоса и приоритетный проезд перекрестков.

У нас есть опыт реализации подобного проекта – это «Чижик», который показал свою эффективность и работоспособность в части, касающейся пересечения с улично-дорожной сетью. Этот опыт мы используем и все новые трамвайные линии будем обеспечивать приоритетным проездом с помощью «умных» светофоров. Такие светофоры мы в этом году планируем установить на скоростных линиях трамвая нескольких магистральных направлений – это 100-й, 55-й, 60-й. Также будем увеличить количество выделенных полос для трамвая. Какую-то часть сделаем по образу и подобию Лиговки, которая показала свою эффективность.

– Каковы перспективы проекта городской электрички?

– Мы сейчас не готовы реализовывать этот проект. Пока грузовой поток не будет выведен из черты города, использовать существующие железнодорожные пути под пассажирскую работу невозможно. Поэтому сначала надо построить северо-восточный грузовой обход Санкт-Петербурга. Этот проект у нас в приоритете. Пока он не будет реализован, говорить о городской электричке преждевременно.

«Пока грузовой поток не будет выведен из черты города, использовать существующие железнодорожные пути под пассажирскую работу невозможно»

Проект грузового обхода постепенно развивается. РЖД совместно с **Минтрансом**, Минобороны и правительством Ленинградской области обсуждают трассировку. С учетом того, что 2020 год был не самым удачным для экономики, часть инвестиционных проектов сдвинулась по срокам. Как только будет утвержден график реализации северо-восточного обхода, можем начинать говорить про городскую электричку.

– С проектом кольцевой пассажирской железной дороги вокруг Петербурга такие же проблемы?

– Конечно. Она ведь тоже предполагает использование существующих внутригородских железнодорожных путей. В рамках нашей компетенции мы делаем предпроектный расчет эффективности создания кольца. А то, что касается полукольца от Балтийского до Финляндского вокзала, которое утверждено и заложено в Концепции развития железнодорожного узла, а также двух диаметров – обо всем этом тоже можно будет говорить только после реализации северо-восточного обхода и вывода грузовых потоков с территории Петербурга.

КОДЕКС ТАКСИСТОВ

– Почему вы решили создать кодекс этики таксистов в Петербурге?

– Мы провели опрос жителей и 96% участников опроса сказали, что такой кодекс нужен – некий свод правил поведения таксистов, как, впрочем, и пассажиров, которые иногда тоже ведут себя неадекватно. Когда у людей возникают претензии, им нужно опираться на какой-то документ. И нам для применения государственных мер реагирования нужен нормативный акт, утвержденный распоряжением комитета. Корпоративных правил таксомоторных компаний недостаточно, потому что у нас помимо них есть и частные извозчики – люди, которые сами купили машину, получили лицензию, подключились к агрегатору и работают как такси. Агрегаторы за них формально не отвечают.

– Как будет выглядеть этот кодекс?

– Фантазировать и что-то изобретать мы не будем. В Кодексе будет записано все то, что и так все знают, кто родился в культурной столице России. Это будет некий свод правил нормального поведения участника перевозочного процесса – таксиста и пассажира.

Помимо этого мы хотим ввести единый цвет машин такси в Петербурге и Ленинградской области. Это будет требование при выдаче новой лицензии или продлении старой.

Мы сейчас внимательно обсуждаем все эти вопросы с таксомоторными компаниями (в том числе и с агрегаторами). Мы взяли за основу те кодексы, которые сегодня разработаны у крупнейших таксомоторных компаний, и на их основе делаем единый общий стандарт обслуживания таксомоторными перевозками в Петербурге.

Это важно еще и потому, что повышается востребованность таких перевозок при планируемом расширении зоны платной парковки. Опыт наших коллег из Москвы говорит о том, что у них с расширением зоны платной парковки резко возрос спрос на такси и каршеринг. И мы тоже в эту сторону двигаемся.

ТРАМВАЙ – КАК АКСИОМА

– Какие еще новшества у вас запланированы?

– Глобальный проект модернизации городского электрического транспорта. Сворачивать трамваи и троллейбусы мы не будем точно. Это аксиома, у нас трамвай после метро самый везущий вид транспорта. Мы будем развивать трамвай и троллейбус с увеличенным автономным ходом. Там, где есть троллейбусные линии, будем их продлевать. В прошлом году продлили троллейбусный маршрут № 46 на проспекте Ветеранов. Машины новые, пользуются хорошим спросом у жителей новых жилых кварталов, люди ездят и все довольны. Так что электробус длительной ночной зарядки, трамваи и троллейбусы – вот наши приоритеты в части, касающейся электрического транспорта.

Модернизация предусматривает обновление материально-технической базы. Это тяговые подстанции и трамвайные пути. Также – «умные» светофоры, чтобы обеспечивать приоритетный проезд, и закупка нового подвижного состава. В этом году мы предъявим горожанам 13 новых трамвайных вагонов – 11 «богатырей» и два новых трамвая «Витязь Ленинград». Все они будут низкопольными и уже в апреле поедут по маршрутам нашего города.

В этом году начинаем проектирование парка на 420 электробусов – в Красногвардейском районе, около депо «Чижика», на территории бывшего 11-го трамвайного парка. К 2023-му году надеемся его построить. В этом году мы закончим реконструкцию автобусного парка на Хрустальной улице. И примерно летом сдадим новый парк на 240 автобусов, в том числе, с оборудованием под газомоторное топливо.

Транспортная реформа

Изначально транспортная реформа должна была начаться в Петербурге в 2020 году, однако из-за пандемии коронавируса власти решили перенести её на 2022 год. Согласно планам чиновников, в ходе реформы все «коммерческие» маршрутки города будут переведены на социальный тариф (с соответствующими льготами). Частные транспортные компании будут участвовать в конкурсе на право заключения договоров в течение следующих 6 лет. Ряд маршрутов при этом планируют оптимизировать, сократив или изменив путь следования автобуса.

Госконтракты получают перевозчики, которые смогут закупить современную технику с кондиционерами и низким полом (всего около 2,7 тыс. единиц техники разного размера). Что касается модели оплаты работы перевозчиков, то она также изменится – город будет забирать себе всю выручку за проезд, а компаниям будут платить за пройденные километры. По расчетам комитета по транспорту (были опубликованы в начале прошлого года), в период с 2020 по 2026 гг. на реформу из бюджета Петербурга будет выделено более 177 млрд руб.

https://www.rbc.ru/spb_sz/06/04/2021/606c14589a79472a9d4c7c8e

КОММЕРСАНТЪ НОВОСИБИРСК; ДАРЬЯ РЕШЕТНИКОВА; 2021.04.06; «НОВОСИБИРСКАВТОДОР» ПОШЕЛ НА ОБХОД; КОМПАНИЯ ВЫПОЛНИТ РАБОТЫ НА ДОРОЖНОМ ДОЛГОСТРОЕ ЗА 3,7 МЛРД РУБЛЕЙ

Росавтодор нашел нового подрядчика на строительство Восточного обхода Новосибирска, которое не смог завершить обанкротившийся «Сибмост». Победителем открытого конкурса признан «Новосибирскавтодор», предложивший построить 11 км Чуйского тракта за 3,8 млрд руб. Вторым участником торгов стала связанная с «Сибмостом» московская компания «Хотьковский автомост», предложившая выполнить работы по контракту за 3,6 млрд руб. В компании сообщили, что не согласны с результатами конкурса и требуют от заказчика объяснить выбор победителя. Эксперты отмечают усиление конкуренции на рынке ремонта и строительства небольших дорожных объектов и отсутствие ажиотажа на крупных тендерах.

Компания «Новосибирскавтодор» стала победителем открытого конкурса на завершение строительства первого этапа Восточного обхода Новосибирска. Торги проводились после того, как летом 2020 года Сибуправтодор (филиал **Росавтодора**) вынужден был расторгнуть контракт с предыдущим подрядчиком – компанией «Сибмост» (Новосибирск) из-за нарушения сроков строительства. «Новосибирскавтодор» выполнит контракт за 3,76 млрд руб., что на 245 тыс. руб. ниже начальной цены торгов и на 208 млн руб. превышает предложение второго участника торгов – ОАО «Хотьковский автомост» (Московская область). Последний, согласно выводам конкурсной комиссии, потерял баллы на этапе оценки опыта исполнения предыдущих контрактов. Комиссия оценивала объемы работ компаний за 2010–2021 годы.

Восточный обход общей протяженностью около 80 км должен снизить транспортную нагрузку на федеральную автодорогу Р-256 Чуйский тракт на въезде в Новосибирск и дать выход на трассу Р-255 «Сибирь». Госконтракт на строительство первого этапа магистрали за 10,3 млрд руб. был заключен с «Сибмостом» в 2013 году. Завершить его планировалось в октябре 2017 года, но в марте 2018 года подрядчик добился через суд переноса окончания работ на октябрь 2021 года. В мае 2020 года в «Сибмосте» было введено конкурсное производство. «Сибмост» принадлежит «Сибмост групп», в которой, по данным «СПАРК-Интерфакс», 24% – у ООО «СБК баланс», связанного со Сбербанком, еще 29% – у Звенигородской ДСК, 38% – у ООО «СТА капитал», связанного с АФК «Система».

«Хотьковский автомост», как следует из данных «СПАРК-Интерфакс», связан с «Сибмостом» – совладелец подмосковной компании Ирина Фомичева контролирует 20% в Звенигородской ДСК. «Хотьковский автомост» также фигурировал в делах о банкротстве бывших совладельцев «Сибмоста» Альберта и Владислава Кошкиных – родственная компания предлагала частично взять на себя обязательства по их долгам в не утвержденных судом мировых соглашениях с кредиторами.

Представитель «Хотьковского автомоста» Руслан Малов сообщил “Ъ-Сибирь”, что компания не согласна с итогами торгов и направила заказчику обращение с просьбой подробнее объяснить критерии начисления баллов участникам. «На основании ответа мы будем принимать решение о направлении жалобы», – сказал он.

Согласно конкурсной документации, победитель торгов должен с 1 июня 2021 года до 30 октября 2024 года построить 10,7 км автодороги М-52 Чуйский тракт от Новосибирска через Бийск до границы с Монголией. Проектом предусмотрено цементобетонное покрытие на всем протяжении строящегося участка.

Работы будут финансироваться из федерального бюджета, основной объем приходится на 2022–2023 годы.

Как пояснили “Ъ-Сибирь” в **пресс-службе** Сибуправтодора, контрактом предусмотрено завершение строительства на трех из четырех пусковых комплексах. Общий неосвоенный «Сибмостом» остаток работ по первому этапу Восточного обхода составляет около 5,4

млрд руб., но финансирование пока получено только на 3,8 млрд руб. Сроки завершения четвертого пускового комплекса еще не определены, заключили в Сибуправтодоре.

По словам президента Сибирской ассоциации автомобильных перевозчиков Вячеслава Трунаева, открытие Восточного обхода Новосибирска позволит в несколько раз сократить время прохождения транзитного транспорта. «Водитель через определенные интервалы просто обязан остановиться и отдохнуть, но вынужден часами двигаться через мегаполисы и, конечно, устает, плюс затраты на ГСМ – все вместе это огромные неудобства для транспортных компаний», – пояснил господин Трунаев.

И.о. начальника Территориального управления автомобильных дорог Новосибирской области Константин Громенко в беседе с “Ъ-Сибирь” отметил, что в закупках на сотни миллионов рублей претендентов очень мало, учитывая жесткие требования по опыту работы и большому объему банковской гарантии. При этом конкуренция в сегменте небольших закупок растет: «Если раньше у нас было по одному-три претендента, то сейчас бывает до 13 участников. Среди самых многочисленных – контракты на ремонт или разработку проектно-сметной документации», – сказал он. По его мнению, конкуренция в такой ситуации играет не на пользу, потому что зачастую победители закупок не могут выполнить обязательства и оказываются в списке неблагонадежных.

<https://www.kommersant.ru/doc/4760935>

ТАСС; 2021.04.06; БОЛЕЕ 150 КМ ПУТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ НА МОСКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ К СЕРЕДИНЕ ИЮНЯ

Ремонтно-путевая кампания началась на Московской железной дороге (МЖД). В ходе ее первого этапа, который продлится до середины июня, планируется отремонтировать 152,7 км пути, сообщили ТАСС во вторник в **пресс-службе** МЖД.

«В ремонтной кампании будет задействовано 10 путевых машинных станций, специальная путевая и дорожно-строительная техника, около 3 тыс. работников. Каждая путевая станция оборудована вагонами-кухнями или вагонами-столовыми», – отметил начальник МЖД Михаил Глазков, чьи слова приводит **пресс-служба**.

Глазков добавил, что на производственной базе в Купавне построен мобильный городок на 160 человек для обеспечения комфортных условий отдыха работников. При отдаленных от производственной базы работах путевую технику будут сопровождать 210 служебно-технических вагонов, предназначенных для отдыха.

«В настоящее время работы развернуты на участках Румянцево – Чисмена, Перово – Люберцы, Москва-Пассажирская – Смоленская, Воскресенск – Шиферная, Охочевка – Щигры (Тульская область), Сасово – Берестянки (Рязанская область). Со второй декады апреля работы начнутся на объектах Москва-Бутырская – Лобня, Москва-Рижская – Москва-Бутырская, Подмосковная – Тушино», – сообщили в **пресс-службе**.

В соответствии с инвестиционной программой ОАО «РЖД» для развития Московского транспортного узла в 2021 году будет уложено свыше 90 км новых путей, в том числе на действующем участке МЦД-2 Курская – Каланчевская, Стройка – Балашиха, ветви в Шереметьево, Киевском направлении и Большом кольце МЖД.

Темпы ремонта растут

Впервые на Московской железной дороге при сварке рельсов в бесстыковой путь в «полевых условиях» будет использована рельсосварочная машина на комбинированном ходу, которая способна заехать к месту проведения работ с любого переезда, так как легко передвигается как по железнодорожному полотну, так и по автодорогам. Кроме того, машина может осуществлять сварку рельсового стыка, находясь не только непосредственно на полотне, но и рядом с ним. Мобильность путевой техники позволяет произвести ремонт в более сжатые сроки.

«Использовать рельсосварочную машину на комбинированном ходу планируется в Брянском, Смоленском, Тульском и Орловско-Курском регионах. В общей сложности с

помощью этой техники предстоит сварить тысячу стыков», – отметили в **пресс-службе МЖД**.

Там уточнили, что почти половина всех ремонтно-путевых работ будет проводиться по технологии «закрытого перегона», что позволяет достичь высокой производительности, концентрировать технику и людские ресурсы для выполнения ремонта в сжатые сроки. В ходе подготовки к ремонтно-путевой кампании завезено 391,89 тыс. куб. м щебеночного балласта, собрано более 250 км рельсошпальной решетки.

Всего в 2021 году железнодорожники обновят 303,3 км пути, уложат 91,4 км нового пути, установят 372 стрелочных перевода. МЖД просит пассажиров с пониманием отнестись к работам, они необходимы для обеспечения безопасности и надежности перевозок, развития транспортных услуг.

<https://tass.ru/moskva/11078581>

ИНТЕРФАКС; 2021.04.06; ИНВЕСТПРОГРАММА ЮУЖД НА 2021Г СОКРАТИТСЯ В 1,8 РАЗА ИЗ-ЗА ЗАВЕРШЕНИЯ КРУПНЫХ ПРОЕКТОВ

УРАЛ – ОАО «РЖД» в 2021 году планирует направить на реализацию инвестиционной программы Южно-Уральской железной дороги (ЮУЖД, филиал РЖД) 15,1 млрд рублей, сообщает **пресс-служба ЮУЖД**.

Как уточнили «Интерфаксу» в **пресс-службе ЮУЖД**, в 2020 году инвестпрограмма составила более 27 млрд. рублей. Таким образом, объем инвестиции в развитие ЮУЖД в этом году планируется сократить по сравнению с 2020 годом почти в 1,8 раза.

Как пояснил представитель **пресс-службы ЮУЖД**, снижение объема инвестпрограммы обусловлено завершением в прошлом году реализации крупных капиталоемких проектов, связанных с обновлением подвижного состава, модернизацией инфраструктуры и капитальным строительством.

«Проведено (в 2020 году – ИФ) большое обновление тягового подвижного состава на сумму более 10 млрд рублей, получено 2 электропоезда «Ласточка» на сумму 1,2 млрд рублей, в рамках проекта «Обновление и модернизация путевой техники» получено 3 рельсовозных состава повышенной вместимости для восьмисотметровых рельсов и 15 модулей технического сопровождения и обслуживания на общую сумму более 1 млрд рублей», – уточнили в **пресс-службе** компании.

Также, по словам сотрудника **пресс-службы**, в прошлом году в рамках инвестиционного проекта «Создание цифровых сортировочных комплексов» были завершены работы по двум объектам на станции «Челябинск-Главный» – автоматизированные заградительные устройства в четном сортировочном парке и система контроля и подготовки информации о перемещении вагонов и локомотивов на четной сортировочной горке. Кроме того была завершена реконструкция железнодорожного вокзала на станции «Петропавловск», в Челябинске сдан в эксплуатацию Центр исторического наследия ЮУЖД.

По данным **пресс-службы**, в частности, в этом году на обновление железнодорожного пути планируется направить 5,6 млрд рублей, капитально отремонтировать – около 265 км пути.

Кроме того на обновление тягового подвижного состава на ЮУЖД будет направлено более 5 млрд рублей. Так, в рамках инвестпрограммы в локомотивное депо Челябинска поступят 15 маневровых локомотивов ТЭМ18ДМ, депо Кургана – 20 грузовых электровозов «Синара», депо Карталы – 5 электровозов 4ЭС5К «Ермак» и 3 маневровых локомотива серии ТЭМ14.

Также 256,8 млн рублей будет направлено на завершение проекта по внедрению интегрированного поста автоматизированного приема и диагностики подвижного состава на станции «Челябинск-Главный»; 306 млн рублей – на укрепление береговой линии реки Сакмара в Оренбургской области.

ЮУЖД действует на территории 7 российских регионов: Челябинской, Курганской, Оренбургской, частично Самарской, Саратовской, Свердловской областей, Башкирии, а также Северного Казахстана.

<https://www.interfax-russia.ru/ural/news/investprogramma-yuuzhd-na-2021g-sokratitsya-v-1-8-raza-iz-za-zaversheniya-krupnyh-proektov>

ТАСС; 2021.04.06; НАРУШАЮЩИМ ПОРЯДОК МОРСКИМ ПОРТАМ ГРОЗИТ ЗАКРЫТИЕ ПОСЛЕ ПРОВЕРОК РОСПРИРОДНАДЗОРА

Санкции вплоть до прекращения деятельности будут применены к морским портам в ходе проверок Росприроднадзора, заявила глава ведомства Светлана Радионова.

Ранее Радионова сообщила о возобновлении внеплановых проверок морских портов в России, которые были начаты в 2019 году и прерваны пандемией. По ее словам, теперь проверки статут жестче.

«Все, вплоть до закрытия», – уточнила она в видеоинтервью ТАСС, отвечая на вопрос, какие санкции будут применены к нарушителям порядка.

По словам Радионовой, на неудовлетворительное состояние морских портов жалуются граждане. Первые результаты проверок появятся не раньше, чем через месяц.

«Невозможно, ничего на делая, принимать в порту любой вид груза. Если вы торговали рыбой и были базовым рыбным портом, и вдруг к вам идет уголь – наверное, это неправильно. Понятно, что у вас нет специального оборудования. <...> Будем на это очень четко обращать внимание», – отметил глава Росприроднадзора.

<https://tass.ru/ekonomika/11076417>

ТАСС; 2021.04.06; В ЕГИПТЕ ЗАЯВИЛИ, ЧТО ИНЦИДЕНТ С EVER GIVEN ПРОИЗОШЕЛ ИЗ-ЗА ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ОШИБКИ

Инцидент с контейнеровозом Ever Given, который стал причиной блокировки Суэцкого канала, произошел из-за человеческой ошибки. Такое мнение в интервью японскому агентству Kyodo, выдержки из которого приводятся в среду, выразил глава управления канала Усама Рабиа.

«Есть вероятность, что капитан допустил ошибку при управлении или регулировании скорости», – отметил Рабиа, подчеркнув, что результат анализа имеющихся данных укрепил мнение о том, что инцидент стал следствием человеческой ошибки. Он также отметил, что на судне присутствовал лоцман от управления канала, но в очередной раз подчеркнул, что власти Суэцкого канала не несут никакой ответственности за инцидент. «Лоцман дает советы, но окончательное решение принимает капитан. С нашей стороны не было никаких ошибок и мы не несем никакой ответственности», – добавил он.

Первого апреля с судна был извлечен черный ящик для изучения записей всех переговоров экипажа, приказов капитана и сигналов, которым следовало судно до того, как село на мель, а также во время инцидента. По словам советника управления канала, главы следственной комиссии Сейида Шейши, у экипажа контейнеровоза была запрошена вся информация с начала кризисной ситуации и до самого конца. Как указал Шейша, «если судно откажется сотрудничать со следствием, то дело будет переквалифицировано в административное правонарушение, судно вместе со всем грузом будет задержано до вердикта суда», а процесс может затянуться на два года. В случае взаимодействия экипажа со следственной комиссией «вопрос будет решен в течение 3-4 дней», пообещал он.

Как ранее также заявлял глава управления Суэцкого канала Усама Рабиа, судно вместе с грузом стоимостью \$3,5 млрд задержано до конца расследования инцидента и выплаты компенсации. Руководство водной артерии рассчитывают получить более \$1 млрд от судна и его владельца».

<https://tass.ru/ekonomika/11084503>

ТАСС; 2021.04.07; КАПИТАН СУДНА «ПОРТ МЭЙ» ПОПРОСИЛ РАЗРЕШЕНИЯ ЗАЙТИ В ПОРТ НА КАМЧАТКЕ

Капитан российского судна «Порт Мэй», задержанного на севере Камчатки из-за долгов судовладельца перед экипажем, обратился к капитану порта Петропавловск-Камчатский с просьбой о разрешении зайти в порт для пополнения запасов. Об этом говорится в письме капитана судна Олега Косолапова к капитану порта Ивану Бунину, которое имеется в распоряжении ТАСС.

«Прошу вас оказать нам всесторонне максимальное содействие в разовом разрешении на переход на внутренний рейд Петропавловска-Камчатского для пополнения запасов дизельного топлива, пресной воды и продуктов питания, которые уже на исходе и которых далеко не хватит для десятидневного, а со штормовым запасом и двенадцатидневного, перехода в порт Находка», – говорится в письме.

В письме уточняется, что судовых запасов продуктов питания осталось до 11 апреля, при питании крупами и постными супами их хватит до 15 апреля, также на судне имеется запас пресной воды в объеме 6 тонн при суточном расходе 2-2,5 тонны, а запас дизельного топлива, которое обеспечивает жизнедеятельность всего судна, составляет 7,5 тонн при суточном расходе 1,1 тонны. «В портпункте Тилички нет реальных возможностей и мощностей для пополнения всех вышеперечисленных припасов по причинам дороговизны, весьма ограниченной и сложной доставки и их частичного отсутствия», – говорится в письме.

Ранее председатель Дальневосточной организации Российского профсоюза моряков (ДВО РПСМ) Николай **Суханов**, ссылаясь на коллективное обращение моряков, сообщил ТАСС, что долг судовладельца ООО «Вип Строй Холдинг» перед экипажем за три месяца составляет 1,85 млн рублей. Дальневосточное следственное управление на транспорте СУ СК РФ начало проверку по сообщениям СМИ о невыплате зарплаты морякам «Порт Мэй».

Теплоход «Порт Мэй» работает под российским флагом, судно построено в 1992 году в Турции. Судно приписано к сахалинскому порту Холмск, судовладелец – компания «Вип Строй Холдинг» из Южно-Сахалинска. Экипаж судна – 17 человек, все россияне, жители Дальнего Востока. Год назад теплоход был задержан в порту Находка из-за жалоб экипажа на долги по зарплате и плохое обеспечение продуктами.

<https://tass.ru/obschestvo/11084331>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20210406/teplokhod-1727029273.html>

ТАСС; 2021.04.05; ПОРТ ПОД ТВЕРЬЮ ПО ПРОЕКТУ «ВОЛЖСКОЕ МОРЕ» ПЛАНИРУЮТ СДАТЬ К НОЯБРЮ 2022 ГОДА

Речной порт в Тверской области, рассчитанный на заход более 800 судов в год, планируют ввести в эксплуатацию в рамках проекта «Волжское море» к 1 ноября 2022 года. Об этом в понедельник сообщила **пресс-служба** правительства региона.

«Порт будет рассчитан на 816 судозаходов в год, а среднегодовой пассажиропоток составит 204 тыс. человек. Объект планируют ввести в эксплуатацию к 1 ноября 2022 года. Транспортно-пересадочный узел объединит водный, железнодорожный и автомобильный транспорт и станет отправной точкой для путешествий по Волге и акватории Московского моря», – говорится в сообщении на сайте облправительства.

В **пресс-службе** отметили, что строительство порта началось в Тверской области в 2020 году, оно разделено на три этапа. Первый этап включает в себя устройство причала длиной 791 м, создание акватории порта и проведение берегоукрепительных работ, уже вбито 76% свай, необходимых для строительства. На втором этапе порт обеспечат системами водоотведения, электроснабжения, газоснабжения, теплоснабжения, связи, на третьем предусмотрено строительство подъездной автомобильной дороги, тротуаров и

парковки транспорта. «Создание новой инфраструктуры позволит более качественно организовывать отдых на территории, обеспечить условия для развития малого и среднего бизнеса», – приводит **пресс-служба** слова губернатора Игоря Рудени.

Как сообщалось, инвестпроект «Волжское море» является одним из крупнейших в Тверской области, он реализуется на территории особой экономической зоны «Завидово» в рамках федеральной программы развития культуры и туризма. Общий объем бюджетного финансирования составит 1,8 млрд рублей, еще около 6 млрд рублей планируется привлечь из внебюджетных источников. Реализация проекта позволит к 2025 году увеличить туристический поток в Тверскую область более чем на 45%, обеспечить ежегодное поступление более 430 млн рублей налоговых поступлений в региональный бюджет.

<https://tass.ru/ekonomika/11070957>