



Ежедневный мониторинг СМИ

8 АПРЕЛЯ 2021

СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЯ 1 ВЕСТИ В 20:00; МАРИЯ ВОРОБЬЕВА; 2021.04.07; НОВЕЙШИЙ РОССИЙСКИЙ ЛАЙНЕР ПРОШЕЛ ИСПЫТАНИЕ ЛЬДОМ.....	4
РОССИЯ 24; 2021.04.07; РОССИЯ В ЦИФРАХ. КАК ИЗМЕНИЛАСЬ АВАРИЙНОСТЬ НА ДОРОГАХ. ИНФОГРАФИКА	4
ТАСС; 2021.04.07; ТРУТНЕВ ПОРУЧИЛ РОСАТОМУ СОЗДАТЬ ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ ПО СЕВМОРПУТИ	5
ТАСС; 2021.04.07; ТРУТНЕВ ПОПРОСИЛ ПРАВООХРАНИТЕЛЕЙ ПРОВЕРИТЬ СТРОЙКУ ПРИЧАЛОВ В БУХТЕ МОХОВАЯ НА КАМЧАТКЕ.....	5
РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2021.04.07; ГАЗИФИКАЦИЯ КАМЧАТКИ ЗА СЧЕТ СПГ ПОМОЖЕТ УВЕЛИЧИТЬ ГРУЗОБОРОТ СЕВМОРПУТИ – ТРУТНЕВ	6
REGNUM; 2021.04.07; В КУЗБАССЕ ПЛАНИРУЮТ НА 30% УВЕЛИЧИТЬ ВЫВОЗ УГЛЯ ПО ВОСТОЧНОМУ ПОЛИГОНУ	6
ФЕДЕРАЛ ПРЕСС; 2021.04.07; БОЛЕЕ СТА МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ НА РЕМОНТ ДОРОГ ПО ВСЕЙ РОССИИ	7
ТАСС; 2021.04.07; ШТРАФЫ ЗА ЕЗДУ С ПЕРЕГРУЗОМ В 2020 Г. ПРИНЕСЛИ БЮДЖЕТУ КАРЕЛИИ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ 40 МЛН РУБ.....	7
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.04.07; В КАЛУЖСКОЙ ОБЛАСТИ УСТАНОВЯТ 60 ПРОЕКЦИОННЫХ ПЕРЕХОДОВ НА ДОРОГАХ	8
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.04.07; В СТАВРОПОЛЕ ДОСРОЧНО ЗАВЕРШИЛИ РЕМОНТ ДОРОГИ НА УЛИЦЕ ЗАПАДНЫЙ ОБХОД	8
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.04.07; В СУЗДАЛЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ ЦЕНТРАЛЬНУЮ УЛИЦУ	9
ВЕСТИ ТАМБОВ; 2021.04.07; ТАМБОВ ПОЛУЧИЛ БОЛЕЕ 500 МИЛЛИОНОВ РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ	10
МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; 2021.04.07; МИНТРАНС РОССИИ ВЫДЕЛИЛ ТУВЕ ДЕНЬГИ НА МОСТЫ И ОСВЕЩЕНИЕ АВТОТРАСС	10
ИНТЕРФАКС; 2021.04.07; БОЛЕЕ ДЕСЯТКА МОСТОВ ОТРЕМОНТИРУЮТ В ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ В ТЕКУЩЕМ ГОДУ	10
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛАРУ, АЛЕКСЕЙ ЗАБРОДИН; 2021.04.08; У ПРЕПАРАТА: ПУТИН ПООБЕЩАЛ ПОМОЧЬ АРМЕНИИ С ВАКЦИНОЙ; НИКОЛ ПАШИНЯН ПРИЕХАЛ К ПРЕЗИДЕНТУ РОССИИ, ЧТОБЫ ОБСУДИТЬ БОРЬБУ С COVID-19 И КАРАБАХ	11
КОММЕРСАНТЬ; ПОЛИНА СМЕРТИНА; 2021.04.08; АТОМКУ НЕ НАЙДЕТСЯ?; РОССИЯ МОЖЕТ ПОСТРОИТЬ НОВУЮ АЭС В АРМЕНИИ.....	12
ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.04.08; ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ АВИАКОМПАНИЯ ПОЛУЧИТ СТАРЫЕ КАНАДСКИЕ САМОЛЕТЫ; ХОТЯ ПРЕЗИДЕНТ РОССИИ ТРЕБОВАЛ ВЫДЕЛИТЬ ЕЙ НОВЫЕ РОССИЙСКИЕ	12
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ТАТЬЯНА ДМИТРАКОВА; 2021.04.08; ГОНДОЛЫ НАД АМУРОМ; НАЧАЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ТЕРМИНАЛА КАНАТНОЙ ДОРОГИ МЕЖДУ РОССИЕЙ И КИТАЕМ	13
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.04.08; ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ПОШЛА В ГОРУ; РОССИЯ ИЩЕТ ПУТЬ В КИТАЙ ЧЕРЕЗ АЛТАЙ	14

КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.04.08; ШТРАФБАУМЫ ДОРОГО ОБОЙДУТСЯ; ПЛАНКУ ДЛЯ НАРУШИТЕЛЕЙ НА ПЕРЕЕЗДАХ ПОДНЯЛИ ДО 5 ТЫСЯЧ РУБЛЕЙ.....	15
ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА ЗГИРОВСКАЯ; 2021.04.08; ПЕРВОЕ БЕСПИЛОТНОЕ МЕТРО ЗАПУСТЯТ В РОССИИ ДО 2025 ГОДА; МАССОВОМУ ВНЕДРЕНИЮ ПОЕЗДОВ БЕЗ МАШИНИСТА МЕШАЮТ ОТСУТСТВИЕ ЗАКОНОВ И НЕДОВЕРИЕ К ТЕХНОЛОГИЯМ	16
КОММЕРСАНТЬ ЕКАТЕРИНБУРГ; ЕВГЕНИЯ ЯБЛОНСКАЯ; 2021.04.08; ЦИФРОВАЯ ЛОГИСТИКА; КАК ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ПРОНИКЛИ НА УРАЛЬСКИЙ РЫНОК ГРУЗОПЕРЕВОЗОК.....	18
РБК; НАДЕЖДА ФЕДОРОВА, СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2021.04.07; ВЛАСТИ ПРЕДЛОЖИЛИ ПЕРЕЧИСЛЯТЬ В БЮДЖЕТ СВЕРХДОХОДЫ ОТ РОСТА ЦЕН НА МЕТАЛЛ ЭТИ ДЕНЬГИ МОГУТ ПОЙТИ НА ПОДДЕРЖКУ БЮДЖЕТНЫХ СТРОЕК.....	21
ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПЛАТОНОВА; 2021.04.08; ПЯТИЗВЕЗДНЫЙ МАЙ: МЕСТ В ДОРОГИХ ОТЕЛЯХ СОЧИ И КРЫМА НА ПРАЗДНИКИ УЖЕ НЕТ; ПО СРАВНЕНИЮ С 2019 ГОДОМ СПРОС НА РОССИЙСКИЕ ЧЕРНОМОРСКИЕ КУОРТЫ ВЫРОС БОЛЕЕ ЧЕМ ВДВОЕ.....	22
КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА, АЛЕКСАНДР ОСИПОВ; 2021.04.08; РОССИЯНЕ ГОТОВЫ ПРОРВАТЬ ВСЕ ГРАНИЦЫ; НО ТУРОПЕРАТОРЫ ОПАСАЮТСЯ, ЧТО ИХ УДЕРЖАТ	23
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2021.04.08; БЕНЗИН НЕ СТОИТ НА МЕСТЕ; ЦЕНА ТОПЛИВА УЖЕ ВЫПОЛНИЛА ГОДОВУЮ НОРМУ	23
КОММЕРСАНТЬ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2021.04.08; ГОСКОМПАНИИ НЕ ПОТРАТИЛИСЬ У ПРИЛАВКА; В ГОД ПАНДЕМИИ РОСЛИ ТОЛЬКО БЮДЖЕТНЫЕ ЗАКУПКИ.....	23
ТАСС; 2021.04.07; ЭРДОГАН ЗАЯВИЛ, ЧТО ТУРЦИЯ НЕ ОТКАЖЕТСЯ ОТ СТРОИТЕЛЬСТВА КАНАЛА «СТАМБУЛ»	24
ТАСС; 2021.04.07; СИЛУАНОВ ПРЕДЛОЖИЛ УСТАНОВИТЬ ЛЬГОТЫ ДЛЯ НПФ ПРИ ИНВЕСТИРОВАНИИ В ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ.....	24
ТАСС; 2021.04.07; ГОСДУМА ВВЕЛА ШТРАФЫ ЗА ВЫСАДКУ ДЕТЕЙ-БЕЗБИЛЕТНИКОВ ИЗ ТРАНСПОРТА	24
ДУМА ТВ; 2021.04.07; КОМИТЕТ ГД ОДОБРИЛ К ПРИНЯТИЮ В I ЧТЕНИИ ПОПРАВКИ ОБ ОБУСТРОЙСТВЕ ПУНКТОВ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГОСГРАНИЦУ	25
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИНЕССА ДОЦЕНКО; 2021.04.08; 45 ПРОЦЕНТОВ МЕСТ НА РЕЙСАХ ПЕВЕК – МОСКВА БУДУТ ЛЬГОТНЫМИ	26
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2021.04.07; МС-21-300 ЗАВЕРШИЛ ПРОГРАММУ ИСПЫТАНИЙ В УСЛОВИЯХ ОБЛЕДЕНЕНИЯ.....	26
ТАСС; 2021.04.07; UTAIR В МАЕ ОТКРОЕТ ПЕРВЫЙ ПРЯМОЙ РЕЙС ИЗ НИЖНЕВАРТОВСКА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГ	27
КОММЕРСАНТЬ Н.НОВГОРОД; АНДРЕЙ РЕПИН; 2021.04.08; СТРИГИНО ДОЗАПРАВИТСЯ НА ТРАНЗИТАХ; НИЖЕГОРОДСКИЙ АЭРОПОРТ ХОЧЕТ ЗАБРАТЬ ЧАСТЬ ПАССАЖИРОВ У МОСКОВСКИХ АВИАУЗЛОВ	28
ТАСС; 2021.04.07; ЕЭК НАЧАЛА РАССЛЕДОВАНИЕ НА РЫНКЕ АГРЕГАТОРОВ ТАКСИ В СВЯЗИ С ВОЗМОЖНЫМИ НАРУШЕНИЯМИ.....	29
ТАСС; 2021.04.07; ПРОЕЗД ПО НОВОЙ ДОРОГЕ В ОБХОД КЕМЕРОВА БУДЕТ ПЛАТНЫМ ДЛЯ ТРАНЗИТНОГО ТРАНСПОРТА	30
ИЗВЕСТИЯ; 2021.04.07; ОБЩЕСТВЕННИКИ ПОПРОСИЛИ УЖЕСТОЧИТЬ НАКАЗАНИЕ ДЛЯ НАРУШИТЕЛЕЙ ПДД.....	30

ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА ЕРЕМИНА; 2021.04.08; ЕДУТ САМИ: ЗА РУЛЕМ КАРШЕРИНГА ВСЁ ЧАЩЕ ОКАЗЫВАЮТСЯ ВОДИТЕЛИ БЕЗ ПРАВ; ЧТО МЕШАЕТ ОПЕРАТОРАМ ВЫЯВЛЯТЬ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ НАРУШИТЕЛЕЙ	31
РБК; МАРИЯ ЛИСИЦЫНА; 2021.04.08; ВЛАСТИ МОСКВЫ ОЦЕНИЛИ СРОКИ ВЫПУСКА ПЕРВОГО АВТОБУСА НА ВОДОРОДЕ	33
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; СЕРГЕЙ БАБКИН; 2021.04.08; МКАД; ПЕРЕЗАГРУЗКА; ВЛАСТИ МОСКВЫ УТВЕРДИЛИ МАЙСКИЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ДЛЯ ФУР	34
КОММЕРСАНТЬ САМАРА; ЕВГЕНИЙ ЧЕРНОВ; 2021.04.08; «СТС» ПОПРАВИТ КОЛЕЮ; «САМАРАТРАНССТРОЙ» НАЧАЛ ПОВТОРНЫЙ РЕМОНТ МОСКОВСКОГО ШОССЕ ЗА СЧЕТ БЮДЖЕТА РЕГИОНА.....	35
РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2021.04.07; МИНТРАНС РФ И КОЛЛЕГИ ИЗ СЕРБИИ ЗАИНТЕРЕСОВАНЫ В ТРЕТЬЕМ КОНТРАКТЕ РЖД В РЕСПУБЛИКЕ	36
РИА НОВОСТИ; 2021.04.07; РЖД ВВОДИТ ЛЕТНИЕ СКИДКИ ДЛЯ ШКОЛЬНИКОВ.....	37
ТАСС; 2021.04.07; РЖД ВОЗВРАЩАЮТ В ГРАФИК БОЛЕЕ 80 ПОЕЗДОВ НА РОССИЙСКИЕ КУРОРТЫ.....	37
ТАСС; 2021.04.07; «УРАЛЬСКИЕ ЛОКОМОТИВЫ» РАЗРАБОТАЛИ НОВУЮ МОДИФИКАЦИЮ «ЛАСТОЧКИ».....	38
ИНТЕРФАКС; 2021.04.07; ПЕРВЫЙ ГРУЗОВОЙ ЭКСПРЕСС ДОСТАВИЛ ПШЕНИЦУ ИЗ СИБИРИ В КИТАЙ ВСЕГО ЗА 7 ДНЕЙ – «РУСАГРОТРАНС»	38
ПРАЙМ; 2021.04.07; КОНТЕЙНЕРНЫЕ Ж/Д ПЕРЕВОЗКИ ИЗ КНР В ЕВРОПУ ЧЕРЕЗ КАЛИНИНГРАД ВЫРОСЛИ В I КВАРТАЛЕ В 10 РАЗ	39
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2021.04.07; ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ЗАПУСТИЛИ ПО НОВОМУ ПУТЕПРОВОДУ НАД ТРАССОЙ М1 «БЕЛАРУСЬ» В ПОДМОСКОВЬЕ	40
ГТРК САРАТОВ; АННА ГОЛОВЧИНСКАЯ; 2021.04.07; ВЯЧЕСЛАВ ВОЛОДИН ПРЕДЛОЖИЛ ЗАНЯТЬСЯ РАЗВИТИЕМ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА	40
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА ЮГА РОССИИ; ЕЛЕНА ГРИЦЕНКО; 2021.04.08; ПУТЬ ОТКРЫТ; НАВИГАЦИЯ НА ДОНУ В 2021 ГОДУ СНОВА ПРОЙДЕТ В УСЛОВИЯХ МАЛОВОДНОСТИ.....	40
КОММЕРСАНТЬ КРАСНОДАР; ОЛЬГА ЛОГИНОВА; 2021.04.08; ВЫШЛИ В МОРЕ; КОНЦЕПЦИЮ СОЗДАНИЯ СЕТИ МАРИН НА АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКОМ ПОБЕРЕЖЬЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ВКЛЮЧИТЬ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ ТУРИЗМА.....	41

ПУБЛИКАЦИИ

РОССИЯ 1 ВЕСТИ В 20:00; МАРИЯ ВОРОБЬЕВА; 2021.04.07; НОВЕЙШИЙ РОССИЙСКИЙ ЛАЙНЕР ПРОШЕЛ ИСПЫТАНИЕ ЛЬДОМ

Новейший отечественный лайнер МС-21 успешно прошел очередной этап испытаний. Сегодня он вернулся в Подмосковье после проверки на способность противостоять обледенению в экстремальных условиях севера. Тестовые полеты прошли штатно, даже когда на крыльях и фюзеляже прямо в небе намерзала толстая корка льда. Самолет подтвердил свою высочайшую надежность.

Этими кадрами из иллюминатора можно любоваться бесконечно. Но экипажу лайнера МС 21-300 они нужны для сбора важных данных о полете. В небе Архангельской области среднемагистральный пассажирский самолет нового поколения проходит сертификационные испытания. Экипаж проверяет «выносливость» воздушного судна в условиях естественного обледенения.

На севере самолет летал над побережьями Белого и Баренцева морей: от Соловецких островов до Печорского залива.

«В Архангельске мы выполнили 14 полетов в рамках этой программы естественного обледенения. За моей спиной комплекс системы бортовых измерений, здесь регистрируется вся полетная бортометрическая информация», – рассказывает ведущий инженер по летным испытаниям корпорации «Иркут» Николай Фонури.

Все параметры полета фиксирует спецоборудование и 12 камер видеонаблюдения. А на этом месте сидит инженер-испытатель. Он контролирует работу всех систем воздушного судна: расход топлива, параметры двигателя, скорость движения. Кстати, новый самолет может развивать ее до 850 километров в час.

Новый отечественный лайнер с Иркутского авиационного завода должен стать «прорывом» в гражданской авиации. Длина воздушного судна – свыше 42 метров, размах крыла – почти 36 метров. Самолет имеет самый широкий в своем классе фюзеляж и сможет перевозить до 211 пассажиров на расстояние до 6 тысяч километров. По многим характеристикам МС-21-300 превосходит зарубежные аналоги.

«В нем применены новейшие технологии, в частности, композитное крыло, что, в принципе, для самолетов данного класса является одним из «ноу хау». Это позволило нам значительно улучшить экономические показатели и составить конкуренцию самым современным самолетам», – поясняет летчик-испытатель Василий Севастьянов.

Сложные метеоусловия Русского Севера идеально подходят для проверки самолета на прочность. Над Белым и Баренцевым морями, по данным синоптиков, стабильная многослойная облачность и высокая вероятность обледенения. Предварительные результаты показали: лайнер соответствует всем международным авиационным нормам. И подтвердил летные характеристики даже при слое льда толщиной 76 миллиметров.

За 4 года этот опытный образец успешно совершил 251 испытательный вылет. Сейчас на Иркутском заводе строятся еще 4 таких лайнера. Уже скоро МС-21-300 поступит в серийное производство.

<https://www.vesti.ru/video/2285898>

РОССИЯ 24; 2021.04.07; РОССИЯ В ЦИФРАХ. КАК ИЗМЕНИЛАСЬ АВАРИЙНОСТЬ НА ДОРОГАХ. ИНФОГРАФИКА

Россия в цифрах. Как изменилась аварийность на дорогах. Графика компании «Меркатор».

<https://www.vesti.ru/video/2285627>

ТАСС; 2021.04.07; ТРУТНЕВ ПОРУЧИЛ РОСАТОМУ СОЗДАТЬ ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ ПО СЕВМОРПУТИ

Вице-премьер – полномочный представитель президента России в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрий Трутнев поручил госкорпорации «Росатом» представить в правительство России предложения по возможному установлению регулярного расписания проводки по Северному морскому пути (СМП). Об этом он сообщил в среду журналистам во время рабочей поездки на Камчатку.

«У ряда грузоотправителей есть проблема, связанная с отсутствием расписания движения ледоколов, судов проводки по СМП. Надо предварительно заказать, и тогда тебя повезут. Мы попросили Росатом проработать возможности перехода на твердое расписание, чтобы грузоотправители уже не в режиме заказа, а просто знали, что в такие-то дни будет возможность, скажем так, сформировать канву и выйти по СМП», – сказал Трутнев.

Ранее глава Росатома Алексей Лихачев заявил о планах развивать перевозки по Северному морскому пути опережающими темпами. Для этого, в частности, госкорпорация ведет с федеральным правительством переговоры о строительстве новых атомных ледоколов.

<https://tass.ru/ekonomika/11085245>

ТАСС; 2021.04.07; ТРУТНЕВ ПОПРОСИЛ ПРАВООХРАНИТЕЛЕЙ ПРОВЕРИТЬ СТРОЙКУ ПРИЧАЛОВ В БУХТЕ МОХОВАЯ НА КАМЧАТКЕ

Вице-премьер правительства РФ – полпред президента в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрий Трутнев попросил правоохранные органы обратить внимание на строительство причалов глубоководного порта в бухте Моховая Камчатского края. Об этом он заявил журналистам в среду во время рабочей поездки в регион.

«Работа [по строительству глубоководного порта] идет с большими задержками, к сожалению, но как-то двигается. Посередине причальной стенки идут рельсы для движения портовых кранов, которые находятся в собственности частного предприятия. Я попросил наших коллег из правоохранных структур разобраться, как это вообще может быть осуществлено, как это бывает. Там работает одним из руководителей [экс] замгубернатора, который вел транспортные вопросы, и как-то рельсы портовые оказались в собственности этого предприятия. <...> такого не должно происходить, это неправильно», – сказал Трутнев.

Он уточнил, что в частной собственности находится именно самая значимая часть рельсов. «Кто-то создал условия, чтобы эта самая основная часть [рельсов], на которой деньги и будут зарабатывать, ушла в собственность частной конторы, а реконструкция производилась за счет государства. Надо все это расследовать и разобраться, кто виноват. Может быть, надо возвращать все в изначальное состояние в пользу российского государства», – добавил Трутнев.

Во время осмотра состояния причалов бухты Моховая Юрий Трутнев отметил неэффективность работы ФГУП «Нацрыбресурс», занимающегося реконструкцией объектов. «Я где ни пытаюсь понять, чем занимается «Нацрыбресурс», так и не получается это сделать. Какой-то такой посредник между Росрыболовством и остальными гражданами РФ. Не понимаю миссию вообще», – заметил он.

Вице-премьер прибыл на Камчатку 7 апреля и сразу провел осмотр причалов бухты Моховая. По заключенному соглашению с региональным правительством ФГУП «Нацрыбресурс» проводит там реконструкцию гидротехнических сооружений – причалов № 10, 11 и 12. Общая длина причального фронта составляет почти 534 погонных метра с

возможностью приемки и обработки морских судов водоизмещением до 30 тыс. тонн. Планируемый срок ввода объектов в эксплуатацию – май текущего года.

Проект по реконструкции перечисленных сооружений комплексный, он связан с инвестиционными планами резидента Свободного порта Владивосток, который планирует создавать терминал по перевалке рыбной продукции, включая морозильные мощности, контейнерные площадки и парк рефрижераторных контейнеров. Новый порт должен создать рабочие места и предоставить сбалансированное обслуживание флота в Авачинской бухте на Камчатке. Кроме того, новые причалы позволят увеличить объемы перевалки грузов, в том числе в рамках Северного морского пути.

<https://tass.ru/obschestvo/11084667>

На ту же тему:

<https://realty.ria.ru/20210407/kamchatka-1727128752.html>

РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2021.04.07; ГАЗИФИКАЦИЯ КАМЧАТКИ ЗА СЧЕТ СПГ ПОМОЖЕТ УВЕЛИЧИТЬ ГРУЗОБОРОТ СЕВМОРПУТИ – ТРУТНЕВ

Газификация Камчатки с помощью сжиженного природного газа (СПГ) поможет решить поставленные президентом задачи по увеличению грузооборота Северного морского пути, сообщил журналистам **вице-премьер, полпред Президента РФ в ДФО Юрий Трутнев**.

«Сжиженный природный газ как раз про Северному морскому пути повезут. Другой дороги нет... Работа компании «Новатэк», производство сжиженного природного газа, его дальнейшая транспортировка на потребление и перегрузка на Камчатке, строительство терминала, во-первых, улучшают экономику страны, создают дополнительные экономические мощности, во-вторых, как уже было сегодня сказано, дают возможность энергообеспечения Камчатки, а, в-третьих, конечно, помогают нам решить поставленные **президентом РФ Владимиром Путиным** задачи по увеличению грузооборота по Северному морскому пути», – отметил Трутнев.

Он также напомнил, что с «Росатомом» обсуждалась возможность перехода на твердое расписание отправки грузов на ледоколах по Севморморпути.

«Вообще Северный морской путь будет развиваться в геометрической прогрессии: чем больше будет ходить судов, тем больше будет возможностей для других перевозчиков... Мы попросили «Росатом» проработать возможности перехода на твердое расписание, чтобы грузоотправители не в режиме заказа, а просто знать, что вот в такие-то дни будет возможность сформировать конвой и выйти по Северному морскому пути. Потихонечку будем эту работу интенсифицировать, чтобы действительно создать для человечества новый логистический путь из Азии в Европу.

REGNUM; 2021.04.07; В КУЗБАССЕ ПЛАНИРУЮТ НА 30% УВЕЛИЧИТЬ ВЫВОЗ УГЛЯ ПО ВОСТОЧНОМУ ПОЛИГОНУ

Власти Кемеровской области намерены на 30% увеличить вывоз угля в восточном направлении к 2024 году. Об этом заявил глава региона Сергей Цивилёв на пресс-конференции «900 дней. Новый этап развития», сообщает корреспондент ИА REGNUM.

Он напомнил, что особое внимание экспортному потенциалу Кузбасса уделяет в том числе президент страны **Владимир Путин**. В связи с принято решение дальше расширять Восточный полигон РЖД.

«Уже в 2022 году на восток будет отправлено 58 млн тонн угля, а в 2024 году – 68 млн тонн. При этом последние четыре года мы стоим на одной цифре – в 53 млн тонн угля. Увеличение пропускной способности – важное стратегическое решение, которое позволит развивать отрасль и планировать инвестиции», – отметил он.

<https://regnum.ru/news/economy/3236467.html>

ФЕДЕРАЛ ПРЕСС; 2021.04.07; БОЛЕЕ СТА МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ НА РЕМОНТ ДОРОГ ПО ВСЕЙ РОССИИ

В регионах России приступили к дорожным работам в рамках нацпроекта «**Безопасные качественные дороги**». Об этом сообщили в пресс-службе Минтранса РФ.

«В программу мероприятий 2021 года уже вошли более 5 тыс. объектов протяженностью свыше 16 тыс. км. Порядка 85 % объектов уже законтрактовано», – говорится в сообщении.

В регионах в рамках нацпроекта «**Безопасные качественные дороги**» на дорожные работы выделяется беспрецедентное федеральное финансирование. Общий объем межбюджетных трансфертов на реализацию федерального проекта «**Региональная и местная дорожная сеть**» в 2021 году составил около 48 млрд рублей.

В феврале 2021 года правительство выделило еще 100 млрд рублей на строительство дорог в российских регионах. Из них на мероприятия нацпроекта направят 53,8 млрд рублей.

Дорожные работы уже ведутся в Астраханской, Архангельской, Амурской, Брянской, Белгородской, Волгоградской, Иркутской, Курская, Липецкой, Псковской, Пензенской, Орловской, Рязанской, Смоленской, Ярославской области, в Краснодарском и Хабаровском крае, в Северной Осетии – Алании, Бурятии, Крыму, Кабардино-Балкарской и Чеченской Республике, Севастополе.

<https://fedpress.ru/news/77/economy/2713660>

ТАСС; 2021.04.07; ШТРАФЫ ЗА ЕЗДУ С ПЕРЕГРУЗОМ В 2020 Г. ПРИНЕСЛИ БЮДЖЕТУ КАРЕЛИИ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ 40 МЛН РУБ.

Дополнительные 40 млн рублей поступили в бюджет Карелии по итогам 2020 года после регистрации нарушений на автоматических пунктах весового контроля, появившихся на региональных трассах в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» (БК АД). Об этом в среду в ходе своего выступления на 17-й межрегиональной конференции «Новые прогрессивные технологии ремонта и содержания автомобильных дорог» и форума по безопасности дорожного движения сообщил первый замминистра транспорта Карелии Дмитрий Кондрашин.

«По результатам работы прошлого года можно сказать, что четыре поста выдали 650 постановлений, и 40 млн рублей реально перечислено штрафов в бюджет республики», – сказал он.

Всего на сегодняшний день в регионе построено восемь дорожных комплексов контроля, в том числе четыре новых заработали в регионе ближе к концу 2020 года. Они появились на участках дорог «Крошноезеро – Эссойла», «Шуйская – Гирвас» и «Олонец – Питкяранта – Леппясилта». Кондрашин отметил, что в 2021 году планируется построить еще два новых пункта весового контроля на республиканских дорогах, после чего эта работа в регионе будет приостановлена, так как в Карелии развита сеть федеральных дорог.

Как отметил представитель правительства республики, Карелия относится к числу регионов с низкими темпами социально-экономического развития, что осложняет работы по содержанию региональных трасс. На текущий момент в состав сети входит всего 30% асфальтированных дорог, остальные имеют переходный тип покрытия или представляют собой грунтовые дороги. В связи с этим регион старается передать важные участки трасс в федеральное управление. Так, например, за последние годы федеральный статус получили участки, ведущие к международным пропускным пунктам на границе с Финляндией, а также подъезды к Петрозаводску, Беломорску и Кеми, которые находились в плохом состоянии.

«За последние годы нам удалось такой подход управления дорожным хозяйством реализовать. Мы сократили [протяженность сети дорог регионального значения] практически на 900 км и планируем еще немного сократить», – пояснил Кондрашин.

Перспективы развития сети региональных дорог

С началом действия дорожного национального проекта финансирование ремонта региональных трасс значительно увеличилось: если в 2012 году Карелия тратила на работы около 2-4 млрд рублей, то сейчас эта сумма выросла до рекордных 9 млрд рублей. С 50 до почти 200 км в год также выросла и протяженность дорог, на которых ведутся работы.

«Перспективы развития связаны, в первую очередь, с продолжением реализации мероприятий **нацпроекта «БКАД»**. Сейчас продляется федеральная целевая программа развития Карелии на период до 2023 года, где мы решим две большие для себя точки: это аварийный мост, связывающий два моногорода – Сегежу и Костомукшу, – протяженностью 200 м, и под Петрозаводском выполним реконструкцию участка дороги 8 км, наиболее интенсивная дорога», – подытожил Дмитрий Кондрашин.

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.04.07; В КАЛУЖСКОЙ ОБЛАСТИ УСТАНОВЯТ 60 ПРОЕКЦИОННЫХ ПЕРЕХОДОВ НА ДОРОГАХ

Современные проекционные пешеходные переходы установят на 60 социально значимых участках дорог Калужской области в текущем году. Это позволит сократить количество несчастных случаев с участием пешеходов, сообщил в среду министр дорожного хозяйства региона Михаил Голубев на 17-й межрегиональной конференции «Новые прогрессивные технологии ремонта и содержания автомобильных дорог» в Омске.

Проекционный пешеходный переход, или киберпереход, представляет собой имитацию дорожной разметки. Яркий свет проецирует на асфальт «зебру», которую видно на больших расстояниях даже в непогоду. Проекторы включаются автоматически с наступлением темноты.

«В 2021 году мы поставили себе задачу оборудовать в областном центре все пешеходные переходы вблизи образовательных учреждений проекционным световым оборудованием, это порядка 50 комплексов. И также 10 таких переходов оборудуют на высокоинтенсивных дорогах регионального значения», – сообщил Голубев, уточнив, что работа будет вестись в рамках нацпроекта «**Безопасные качественные дороги**».

В минувшем году в Калуге в качестве эксперимента уже смонтировали подобный киберпереход вблизи самой крупной школы города.

«С момента его установки на этом участке не было зарегистрировано ни одного ДТП с участием пешехода», – отметил Голубев.

Национальный проект «**Безопасные качественные дороги**» призван сделать дороги страны комфортными и безопасными и в 3,5 раза снизить смертность в дорожно-транспортных происшествиях.

<https://национальныепроекты.рф/news/v-kaluzhskoy-oblasti-ustanovyat-60-proektsionnykh-perekhodov-na-dorogakh>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.04.07; В СТАВРОПОЛЕ ДОСРОЧНО ЗАВЕРШИЛИ РЕМОНТ ДОРОГИ НА УЛИЦЕ ЗАПАДНЫЙ ОБХОД

В Ставрополе раньше срока завершили ремонт дороги по улице Западный Обход. Благодаря нацпроекту «**Безопасные качественные дороги**» специалисты привели в нормативное состояние 3 км дорожного полотна, сообщает **пресс-служба** правительства Ставропольского края.

Эта улица – одна из самых загруженных автомагистралей города. Она соединяет между собой несколько районов краевой столицы, ежедневно по ней проезжают сотни автомобилей.

К ремонту дороги приступили еще в 2020 году, сейчас участок полностью готов.

Специалисты провели здесь большую работу. Полностью заменили асфальт, который теперь выполнен из щебеночно-мастичного асфальтобетона. Это улучшенный вид покрытия, который более устойчив к различным внешним воздействиям, поэтому его использование позволяет увеличивать межремонтные сроки. Также дорожники заменили бордюры, отремонтировали пешеходные дорожки и ливневки, обустроили велодорожку, установили новые автобусные остановки, барьерные ограждения, новые дорожные знаки и нанесли разметку.

«Благодаря реализации нацпроекта **«Безопасные качественные дороги»** на Ставрополье ежегодно приводятся в нормативное состояние все новые и новые объекты. Все они – значимы для жителей городов и сел, участвующих в реализации нацпроекта, так как ведут к важным социальным объектам», – отметил исполняющий обязанности министра дорожного хозяйства и транспорта Ставропольского края Евгений Штепа.

В этом году в Ставрополе в рамках нацпроекта **«Безопасные качественные дороги»** в эксплуатацию сдадут еще два участка дорог на улицах Трунова и Серова.

<https://национальныепроекты.пф/news/v-stavropole-dosrochno-zavershili-remont-dorogi-na-ulitse-zapadnyy-obkhod>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.04.07; В СУЗДАЛЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ ЦЕНТРАЛЬНУЮ УЛИЦУ

В 2021 году в Суздале приступят к ремонту центральной магистрали города – улицы Ленина, на которой расположено множество достопримечательностей и памятников архитектуры, а также гостиничных комплексов и гостевых домов. Ремонт будет проходить по нацпроекту **«Безопасные качественные дороги»**, сообщает Центр безопасности дорожного движения Владимирской области.

В этом году подрядной организации предстоит отремонтировать дорожное покрытие проезжей части протяженностью 1,9 км. Специалисты выполнят устройство асфальтобетона на площади более 21 тыс. кв. метров. Также заменят светофор на перекрестке улицы Ленина и улицы Кремлевской, выполнят работы по устройству посадочных площадок и пешеходных переходов около военкомата и швейной фабрики и отремонтируют покрытие улицы Гастева, которая ведет к стадиону «Спартак».

На 2022 год запланирован ремонт второй части улицы Ленина – от дома 65 до Ивановской заставы. В 2023 году планируют полностью отремонтировать улицу Васильевскую, ведущую к автовокзалу.

В 2024 году Суздаль отмечает свое 1000-летие. В связи с этим городу выделено дополнительное финансирование на развитие дорожной сети.

«К 2024 году Суздаль преобразится не только внешне. Он должен стать образцом города с высоким уровнем жизни людей – красивый, гармоничный, с отличной социальной инфраструктурой и суперсовременным комплексом жизнеобеспечения. При этом должна быть полностью сохранена атмосфера древнего музея под открытым небом. Наша цель – создание максимально комфортных условий для жителей Суздаля и его гостей, сохранение культурного наследия и развитие инфраструктуры туризма в соответствии с самыми высокими стандартами», – сказал губернатор Владимирской области Владимир Сипягин на заседании оргкомитета по подготовке и проведению празднования.

<https://национальныепроекты.пф/news/v-suzdale-otremontiruyut-tsentralnuyu-ulitsu>

ВЕСТИ ТАМБОВ; 2021.04.07; ТАМБОВ ПОЛУЧИЛ БОЛЕЕ 500 МИЛЛИОНОВ РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ

Тамбов получил более 500 миллионов рублей на ремонт дорог. Сегодня на заседании проектного комитета в администрации области рассмотрели перечень улиц, претендующих на обновление. Список составлен на основе обращений горожан.

В итоге в шорт-лист попали 24 дороги, набравшие наибольшее количество жалоб, а значит требующие срочного ремонта, сообщает ГТРК «Тамбов». Приступить к работам планируют в начале лета. Улица Гастелло – это болевая точка на сегодняшний день. Это улицы-дублиеры Мичуринской, такие как Михайлова, Маяковского. Это улицы Ерофеевская, Сергеева-Ценского, Энгельса, Южная. Их много – Юрий Зарапин, заместитель главы администрации Тамбова.

<https://www.vesti.ru/video/2285666>

МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; 2021.04.07; МИНТРАНС РОССИИ ВЫДЕЛИЛ ТУВЕ ДЕНЬГИ НА МОСТЫ И ОСВЕЩЕНИЕ АВТОТРАСС

Глава Тувы добился от **Министерства транспорта России** выделение дополнительных финансовых средств, которые планируется использовать для решения трех актуальных задач. Шолбан Кара-оол сообщил, что республика должна получить деньги на восстановление пострадавших в последние годы от паводков дорог и мостов, завершения в более короткие сроки моста в Тоджу, а также освещение трассы из Кызыла в Чадан.

«**Минтранс РФ** поможет республике получить дополнительные средства на восстановление дорог и мостов, пострадавших от паводков 2019-2020 годов, – написал в своем блоге Шолбан Кара-оол, напомнив, что в это время было разрушено около 20 км автодорог и больше 30 мостов. – Речь идет о сумме порядка 290 млн рублей».

Министерство также обещало выделить Туве 180 млн рублей, необходимых для завершения моста у Тоора-Хема в Тоджинском районе. «Мы его начали строить в прошлом году, планируя завершить в 2022 году – напомнил Шолбан Кара-оол – Теперь федеральная помощь позволит запустить мост к нынешней осени».

Кроме того, с ведомство достигнута договоренность, которая может существенно изменить облик дороги Кызыл – Чадан. «На освещение федеральной трассы Р257 выделяется 20 млн рублей, – отметил Шолбан Кара-оол. – Планируем поставить фонари возле всех поселений, а также в районе наиболее аварийно опасных участков».

<https://www.mk-tuva.ru/economics/2021/04/07/mintrans-rossii-vydelil-tuve-dengi-na-mosty-i-osveshhenie-avtotrass.html>

ИНТЕРФАКС; 2021.04.07; БОЛЕЕ ДЕСЯТКА МОСТОВ ОТРЕМОНТИРУЮТ В ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ В ТЕКУЩЕМ ГОДУ

Строители приступили к реконструкции 12 мостовых сооружений в Тульской области, большая часть из них будет сдана в 2021 году, сообщила **пресс-служба** облправительства со ссылкой на **министра транспорта** и дорожного хозяйства Алексея Дудника.

«В этом году проводятся работы на 12 региональных мостах. В том числе на семи – реконструкция (Заокский, Ясногорский, Узловский, Кимовский, Щекинский, Белевский и Каменский районы) и на пяти – ремонт (Киреевский, Суворовский районы, Большая Тула). Большую часть из них завершат уже в этом году», – приводит **пресс-служба** слова Дудника.

В Туле по Баташевскому мосту, Московскому и Демидовскому путепроводу разработана проектная документация. С **министерством транспорта РФ** проработан вопрос об открытии в этом году финансирования на эти работы в объеме более 280 млн рублей. Работы планируется начать уже в этом году.

Достигнуты договорённости о продолжении сотрудничества с Минобороны РФ по военно-тактическим учениям на территории региона и восстановлению мостов. За последние годы военные строители возвели 19 мостовых сооружений.

По словам губернатора Алексея Дюмина, строительство и ремонт дорожной инфраструктуры – один из важнейших вопросов, который находится на контроле областного правительства.

«За последние пять лет мы привели в порядок более 20 мостовых сооружений на региональных автомобильных дорогах. Наконец-то, всерьёз занялись мостами в Туле, на состояние которых на протяжении нескольких десятилетий никто не обращал внимания. Важно не снижать набранного темпа и выполнить все работы в установленные сроки с надлежащим качеством», – подчеркнул Дюмин.

Работы проводятся в рамках проекта «Реконструкция мостов, мостовых сооружений и подъездных путей к ним на 2018-2024 годы».

<https://www.interfax-russia.ru/center/main/bolee-desyatka-mostov-otremontiruyut-v-tulskoy-oblasti-v-tekushchem-godu>

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛАРУ, АЛЕКСЕЙ ЗАБРОДИН; 2021.04.08; У ПРЕПАРАТА: ПУТИН ПООБЕЩАЛ ПОМОЧЬ АРМЕНИИ С ВАКЦИНОЙ; НИКОЛ ПАШИНЯН ПРИЕХАЛ К ПРЕЗИДЕНТУ РОССИИ, ЧТОБЫ ОБСУДИТЬ БОРЬБУ С COVID-19 И КАРАБАХ

Между тем **Владимир Путин** и **Никол Пашинян** также обсудили экономическую повестку. Так, глава РФ напомнил, что 40% всех капитальных вложений в экономику Армении имеют российское происхождение. Впрочем, на фоне пандемии наблюдается снижение товарооборота между государствами. В 2020-м он составил более \$2,3 млрд, уменьшившись по сравнению с 2019 годом на 9,6%.

– Уверен, что в самое ближайшее время мы можем не только восстановить этот объем, но и двигаться дальше, – сказал **Президент России**. – Конечно, важнейшей составляющей является возможность восстановления торгово-экономических связей и транспортных маршрутов в регионе, с тем чтобы Армения получила новые возможности для развития страны. На мой взгляд, это чрезвычайно важная вещь.

Нынешние переговоры **Владимира Путина** и **Никола Пашиняна** в очередной раз показали, что у России и Армении достаточно стабильные отношения, считает директор Института Кавказа (Ереван) **Александр Искандарян**. Однако после окончания второй карабахской войны они оказались наполнены дополнительным важным содержанием.

– Кроме обычного формата сотрудничества в рамках ЕАЭС и ОДКБ, а также по двусторонней линии существует еще и поствоенная ситуация. И здесь ключевое то, что именно российские миротворцы обеспечивают безопасность Нагорного Карабаха. Эта несколько новая ситуация повысила значимость России в отношениях Москвы и Еревана, – сказал он «Известиям».

– Сейчас самое время для реализации экономических и инфраструктурных договоренностей. Речь идет о разблокировке различных путей в регионе, открытии коридоров, железных дорог и так далее. Эти вопросы требуют решения и жизненно необходимы всем сторонам. А самое главное, что это в будущем способно облегчить политическое урегулирование. Кровь уже не льется, а человеческие жизни сохраняются с помощью российских миротворцев. Экономика же способна дать толчок к политическим решениям, – пояснил депутат «Известиям».

<https://iz.ru/1148178/dmitrii-laru-aleksei-zabrodin/u-preparata-putin-poobeshchal-pomoch-armenii-s-vaktcinoi>

КОММЕРСАНТЪ; ПОЛИНА СМЕРТИНА; 2021.04.08; АТОМКУ НЕ НАЙДЕТСЯ?; РОССИЯ МОЖЕТ ПОСТРОИТЬ НОВУЮ АЭС В АРМЕНИИ

Армения, ранее избегавшая определенности в вопросе строительства новой АЭС российского дизайна, начала переговоры об этом. Станция нужна для замены устаревшего атомного энергоблока на 407 МВт в Мецаморе, который будет закрыт в 2036 году. Стоимость АЭС оценивалась в \$3–7 млрд. Россия может предложить проекты энергоблоков малой и средней мощности, но пока у них нет референций, говорят эксперты. Кроме того, могут возникнуть сложности с доставкой реактора, есть и риск резкого роста цены электроэнергии.

Премьер Армении Никол Пашинян на переговорах с **Владимиром Путиным** 7 апреля заявил о желании построить новую АЭС в стране с участием России. Новая АЭС нужна для замены старого атомного энергоблока Армянской АЭС мощностью 407,5 МВт на реакторе устаревшего типа ВВЭР-440. Хотя замена блока обсуждается давно и именно АЭС российского проекта всегда была основным вариантом, господин Пашинян признал это впервые после прихода к власти в 2018 году.

Вместе с тем у проекта могут возникнуть проблемы с доставкой корпуса реактора и оборудования для АЭС: у России с Арменией нет ни морского, ни железнодорожного сообщения. Хотя железными дорогами страны управляет ОАО РЖД, прямое сообщение между странами через Грузию прервалось после конфликта в Абхазии. Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров полагает, что одно из решений проблемы – строительство железной дороги между Арменией и Азербайджаном. Речь идет о восстановлении пути из Азербайджана в его эксклав – Нахичеванскую АР, – отделенный территорией Армении. До Карабахского конфликта 1989–1991 годов железнодорожное сообщение существовало, но во время войны участок Ордубад (НАР)–Горадиз (Восточный Азербайджан) был разрушен. Сейчас его планируют восстановить.

<https://www.kommersant.ru/doc/4762526>

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.04.08; ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ АВИАКОМПАНИЯ ПОЛУЧИТ СТАРЫЕ КАНАДСКИЕ САМОЛЕТЫ; ХОТЯ ПРЕЗИДЕНТ РОССИИ ТРЕБОВАЛ ВЫДЕЛИТЬ ЕЙ НОВЫЕ РОССИЙСКИЕ

Больше года назад **президент России Владимир Путин** дал поручение, в соответствии с которым парк создаваемой на базе «Авроры» единой Дальневосточной авиакомпании (ДАК) должен быть доукомплектован российскими самолетами. Интересы отечественного авиапрома важнее интересов эксплуатантов, уточнил он в октябре 2020 г. Однако из концепции развития компании до 2025 г., с которой ознакомились «Ведомости», следует, что в 2021–2022 гг. она получит два турбовинтовых самолета DHC-6 Twin Otter (19 мест) и семь более вместительных Bombardier DHC-8 (50 пассажиров) и DHC-8-Q400 (на 70–78 мест). А основные поставки новых российских местных и региональных самолетов начнутся только с 2023 г. Это, как предполагается, будет «Байкал» на девять пассажиров производства Уральского завода гражданской авиации (УЗГА) и Ил-114-300 на 68 мест производства Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК, входит в «Ростех»). Пока эти модели даже не сертифицированы. До этого из российских самолетов новый дальневосточный перевозчик должен получить только четыре Superjet 100 на 98 мест, а с 2024 г. начнутся поставки L-410, которые также собирает УЗГА по лицензии чешского производителя Aircraft Industries.

При этом в концепции указано, что «в случае неготовности отечественной авиатехники в запланированном объеме» будут поставляться иностранные аналоги. Источник «Ведомостей», близкий к «Ростеху», а также собеседник, знакомый с обсуждением проекта ДАК, утверждают, что и Superjet 100 компания может не получить: программа их поставок на ближайшие годы расписана для авиакомпаний «Россия», Red Wings и «Азимут».

Всего в 2021–2025 гг. ДАК будет закуплено 68 самолетов, из них 45 российских. Выведут из парка 107 воздушных судов, включая 27 вертолетов Ми-8 и все эксплуатируемые старые советские самолеты типа Ан-24 и Ан-26, Як-40, Ан-2 (80 шт.). В итоге парк сократится с 215 судов в 2019 г. до 176 в 2025 г. При этом пассажиропоток к 2025 г. должен вырасти в 2 раза до 2,03 млн человек с 1,04 млн человек в 2019 г.

Представитель Минпромторга говорит, что работа над концепцией авиакомпании пока не завершена, график и объемы поставок еще будут уточняться. При этом в Минвостокразвития и Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) утверждают, что график поставок уже согласовали и Минпромторг, и авиакомпания «Аврора», и ГТЛК. Источник «Ведомостей», знакомый с ходом обсуждения проекта, пояснил, что у ведомств есть разногласия по проекту. В частности, не ясно, как коррелируют показатели прогнозного пассажиропотока внутри ДФО до 2025 г. и сокращение размера парка воздушных судов объединенной авиакомпании.

Закупка и поддержание летной годности новых российских самолетов обойдется федеральному бюджету в 34 млрд руб. в 2021–2025 гг., из них 914 млн выделяют в этом году, следует из концепции. Распорядителем этих денег будет Минпромторг. В Минфине сказали, что работа над финансовой моделью новой «Авроры» и объемами господдержки продолжается.

Пока не будут сертифицированы российские самолеты, авиакомпании придется закупать старые иностранные суда, но с ними могут возникнуть проблемы, говорит директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. Речь идет о канадских ДНС-8: «Самолеты ДНС-8 уже серийно не выпускаются. Их можно приобрести только на вторичном рынке, а возобновление производства модели ДНС-8-400 под вопросом. Bombardier ранее продала права на турбовинтовую линейку, и одним из условий продажи был перенос производства с существующей промплощадки на новую. Новую площадку инвесторы так и не нашли, поскольку и заказов на эти самолеты нет», – объясняет Пантелеев. Ведущий эксперт Центра инфраструктурных проектов Высшей школы экономики Андрей Крамаренко согласен, что закупать самолеты на вторичном рынке нелогично. «Менять старые советские самолеты нужно на машину, которая выпускается серийно. Иначе у эксплуатантов возникнут те же самые проблемы со стоимостью поддержания летной годности уже через пять лет», – говорит эксперт.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/04/08/865070-dalnevostohnaya-aviakompaniya>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ТАТЬЯНА ДМИТРАКОВА; 2021.04.08; ГОНДОЛЫ НАД АМУРОМ; НАЧАЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ТЕРМИНАЛА КАНАТНОЙ ДОРОГИ МЕЖДУ РОССИЕЙ И КИТАЕМ

Первую из 152 свай забили в основание будущего терминала трансграничной канатной дороги, которая через два года свяжет российский Благовещенск и китайский Хэйхэ.

– Пассажирский терминал на нашей стороне станет частью проекта «Золотая миля» – искусственной насыпной территории на берегу реки Амур в центре Благовещенска, – подчеркнул губернатор региона Василий Орлов.

Соглашение о создании необычного инфраструктурного объекта правительства РФ и КНР подписали 3 сентября 2015 года. Осенью 2020-го получено положительное заключение проектной документации от Главгосэкспертизы России и выдано разрешение на строительство. В ноябре наблюдательный совет ТОР «Приамурская» принял решение расширить границы территории опережающего развития для строительства подвесной трассы.

– Линия над Амуром станет первой в мире трансграничной канатной дорогой и центром туристического кластера, – сообщил Павел Поселенов, президент группы компаний

«Инград» – технического заказчика проекта. – Новая канатка позволиткратно увеличить поток туристов в Благовещенск.

Особенность стройки и в том, что вложения в нее – исключительно частные. Их делают российская группа компаний «Регион» и китайская «Цзиньлунган». Объем инвестиций в российскую часть проекта – более 3,5 миллиарда рублей. Основная часть этой суммы пойдет на возведение четырехэтажной терминальной станции общей площадью 26 тысяч квадратных метров с культурными, развлекательными и деловыми площадками.

Дорога длиной 976 метров будет работать по маятниковому принципу, как фуникулер. По канатам над Амуром начнут «летать» гондолы, рассчитанные на 110 пассажиров каждая. Пересекать реку они должны за 2,5 минуты. Предполагается, что ежедневно этим транспортом воспользуются 6-7 тысяч человек.

Второе предназначение канатки и терминала с фасадом из двухслойной светопропускающей оболочки – создать еще один интересный объект для гостей Благовещенска. В здании намечено разместить арт-объекты и выставки, погружающие в русскую культуру.

<https://rg.ru/2021/04/07/reg-dfo/nachalos-stroitelstvo-terminala-kanatnoj-dorogi-mezhdu-rossiej-i-kitaem.html>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.04.08; ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ПОШЛА В ГОРУ; РОССИЯ ИЩЕТ ПУТЬ В КИТАЙ ЧЕРЕЗ АЛТАЙ

ОАО РЖД рассматривает возможность открытия пути в Китай через западный участок границы – небольшой отрезок между Казахстаном и Монголией. Исходно преодолеть сложный гористый рельеф предполагалось путем строительства тоннелей, сейчас ОАО РЖД рассматривает вариант эстакады. До сих пор попытки создать короткий транспортный коридор в Китай разбивались об экономическую нецелесообразность, усугубленную техническими и экологическими сложностями.

ОАО РЖД рассматривает возможность строительства погранперехода на западном участке границы с Китаем – отрезке длиной 55 км между Казахстаном и Монголией, где Республика Алтай непосредственно граничит с Синьцзян-Уйгурским автономным районом КНР, рассказал замгендиректора монополии Алексей Шило. По его словам, рассматриваются и другие варианты, в том числе и развитие коридоров через Казахстан и Монголию, а также предложенный Забайкальским краем переход в районе Приаргунска (см. “Ъ” от 29 января). Но «идеально, конечно, было бы для сети ОАО РЖД не концентрировать все эти **пункты пропуска** на Дальнем Востоке, потому что достаточно большое расстояние приходится преодолевать по БАМу и Транссибу и в целом там достаточно других узких мест».

У нас есть желание поизучать вопрос, связанный со строительством **пункта пропуска** в Китай из Алтая, – говорит господин Шило. – Там есть участок границы, в горной местности. Но для нас это был бы выход в Китай на самом коротком расстоянии, которое только возможно».

Топ-менеджер отметил, что тоннель обойдется очень дорого, но при строительстве железной дороги на эстакадах, «вполне возможно, что цена строительства будет окупаться теми преимуществами, которые мы получим». С Пекином вопрос пока не проговаривался, говорит господин Шило, с точки зрения топологии Китаю построить свой участок будет гораздо проще.

Вопрос короткого пути в Китай поднимался в 2000-х годах в контексте проекта газопровода «Алтай», идущего этим маршрутом. Однако из-за технических сложностей, невозможности согласовать цену с Китаем и экологических вопросов, связанных с необходимостью пересечения природного парка Укок, занимающего весь участок между границами, проект откладывался и сейчас считается менее приоритетным, чем потенциальный транзитный газопровод через Монголию. О том, что железная дорога

через Горный Алтай может быть построена как часть ВСМ «Евразия», в 2017 году рассказывал Александр Мишарин, занимавший тогда должность первого вице-президента ОАО РЖД. Предполагалось строительство тоннелей – 23-километрового китайского и 20-километрового российского.

Вместе с тем на действующих **пунктах пропуска** из-за введенного Китаем режима дополнительных мер эпидемиологической безопасности сохраняются сложности (подробнее см. “Ъ” от 29 января). За первый квартал объем перевозок сократился на 0,2%, пояснил Алексей Шило, но если в январе–феврале в преддверии китайского Нового года перевозки выросли на 7,8% и 11,8% соответственно, то в марте они упали на 15,8%, а за первые шесть дней апреля – на 18,9%. «По состоянию на утро у нас 70 поездов отставлено от движения в ожидании передачи на сопредельную территорию, – сообщает он. – В том числе 30 контейнерных поездов. Вместо 22 поездов мы в среднем в сутки передаем 13».

Мы рассчитываем, что постепенно объем товарооборота будет наращиваться и рано или поздно мы подойдем к тому, что нам нужно будет.

Тем не менее, говорит господин Шило, в перспективе количество выходов на сопредельную территорию должно будет увеличиваться. «Мы понимаем, что товарооборот будет расти, эпидемиологическая ситуация будет улучшаться. И рано или поздно мы подойдем к тому, что нужно будет построить дополнительный **пункт пропуска**», – полагает он.

Замгендиректора ИПЕМ Владимир Савчук полагает, что, поскольку проект отнесен в будущее, дефицит строительных мощностей, с которыми в последнее время сталкивалось ОАО РЖД, может уже перестать быть поводом для беспокойства. По его мнению, основной вопрос – это загрузка нового маршрута. Он полагает, что как базовый груз, скорее всего, будут рассматриваться контейнеры. Но если ориентироваться на контейнерный транзит, возникают новые вопросы, отмечает эксперт: так, возможность вывезти больше контейнеров из Китая необязательно означает, что удастся больше ввезти в Европу, где инфраструктура железных дорог ограничена.

<https://www.kommersant.ru/doc/4762493>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.04.08; ШТРАФБАУМЫ ДОРОГО ОБОЙДУТСЯ; ПЛАНКУ ДЛЯ НАРУШИТЕЛЕЙ НА ПЕРЕЕЗДАХ ПОДНЯЛИ ДО 5 ТЫСЯЧ РУБЛЕЙ

Госдума приняла поправки к КоАП, увеличивающие в пять раз – до 5 тыс. руб. – штраф для водителей, нарушающих правила на железнодорожных переездах. Дисконт в 50% при его оплате отменяется. Этим же законопроектом впервые вводится штраф до 30 тыс. руб. за незаконную высадку из общественного транспорта несовершеннолетнего безбилетника – наказывать за этот проступок будут водителей или контролеров. В «Союзе пассажиров» опасаются, что подростки будут злоупотреблять своими правами, бесплатно пользуясь общественным транспортом.

Принятый Госдумой законопроект содержит два важных нововведения. Прежде всего речь идет о ст. 12.10 КоАП «Нарушение правил движения через железнодорожные пути». Сейчас за грубые нарушения – выезд на переезд при закрытом (или закрывающемся) шлагбауме, при красном сигнале светофора – применяется лишение прав на срок до 3 месяцев или штраф в 1 тыс. руб. Штраф будет увеличен до 5 тыс. руб. без права на дисконт при оплате в течение 20 дней. Это же наказание, согласно законопроекту, будет применяться, если водитель пересекает нерегулируемый переезд в тот момент, когда поезд к нему приближается в «пределах видимости» (термин не расшифрован). За более мелкие нарушения (например, самовольное открытие шлагбаума) сегодня применяется штраф в 1 тыс. руб. без лишения. Санкция также увеличивается до 5 тыс. руб. (без права дисконта).

На регулируемых переездах установлено 270 автоматических камер, рассказали “Ъ” в ОАО РЖД. На нерегулируемых – нарушения выявляет сотрудник ГИБДД.

Законопроект **Минтранс** инициировал еще в 2014 году для борьбы с авариями, в Госдуму поправки внесли лишь в 2018 году. «Ожидаем, что дополнительные законодательные меры помогут водителям еще раз задуматься о необходимости соблюдения ПДД», – говорят в РЖД. **Поправки повысят дисциплину на переездах, и снизят количество ДТП**, добавляют в **Минтрансе**. В 2019 году РЖД предлагала привлекать к уголовной ответственности водителей, которые при пересечении переезда стали виновниками столкновения с поездом, но законопроекта представлено не было. Отметим, в 2020 году произошло 204 аварии на переездах (-18% к 2019 году), основная их часть – на территории Московской, Западно-Сибирской и Кавказской железных дорог.

«Если водитель решил нарушить правила, осознавая реальную опасность, останавливать его должно препятствие, а не вероятность штрафа», – считает адвокат Сергей Радько. – В стране остаются тысячи неохраняемых и необорудованных переездов, и именно эту проблему надо решать в первую очередь».

Законопослушных водителей может ждать несправедливое наказание, продолжает господин Радько, из-за наличия формулировки «предел видимости»: инспектор может решить, что поезд приближается, а водитель его не видит.

Другой поправкой вводится новая ст. 11.33 КоАП. За принудительную высадку несовершеннолетнего пассажира, у которого нет билета, водитель будет оштрафован на 5 тыс. руб., контролер – на 20–30 тыс. руб. В 2017–2018 годах в России массово фиксировались случаи, когда подростков за безбилетный проезд высаживали на мороз. Госдума запретила так делать в феврале 2021 года, приняв соответствующий закон, (вступил в силу 7 марта), следом приняты и санкции за нарушение.

Подростки будут злоупотреблять правом, бесплатно пользуясь общественным транспортом, считает глава «Союза пассажиров» Кирилл Янков. «Алгоритм действий» должностных лиц в соответствии с законом до конца не ясен, говорят в подмосковном «Мострансавто», не установлена и ответственность родителей, которые «не позаботились о пополнении карты оплаты проезда для своего ребенка». «Мы рассчитываем на сознательность пассажиров, рассматривая случаи, когда у ребенка не было возможности оплатить проезд, как случайность», – говорят в компании. – Но, если такие инциденты начнут приобретать систематический характер, мы надеемся на внесение изменений». «Принимаемый закон не означает, что можно игнорировать оплату проезда, – считают в московском ГКУ «Организатор перевозок». – Ответственность за безбилетный проезд сохраняется, после составления протокола штраф придется оплатить родителям».

<https://www.kommersant.ru/doc/4762492>

ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА ЗГИРОВСКАЯ; 2021.04.08; ПЕРВОЕ БЕСПИЛОТНОЕ МЕТРО ЗАПУСТЯТ В РОССИИ ДО 2025 ГОДА; МАССОВОМУ ВНЕДРЕНИЮ ПОЕЗДОВ БЕЗ МАШИНИСТА МЕШАЮТ ОТСУТСТВИЕ ЗАКОНОВ И НЕДОВЕРИЕ К ТЕХНОЛОГИЯМ

Президент Татарстана Рустам Минниханов и совладелец «Трансмашхолдинга» (ТМХ) Андрей Бокарев 6 апреля обсудили дорожную карту создания первого в России беспилотного метрополитена. Карта подготовлена рабочей группой, в которую входят представители ТМХ, минтранса Татарстана, МУП «Метроэлектротранс», ОЭЗ «Иннополис» и др.

Уже в 2021 г. отдельные участки линии метрополитена Казани оснастят системой контроля платформенного пространства, а на некоторых поездах установят систему обнаружения препятствий, сообщили «Ведомостям» в ТМХ. Дальнейшие шаги предполагают тестирование составов и оценку результатов. Полностью в беспилотном режиме работа казанского метро должна быть отлажена к 2025 г.

«Полная автоматизация движения в метро – вопрос ближайших 2–3 лет, при этом требуется уделять внимание минимизации интервалов движения», – сказал «Ведомостям» управляющий директор по развитию интеллектуальных систем управления ТМХ, глава компании «Локотех-сигнал» Андрей Романчиков.

«Локотех-сигнал», «дочка» ТМХ, уже разработала базовую для беспилотного движения технологию – семейство продуктов по машинному зрению Ctrl@Vision, которая позволяет обнаруживать препятствия, контролировать пространство, мониторить в реальном времени состояние и действия машиниста, дистанционно управлять подвижным составом, распознавать сигналы светофоров и проч.

Все остальные технологии, необходимые для запуска беспилотных поездов, у ТМХ находятся в высокой степени проработки, говорит Романчиков: отдельные продукты готовы, из них можно собрать комплексное решение и начать обкатку. Уже все выпускаемые ТМХ поезда для метрополитенов имеют в соответствии с международными стандартами статус GoA-4 ready – это значит, что системы поезда (двигатели, двери, вентиляция, торможение) контролируются в цифровом режиме, а конструкция поезда предусматривает легкие модификации под новые возможности.

Помимо Казани беспилотные технологии можно внедрить на существующих и строящихся линиях метрополитенов в городах, где эксплуатируется подвижной состав ТМХ, добавляет Романчиков.

АО «Трансмашхолдинг» – крупнейший производитель железнодорожного и городского рельсового транспорта в России и СНГ. В структуру ТМХ входят 15 производственных и сборочных площадок в России и мире (Швейцарии, Венгрии, ЮАР, Египте, Аргентине, Белоруссии и Казахстане). В 2020 г. выручка ТМХ выросла на 6,6% до 305 млрд руб. 20% ТМХ принадлежит французской Alstom, 80% – у структур бизнесменов Искандара Махмудова, Андрея Бокарева, а также главы совета директоров группы Дмитрия Комиссарова и гендиректора компании Кирилла Липы.

Выбор Казани для запуска беспилотного метро – хорошая идея, ведь это самый молодой метрополитен России, говорит директор по маркетингу компании – разработчика систем мониторинга состояния водителя «Антисон» Артемий Доможаков. В нем всего одна линия из 11 станций протяженностью 16,7 км. В парке 14 четырехвагонных электропоездов, обеспеченных новейшими системами автоматики.

Прежде всего такие беспилотные системы в мире вводятся на простых маршрутах, которые не подразумевают большое количество остановок, согласен профессор МАДИ Михаил Якимов. Например, в поездах, курсирующих до аэропорта и обратно. В Сеуле, Париже и Милане беспилотные системы используют лишь на некоторых ветках метро, а оставшиеся работают с пилотом. В целом беспилотные поезда уже эксплуатируют в метрополитенах около 20 стран мира, в том числе в Ванкувере, Дубае, Копенгагене, Лондоне, Париже, есть примеры в Австралии, Китае, США, Японии и др.

Полностью автоматическое движение на рельсовом транспорте технически намного быстрее достижимо, чем на автомобильном, комментирует представитель «Синара – транспортные машины» (СТМ, группы «Синара»). Именно в закрытых системах вроде метро или сортировочных станций, где снижен риск постороннего человеческого фактора, беспилотное вождение может быть наиболее эффективно и безопасно, уверены в СТМ.

Технология беспилотных поездов исключает риск допущения ошибок локомотивной бригадой, что повысит безопасность перевозок и позволит точнее соблюдать график движения и выдерживать интервал, сказал «Ведомостям» представитель компании «Аэроэкспресс». В компании поддерживают инициативы по внедрению таких технологий, так как автоматическое управление менее энергозатратно, и в совокупности все это сделает перевозки более экономически эффективными. Но в «Аэроэкспрессе» подчеркивают необходимость законодательных доработок и внесения изменений в правила технической эксплуатации магистралей, другую нормативную документацию.

В правилах технической эксплуатации железных дорог и метро нет такого понятия, как «беспилотное средство», готовых актов и документов по этой теме в России нет, признают в «Локотех-сигнале». «Кто будет наказан в случае какого-либо нарушения? Раньше мог быть машинист, теперь, получается, решение принимает компьютер. Юридические пробелы накладывают ограничения на возможность не только внедрения, но и тестирования технологий», – рассуждают специалисты.

Но уже в 2021 г. должны быть разработаны предварительные стандарты «Системы управления железнодорожным транспортом в автоматическом и дистанционном режимах», а в течение нескольких лет их скорректируют и примут как ГОСТы, сообщили «Ведомостям» в «Локотех-сигнале». Подготовкой нормативной базы занимается рабочая группа под руководством Объединения производителей железнодорожной техники, в нее входят представители РЖД, ТМХ, «Синары», МТЗ «Трансмаш», профильных НИИ и т. д. Обустройство беспилотного метро весьма затратный проект, обращает внимание директор направления «Инжиниринг» группы компаний SRG Алексей Ефанов: это НИОКР, обучение персонала, переоборудование линий и другие сопутствующие затраты. Якимов тоже опасается, что эти расходы «с лихвой перекроют всю экономию за счет сокращения ставок машинистов поездов». «Цель, которую пытаются достичь владельцы транспортных систем во многих городах, – это повышение эффективности функционирования за счет снижения себестоимости работы метрополитена. Такие задачи ставятся в странах с высоким уровнем заработных плат подобных специалистов. Впервые такой состав стал использоваться в ОАЭ, в Дубае. Поэтому нужно несколько раз подумать, прежде чем реализовывать в казанском метро такой проект», – сказал он «Ведомостям».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/04/08/865072-bespilotnoe-metro>

КОММЕРСАНТЬ ЕКАТЕРИНБУРГ; ЕВГЕНИЯ ЯБЛОНСКАЯ; 2021.04.08; ЦИФРОВАЯ ЛОГИСТИКА; КАК ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ПРОНИКЛИ НА УРАЛЬСКИЙ РЫНОК ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Ускоренное внедрение цифровых решений в сфере логистики и грузоперевозок стало ответной мерой бизнеса на условия, созданные ограничениями из-за пандемии COVID-19. Принятые шаги позволили отдельным предприятиям прирасти по объемам грузов в Уральском регионе до 60%. При этом значительно вырос уровень сервиса и скорость их работы. По прогнозам участников рынка, тренд на автоматизацию, упрощение, а также перевод всех возможных операций в онлайн-пространство продолжится. Важным направлением развития в регионах в 2021 году станет e-commerce.

Несмотря на сложности 2020 года – карантинные ограничения и самоизоляцию – сфера грузоперевозок в Свердловской области показала положительную динамику. По данным Свердловстата, за 2020 год автомобильный транспорт на Среднем Урале перевез 34,3 млн тонн грузов, что на 1,8% больше, чем за 2019 год. Погрузка на Свердловской железной дороге (СвЖД) в 2020 году составила 142,6 млн тонн, что на 1,3% больше, чем за 2019 год.

О наращивании темпов перевозок рассказывают и участники транспортного рынка. «В 2020 году грузооборот по УрФО вырос на 7%. В этом году мы ожидаем, что он будет чуть больше. Поэтому в феврале мы открыли в регионе еще два подразделения: в Новоуральске и Озерске», – рассказал генеральный директор ГК «Деловые Линии» Фарид Мадани. Оператор экспресс-доставки СДЭК увеличил объемы грузов на Урале на 60%. По словам директора территории СДЭК Ольги Мартюшевой, Урал – один из ключевых хабов в СДЭК: через Урал грузы отправляются и в Москву, и в Сибирь.

Согласно статистике интернет-сервиса для грузовладельцев и перевозчиков «Монополия. Онлайн», самыми популярными направлениями для перевозки грузов автотранспортом остаются города-миллионники Екатеринбург и Челябинск, быстро растут Тюмень и Копейск. Например, в феврале направление на Екатеринбург составляло 53% от общего

количества рейсов по Уралу, а направление Тюмень и Копейск – 27% и 22% соответственно. Самые популярные продовольственные грузы: фрукты, картофель, макаронные, кондитерские и хлебобулочные изделия, сыр, молочная продукция, алкогольные и безалкогольные напитки. Из непродовольственных грузов большую долю занимают строительные материалы.

Перевозки через виртуальную реальность

Пандемия коронавируса значительно ускорила развитие, внедрение и использование цифровых приложений в сфере грузоперевозок. «Логистика в России очень консервативна, и цифровизация происходит медленнее, чем в любой другой сфере. В период режима повышенной готовности мы зафиксировали большой приток новых грузоперевозчиков на нашей платформе. На наш взгляд, это связано со сложностью коммуникации в прежней офлайн-модели из-за удаленной работы (грузоперевозчик, экспедитор, логист). Мы рассчитываем, что данная ситуация станет толчком для развития рынка именно в этом направлении», – отмечает руководитель отдела по работе с привлеченным транспортом «Монополия. Онлайн» Виктор Стройков.

Доля грузоперевозок, оформленных с помощью цифровых сервисов, на Свердловской железной дороге (СвЖД) с начала 2021 года увеличилась до 97%. «В январе–феврале 2021 года на Свердловской магистрали 97% документов на перевозку грузов было оформлено с применением электронной подписи: это на 9% больше, чем за аналогичный период 2020 года», – рассказали в **пресс-службе** СвЖД. Теперь для онлайн-заказа услуг, включая экспортные и транзитные перевозки, предоставление подвижного состава, погрузочно-разгрузочные и терминальные работы, можно использовать электронную торговую площадку ОАО «РЖД» «Грузовые перевозки» (ЭТП ГП). Сервис востребован в большей степени у клиентов, работающих на спотовом рынке, когда расчеты производятся сразу и требуется оперативная подача вагонов. При этом все необходимые документы и отчеты в системе формируются в электронном виде. В настоящее время активными пользователями ЭТП ГП являются более 60 грузоотправителей СвЖД. За два месяца 2021 года они заказали 1,1 тыс. вагонов.

ГК «Деловые Линии» во время пандемии запустила ряд цифровых сервисов: изменение данных в заказе онлайн по номеру телефона, отслеживание движения машины с адресной доставкой на карте, возможность оперативно связаться с менеджером по видеозвонку. Был автоматизирован процесс страхования, благодаря которому время ответа страховой сократилось с 10 дней до одного. Компенсации теперь при нарушении срока доставки выплачиваются автоматически – без подачи претензии. «Все это позволило клиентам решать логистические задачи, оставаясь на самоизоляции. Тренд на упрощение операций и перевод их в онлайн продолжается», – отметил Фарид Мадани.

Участники рынка признаются, что использование новых технологических решений позволяет серьезно повышать уровень их сервиса. Например, после внедрения QR-кодирования на своем крупнейшем терминале «Домодедово» транспортная компания «Байкал-Сервис» втрое увеличила скорость обработки грузов и сократила долю пересорта до уровня менее 0,001%. «С внедрением новой технологии процесс сдачи и выдачи грузов на складах ускорился. Сегодня время обслуживания одного клиента на оформлении не превышает, как правило, четырех минут. При безналичном расчете – до двух минут. А если клиент решит воспользоваться сервисом экспресс-выдачи груза, уведомив компанию в своем личном кабинете о времени прибытия на терминал, то получит груз сразу по прибытии на склад, не теряя ни минуты», – рассказали в **пресс-службе** «Байкал-Сервис».

Технология оплаты по QR-коду доступна в пунктах выдачи заказов компании СДЭК. «Раньше клиенты чаще оплачивали заказы в момент получения, однако 2020 год показал востребованность бесконтактной оплаты. Постепенно мы внедряем технологию QR-оплаты в наших офисах повсеместно», – говорит Ольга Мартюшева.

Внедрение и расширение использования новых технологических решений, привело к тому, что выросла потребность в площадках для хранения больших массивов данных. Как рассказал Фарид Мадани, на данный момент компания ведет несколько проектов, где применяется метод Big Data. Сбор данных с транспортных средств и GPS-трекеров позволяет анализировать манеру вождения водителя и состояние машин. На основании анализа формируются рекомендации для более безопасного и экономичного движения. BI-система позволяет ускорить анализ и проверку гипотезы, а выводы использовать в маркетинге, продажах, финансах. «Внедрение этого решения сократило время подготовки отчетов в два-три раза, улучшило качество сервиса и снизило издержки на работе персонала и расходе топлива», – подчеркнул господин Мадани.

По словам Виктора Стройкова, логистические и транспортные компании стараются максимум функций перевести в онлайн-пространство. Например, чтобы минимизировать общение по телефону и долгие переписки, они разрабатывают шаблоны и скрипты, которые отвечают регулярным запросам клиента и быстро решают его проблему или задачу. Например, в 2020 году «Байкал-Сервис» запустил и масштабировал проект, который позволил клиентам в сотне крупных городов в режиме реального времени получать информацию о статусах груза во время забора и доставки. Результатом стало пятикратное сокращение потока обращений по этой теме в контактный центр. Если ранее в компании СДЭК общались с клиентами очно, то теперь в ряде случаев организуются онлайн-встречи.

Операторы связи в деле

Внедрение цифровых решений в сфере грузоперевозок идет на пользу не только операторам и клиентам, но и муниципалитетам. Например, «Ростелеком» на дорогах Ханты-Мансийского автономного округа создает комплекс систем автоматического весового и габаритного контроля. «Интеллектуальная система, состоящая из встроенных в дорожное покрытие датчиков и установленных видеокамер с инфракрасным прожектором, измеряет вес и габариты транспортного средства во время движения. Система также будет определять осевые нагрузки, количество колес на оси и тип транспортного средства. Кроме того, автоматически будут распознаваться государственные регистрационные номера, скорость, направление движения и расположение большегруза на дороге. Умный комплекс проверит наличие специального разрешения на провоз груза, а также будет вести статистику проездов с нарушениями на конкретной автодороге», – рассказал директор Ханты-Мансийского филиала ПАО «Ростелеком» Дмитрий Лукошков.

Модернизация дорожной инфраструктуры проводится в рамках реализации **национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. «Система позволит не только сохранить качество дорожного покрытия, продлить срок его службы, но и выявлять и предотвращать нарушения правил дорожного движения тяжеловесными и крупногабаритными транспортными средствами», – отметил директор управления автомобильных дорог ХМАО Сергей Аксенов.

Интернет-магазины развивают логистику

Одной из основных тенденций 2020 года, которая отразилась на рынке грузоперевозок, стало наращивание оборотов покупок через интернет-магазины и развитие доставки до двери. «Активно идет развитие дистанционных и онлайн-сервисов для клиентов благодаря развитию e-commerce, активизировались маркетплейсы в регионах – они расширяют сеть распределительных центров и привлекают региональных продавцов», – отмечает Фарид Мадани. «Люди не возвращаются в офлайн, они по-прежнему продолжают совершать покупки в интернет-магазинах. Рост сегмента e-commerce уверенно продолжается», – подтверждает Ольга Мартюшева.

По данным Avant Shop, в апреле 2020 года открылось в 1,5 раза больше новых интернет-магазинов, чем за тот же период годом ранее. С начала режима самоизоляции в апреле

2020 года оборот крупнейших ритейлеров увеличился почти на 24% по сравнению с мартом и на 36% по сравнению с апрелем прошлого года. Заказов стало на 25% больше.

«Стремительное увеличение заказов в интернет-магазинах способствовало росту спроса на доставку. Особенно на “последней миле” – от терминала до адреса клиента. Закономерно увеличился и объем заказов на поставки в крупные маркетплейсы. Чтобы обеспечить быструю и беспроблемную доставку в распределительные центры онлайн-ритейлеров, нам надо было оперативно предложить логистическое решение, позволяющее клиентам сдавать груз по правилам маркетплейсов, не боясь отказов. В итоге процент возврата грузов у поставщиков онлайн-ритейлеров сократился в 5-6 раз», – рассказал Фарид Мадани.

Участники рынка прогнозируют, что данная тенденция будет масштабирована в ближайшие годы. Исходя из этого курьерские службы доставки адаптируют свои сервисы под потребности интернет-магазинов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4762106>

РБК; НАДЕЖДА ФЕДОРОВА, СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2021.04.07; ВЛАСТИ ПРЕДЛОЖИЛИ ПЕРЕЧИСЛЯТЬ В БЮДЖЕТ СВЕРХДОХОДЫ ОТ РОСТА ЦЕН НА МЕТАЛЛ ЭТИ ДЕНЬГИ МОГУТ ПОЙТИ НА ПОДДЕРЖКУ БЮДЖЕТНЫХ СТРОЕК

Власти ищут способы регулирования растущих цен на металл. Возможные варианты – субсидирование бюджетных строек за счет возросших налоговых отчислений металлургов и перечисление в бюджет сверхдоходов от продажи металлопродукции

Во вторник, 6 апреля, Минстрой провел совещание с участием представителей металлургических компаний, на котором обсудил рост цен на стройматериалы. Представитель Минпромторга – заместитель министра промышленности и торговли Виктор Евтухов озвучил свои варианты стабилизации цен на металлопродукцию, которая используется в строительстве, рассказали РБК два источника, участвовавших во встрече.

РБК направил запрос в Минпромторг.

Минпромторг озвучил на совещании два варианта регулирования цен. Суть первого в следующем: установка индикативной цены на все основные позиции металлопродукции, используемой в строительстве (металлолома, железнорудного сырья, арматуры, металлопроката и т.п.). Согласно этому варианту у компаний, которые будут продавать продукцию на внутренний рынок или на экспорт выше установленной цены, будет изыматься часть излишней маржи, возможно, за счет повышения налогов на продажи по завышенным ценам. Полученные деньги планируется направлять на поддержание и строительство государственных объектов. Для реализации этой идеи необходимо будет внести изменения в Налоговый кодекс, добавил источник.

Другой вариант, предложенный министерством, – это компенсировать изменения цен бюджетных строек за счет повышенных поступлений налогов металлургических компаний. «Речь шла о том, что если металлурги сейчас будут получать большую маржу за счет роста цен, они заплатят в бюджет налогов больше, чем было запланировано. Этими излишними налогами предложили компенсировать те изменения цен, которые будут заложены в бюджетные стройки», – поясняет источник РБК. Речь не идет о росте налоговых ставок для металлургических компаний, добавил он, уточнив, что «оба предложения еще глубоко не прорабатывались ни властями, ни отраслями».

Кроме того, для большего ограничения экспорта металлолома, на который с февраля действует пошлина в размере 5%, но не менее €45 за тонну, Минпромторг на совещании предложил установить только два возможных пункта вывоза – в Калининграде и на Дальнем Востоке, рассказали участники совещания. Евтухов ранее пояснял, что пошлины на экспорт лома нужны, чтобы сдерживать рост цен на арматуру, в цене которой лом составляет около 80%.

После выхода публикации в **пресс-службе** Минстроя подтвердили, что предложения по регулированию цен на строительные материалы обсуждались в ходе совещания. В министерстве не ответили на вопрос, какую из инициатив поддерживают, отметив лишь, что в любом случае все они потребуют детальной проработки.

В минувшую пятницу вопрос цен на сталь и на лом обсуждался и на совещании у **вице-преьера Марата Хуснуллина**. По словам двух источников РБК, близких к участникам совещания, он поручил ФАС совместно с Минпромторгом до конца апреля проверить производственные цепочки металлургического сырья, а также схемы его поставок на предмет завышения цен. **Хуснуллин** также допустил привлечение правоохранительных органов к выполнению этой задачи. Кроме этого **Хуснуллин** поручил Минстрою запросить данные у ФНС о налоговых поступлениях от металлургов и строителей за первый квартал этого года и за прошлый год. Представитель **Хуснуллина** отказался комментировать итоги совещания, заявив, что **вице-премьер** на постоянной основе ведет работу по мониторингу цен на материалы для строительства и совместно со всеми заинтересованными сторонами разрабатывает комплекс мер для стабилизации цен на рынке стройматериалов.

Ранее Минстрой предложил пересматривать цены на длинные госконтракты, если из-за роста стоимости стройматериалов общая стоимость строительных или реставрационных работ изменилась более чем на 5%.

РБК направил запрос в «Русскую сталь» (объединяет крупнейшие металлургические компании).

В декабре прошлого года застройщики заявили о резком росте цен на металлопрокат и арматуру, отмечая, что с середины ноября цены на последнюю выросли на 50%. Бизнес связывал рост стоимости в том числе с большими объемами экспорта металла. Власти тогда предложили развивать механизм прямых контрактов между застройщиками и металлургическими компаниями и ввести экспортные пошлины на стальную продукцию. С 1 февраля были введены платежи за экспорт лома, которые, по словам **Хуснуллина**, частично стабилизировали ситуацию.

По словам президента Национального объединения строителей (НОСТРОЙ; входят более 90 тыс. застройщиков и строительных подрядчиков) Антона Глушкова, после небольшой стабилизации цен в январе-феврале 2021 года, в марте рост цен возобновился. В целом в связи с ростом цен на металл себестоимость строительства многоквартирных домов выросла на 3–5%, говорит Глушков.

Аналитики «Атона» напоминают, что цены на сталь в России зависят от экспортных котировок и любое их регулирование будет неэффективно. По их словам, отрасль цикличная и высокие цены на сталь – это краткосрочный тренд.

По мнению аналитиков БКС, маловероятно, что сценарий с установкой индикативной цены на все основные позиции металлопродукции, используемой в строительстве, будет реализован. Эта мера может обойтись компаниям сектора в 12–14% рыночной капитализации, подсчитали они.

https://www.rbc.ru/business/07/04/2021/606c8b4a9a79476001c9be4e?from=column_6

ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПЛАТОНОВА; 2021.04.08; ПЯТИЗВЕЗДНЫЙ МАЙ: МЕСТ В ДОРОГИХ ОТЕЛЯХ СОЧИ И КРЫМА НА ПРАЗДНИКИ УЖЕ НЕТ; ПО СРАВНЕНИЮ С 2019 ГОДОМ СПРОС НА РОССИЙСКИЕ ЧЕРНОМОРСКИЕ КУОРТЫ ВЫРОС БОЛЕЕ ЧЕМ ВДВОЕ

А вот авиабилеты на майские праздники в Крым и Сочи можно найти даже чуть дешевле, чем в апреле, сообщили «Известиям» в туристическом сервисе «Туту.ру».

– Средние цены на авиабилеты с отправлением в мае в Крым и Сочи снизились на 2–5% по сравнению с апрелем. Спрос и на авиа-, и на железнодорожные билеты вырос незначительно, в пределах 2%, – сказали в компании.

Похожие данные сообщили и в сервисе по поиску авиабилетов Aviasales.

– Дело в том, что поведение туристов, особенно самостоятельных, в связи с пандемией изменилось: если раньше бронировали за месяц-два, то сейчас – за 4–5 дней. О росте спроса на майские в сравнении с апрелем говорить еще рано. Не исключено, что мы увидим бум продаж непосредственно перед праздниками, – пояснили в компании.

Средняя стоимость перелета в Симферополь на майские праздники составит 12,8 тыс. (билет туда-обратно), в Сочи – 11,8 тыс. рублей.

<https://iz.ru/1147974/anastasiia-platonova/piatizvezdnyi-mai-mest-v-dorogikh-oteliakh-sochi-i-kryma-na-prazdniki-uzhe-net>

КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА, АЛЕКСАНДР ОСИПОВ; 2021.04.08; РОССИЯНЕ ГОТОВЫ ПРОРВАТЬ ВСЕ ГРАНИЦЫ; НО ТУРОПЕРАТОРЫ ОПАСАЮТСЯ, ЧТО ИХ УДЕРЖАТ

Программа кэшбэка на путешествия внутри страны и реализация отложенного спроса на отдых за рубежом взбудрили участников организованного туристического рынка. В марте продажи операторов и агентов превысили уровень 2019 года. Но дальнейшая динамика рынка сильно зависит от реакции властей на взрывной рост заболеваемости COVID-19 в Турции. Сейчас это самое востребованное выездное направление, ограничение перевозки на котором может привести к коллапсу туррынка.

Но пока, по словам собеседников “Ъ” на туррынке, никаких уведомлений о возможном ограничении авиасообщения с Турцией сделано не было. Один из них предполагает, что конкретика появится в пятницу, после совещания в федеральном правительстве. В Роспотребнадзоре запрос “Ъ” переадресовали в оперштаб по борьбе с коронавирусом. Там сообщили, что о принятых решениях будет объявлено отдельно.

<https://www.kommersant.ru/doc/4762536>

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2021.04.08; БЕНЗИН НЕ СТОИТ НА МЕСТЕ; ЦЕНА ТОПЛИВА УЖЕ ВЫПОЛНИЛА ГОДОВУЮ НОРМУ

Стоимость бензина на заправках с начала года выросла на 3,2% – это больше, чем за весь 2020 год, следует из данных Росстата. Только за минувшую неделю бензин подорожал на 0,3%. При этом в оптовом звене топливо перестало дорожать, а в рознице цены останутся в пределах годовой инфляции, уверяют в ФАС и Минэнерго. Эксперты отмечают, что рост цен на заправках был неизбежен, поскольку большинство АЗС работали с убытками.

Розничные цены на бензин в России за неделю, завершившуюся 5 апреля, выросли на 0,3%, сообщил Росстат 7 апреля. Таким образом, с начала года рост составил уже 3,2% – это в 1,3 раза больше, чем за весь 2020 год. В прошлом году АИ-92 и АИ-95 подорожали на 2,5%, дизтопливо – на 1,4%. Рост цен также пока существенно обгоняет потребительскую инфляцию, которая на 5 апреля составила 2,1% с начала года. Между тем регуляторы неустанно подчеркивают, что намерены удержать рост цен на топливо в целом за год в пределах инфляции.

<https://www.kommersant.ru/doc/4762497>

КОММЕРСАНТЪ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2021.04.08; ГОСКОМПАНИИ НЕ ПОТРАТИЛИСЬ У ПРИЛАВКА; В ГОД ПАНДЕМИИ РОСЛИ ТОЛЬКО БЮДЖЕТНЫЕ ЗАКУПКИ

По итогам коронавирусного года объемы госзаказа просели на 10%, при этом спад вызван снижением активности госкомпаний, госзаказчики же нарастили бюджетные расходы, следует из доклада Высшей школы экономики. При этом эксперты указывают на положительное влияние пандемии на рост конкуренции и ослабление «аукционного крена». В закупках госкомпаний улучшение конкуренции не столь однозначно и может сопровождаться уходом закупок в тень.

Эксперты Высшей школы экономики в докладе «Система госзакупок в РФ» отметили сокращение объемов госзаказа по итогам 2020 года – суммарный объем контрактов, заключенных государством (ФЗ-44) и госкомпаниями (ФЗ-223), составил 29,1 трлн руб. против 32,2 трлн руб. годом ранее, а их удельный вес в ВВП – 27% против 29,5%. Впрочем, само государство в пандемию нарастило объемы контрактации с 8,4 трлн руб. до 8,9 трлн руб. Напомним, что упрощение доступа бизнеса к госзаказу стало одной из ключевых антикризисных мер на фоне падения спроса.

<https://www.kommersant.ru/doc/4762550>

ТАСС; 2021.04.07; ЭРДОГАН ЗАЯВИЛ, ЧТО ТУРЦИЯ НЕ ОТКАЖЕТСЯ ОТ СТРОИТЕЛЬСТВА КАНАЛА «СТАМБУЛЬ»

Турция ни при каких обстоятельствах не откажется от реализации проекта канала «Стамбуль», который призван стать новой судоходной артерией, соединяющей Черное и Мраморное моря. Об этом сообщил в среду президент Турции Тайип Эрдоган.

«Независимо от того, кто что хочет или не хочет, мы начинаем и мы сделаем канал «Стамбуль», который будет служить нашему народу», – приводит его слова Anadolu.

Кроме того, Эрдоган также выступил с утверждением, что за публикацией открытого письма отставных адмиралов в поддержку конвенции Монре́ стоит основная оппозиционная Народно-республиканская партия (НРП). «Среди [подписавшихся адмиралов есть и члены НРП, а также те, кто находится в ее руководстве. Они пытаются как-то оправдать этот документ, который напоминает переворот», – сказал президент страны.

<https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/11088261>

ТАСС; 2021.04.07; СИЛУАНОВ ПРЕДЛОЖИЛ УСТАНОВИТЬ ЛЬГОТЫ ДЛЯ НПФ ПРИ ИНВЕСТИРОВАНИИ В ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ

Министр финансов РФ Антон Силуанов предложил установить льготное регулирование для пенсионных фондов и страховых компаний при вложении средств в инфраструктурные проекты. Об этом он сообщил на Биржевом форуме 2021.

«Есть ресурсы ФНБ, сейчас субъекты РФ подключаем, будем стимулировать их инвестиционными кредитами. Может быть, подумать, как ослабить регуляторику для таких инвесторов, как пенсионные фонды, страховые компании, чтобы можно было вкладывать вместе с государством. ФНБ вкладывает, предположим, средства в инфраструктурные проекты, предположим, в ВСМ «Москва – Санкт-Петербург», и более такое льготное регулирование для других инвесторов», – отметил Силуанов.

В свою очередь глава ЦБ РФ Эльвира Набиуллина подчеркнула, что такие меры можно обсудить при наличии прозрачных критериев и форм инвестирования. «Когда государство вкладывает в какой-то проект, это в некотором смысле повышает, наверное, гарантии возвратности и доходности, но не является гарантией такой возвратности и доходности, поэтому каждый проект нужно смотреть еще раз: деньги пенсионеров, конечно, автоматически негосударственные пенсионные фонды, я не думаю, что должны соинвестировать в проект, в который идет ФНБ», – сказала она.

«Давайте обсудим, если будут прозрачные критерии, формы инвестирования, понятные в том числе для таких инвесторов», – добавила Набиуллина.

<https://tass.ru/ekonomika/11086049>

ТАСС; 2021.04.07; ГОСДУМА ВВЕЛА ШТРАФЫ ЗА ВЫСАДКУ ДЕТЕЙ-БЕЗБИЛЕТНИКОВ ИЗ ТРАНСПОРТА

Госдума в среду приняла в третьем – заключительном – чтении законопроект, предусматривающий штрафы до 30 тыс. рублей 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, не достигшего возраста шестнадцати лет, не подтвердившего оплату проезда» и следующего без сопровождения взрослого, повлечет штраф для водителя 5 тыс. рублей, а для должностных лиц – от 20 тыс. до 30 тыс. рублей. В законе содержится уточнение, что речь идет о действиях, которые не содержат уголовно наказуемого деяния.

Авторами поправок о штрафах за высадку детей-безбилетников 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. Они были включены в текст закона в ходе второго чтения.

Как отметил ранее спикер Госдумы Вячеслав Володин, «такое существенное административное наказание за высадку ребенка позволит предотвратить возможные трагические последствия таких действий», так как «оставшийся один, иногда и просто в чистом поле», ребенок может заболеть или погибнуть.

Помимо этого, принятым документом предусмотрено пятикратное увеличение – с 1 тыс. до 5 тыс. рублей – штрафов за нарушение правил движения через железнодорожные пути. 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. Документ вступил в силу 7 марта.

<https://tass.ru/obschestvo/11088389>

ДУМА ТВ; 2021.04.07; КОМИТЕТ ГД ОДОБРИЛ К ПРИНЯТИЮ В I ЧТЕНИИ ПОПРАВКИ ОБ ОБУСТРОЙСТВЕ ПУНКТОВ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГОСГРАНИЦУ

Комитет по безопасности и противодействию коррупции рекомендовал Государственной Думе принять в первом чтении поправки об обустройстве **пунктов пропуска** через госграницу. Об этом сообщил глава комитета Василий Пискарев.

«Граница должна быть не только на замке, но и иметь хорошо обустроенные **пункты пропуска** для ее пересечения гражданами нашей страны и иностранными туристами. Необходимые полномочия по их обустройству получают **Минтранс** и Правительство РФ», отметил он.

Согласно законопроекту, Правительство РФ получит полномочия по утверждению нормативов финансовых затрат и правил расчета ассигнований федерального бюджета на ремонтные работы и содержание **пунктов пропуска** через Государственную границу. Классификация таких работ войдет к компетенции **Минтранса РФ**.

По словам главы Комитета ГД, изменения в законе «позволят оперативно решать вопросы, связанные с ремонтом и содержанием **пунктов пропуска** через Государственную границу, исходя из фактической необходимости и потребности выполнения работ».

Законопроект подготовлен по итогам совещания под руководством зампреда Совета Безопасности РФ Дмитрия Медведева, он поддержан Государственной пограничной комиссией и внесен в Государственную Думу правительством 1 марта.

<https://dumatv.ru/news/komitet-gd-odobril-k-prinyatiyu-v-i-chtenii-popravki-ob-obustroistve-punktov-propuska-cherez-gosgranitsu>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИНЕССА ДОЦЕНКО; 2021.04.08; 45 ПРОЦЕНТОВ МЕСТ НА РЕЙСАХ ПЕВЕК – МОСКВА БУДУТ ЛЬГОТНЫМИ

На Чукотке жителям города Певека, где так и не появились в продаже льготные авиабилеты в Москву, компенсируют разницу в стоимости перелетов из регионального бюджета. Квота по таким билетам – 45 процентов посадочных мест на рейс. Об этом сообщил в своем Instagram губернатор автономного округа Роман Копин.

Напомним, в конце февраля на Чукотке открылась продажа субсидируемых билетов по маршруту Москва – Певек – Москва. При льготной цене в 9,7 тысячи рублей **минтранс** установил в точности такую же субсидию – 9,7 тысячи рублей. Но экономически обоснованная стоимость билетов по этому направлению – 53 тысячи рублей, самая высокая в ДФО. Ситуация привела к тому, что на маршрут Москва – Певек – Москва не заявила ни одна из авиакомпаний.

А с 1 мая в связи с реконструкцией взлетно-посадочной полосы в Певеке билет в одну сторону будет стоить 70 тысяч рублей из-за необходимости промежуточных посадок в Среднеколымске и Якутске.

– Из-за работ меняется тип воздушных судов, что резко увеличивает стоимость выполнения рейсов для авиакомпаний и повышает конечную цену билетов, – объяснил Роман Копин.

Между тем, пока федеральные субсидии в проработке, действуют региональные. Конечная цена за билет по ним – 25 тысяч рублей.

«Разницу между обычным и льготным тарифом компенсируем из регионального бюджета. После запуска субсидий **Минтранса** поручил департаменту промышленной политики Чукотского АО проработать механизм обмена билетов и компенсации разницы в стоимости для тех, кто прописан на Чукотке и купил билеты без льгот», – отметил Копин. Он также уточнил, что эта мера поддержки направлена на жителей городского округа Певек.

<https://rg.ru/2021/04/08/reg-dfo/45-procentov-mest-na-rejsah-pevek-moskva-budut-lgotnymi.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2021.04.07; МС-21-300 ЗАВЕРШИЛ ПРОГРАММУ ИСПЫТАНИЙ В УСЛОВИЯХ ОБЛЕДЕНЕНИЯ

Как сообщили в Объединенной авиастроительной корпорации, ПАО «Корпорация «Иркут» (в составе ОАК Госкорпорации Ростех) успешно завершило сертификационные испытания авиалайнера МС-21-300 в условиях естественного обледенения. Самолет подтвердил расчетные летно-технические характеристики даже при слое льда толщиной 8 см. Это полностью соответствует российским и европейским авиационным нормам: согласно сертификационным правилам, расчетные характеристики должны сохраняться при слое льда толщиной 7,6 см.

В ходе испытаний самолет совершил четырнадцать полетов над побережьем Белого моря, Печорской губой Баренцева моря, южнее Новой Земли, а также в районе Приполярного Урала. Длительность полетов от 3 до 5 часов.

Специалисты поясняют: сочетание высокой влажности и низких температур в воздушном пространстве региона способствует образованию льда на поверхностях самолета. Типичный испытательный полет самолета МС-21-300 из аэропорта Архангельска включал несколько этапов. На первом, основываясь на данных метеослужбы, экипаж вел поиск облаков, обледенение в которых соответствует условиям сертификационного базиса самолета.

В ходе полета в таких облаках экипаж с помощью специальных приборов контролировал образование льда на поверхностях самолета. По достижении требуемой толщины льда

самолет занимал заданную высоту, на которой проверялось поведение машины в условиях естественного обледенения. Толщина ледяного слоя наращивалась от полета к полету.

Есть сертификационные правила: самолет должен подтвердить расчетные летно-технические характеристики при слое льда толщиной 7,6 см. В ходе испытаний МС-21-300 сохранил устойчивость, управляемость и летно-технические характеристики при толщине льда на элементах конструкции больше нормативного уровня.

Основная опасность льда заключается в искажении тщательно просчитанной формы крыла и других поверхностей самолета, в результате чего могут существенно ухудшаться его летно-технические характеристики. Помимо устойчивости и управляемости воздушного судна, в ходе полетов проверялась работа противообледенительных систем самолета МС-21-300.

Согласно действующим нормам, в интересах повышения безопасности при испытаниях подтверждается способность самолета продолжать полет при неработающей противообледенительной системе. Также в условиях обледенения проверена работа ряда систем самолета, в частности, внешней светотехники, радиосвязного оборудования и шасси.

Полеты выполняли экипажи «Иркут»: в составе летчика-испытателя Василия Севастьянова, штурмана-испытателя Сергея Кудряшова, инженеров-испытателей Николая Фонурина и Александра Попова. Также в состав экипажа входил летчик-сертификатор ГосНИИ ГА Николай Григорьев.

В обработке материалов, полученных в ходе полетов, участвовали представители уполномоченных сертификационных центров и Авиационного регистра РФ. Программа испытаний выполнена полностью. Предварительные результаты испытаний показали, что самолет МС-21-300 в части обледенения соответствует российским и европейским авиационным нормам.

Напомним: в декабре прошлого года в Иркутске свой первый полет совершил МС-21-310 с российскими двигателями ПД-14. На рынок МС-21 будет поставляться как с российскими, так и импортными силовыми установками. Сейчас первые модели авиалайнера проходят летные испытания. После того как самолет получит российский сертификат, производитель намерен провести работу с EASA, чтобы получить европейскую сертификацию.

<https://rg.ru/2021/04/07/reg-szfo/ms-21-300-zavershil-programmu-ispytaniy-v-usloviiah-obledeneniia.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/11088679>

ТАСС; 2021.04.07; UTAIR В МАЕ ОТКРОЕТ ПЕРВЫЙ ПРЯМОЙ РЕЙС ИЗ НИЖНЕВАРТОВСКА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Авиакомпания Utair в мае начнет выполнять первый прямой рейс из Нижневартовска (Ханты-Мансийский автономный округ) в Санкт-Петербург. Об этом сообщает в среду **пресс-служба** перевозчика.

По данным на сайте аэропорта Нижневартовска, в настоящее время прямых рейсов в Санкт-Петербург нет.

«Utair 1 мая открывает прямой рейс Нижневартовск – Санкт-Петербург. Они будут выполняться два раза в неделю. Из Нижневартовска – в 18:25 по четвергам и воскресеньям, а из Санкт-Петербурга – в 11:00 по средам и субботам», – сказано в сообщении.

Стоимость билетов – от 6,6 тыс. рублей. Время в пути – 3 часа 50 минут. Сейчас добраться из Нижневартовска в Санкт-Петербург можно только с пересадками. Самый быстрый и дешевый вариант – за 6 часов 25 минут авиакомпаниями S7 и «Аэрофлот» с пересадкой в Москве при стоимости билетов от 9,3 тыс. рублей.

Utair – четвертая по величине авиакомпания в России после группы «Аэрофлот», S7 и «Уральских авиалиний». В 2020 году она перевезла 4,8 млн человек. Крупнейшие акционеры: созданная структурами «Сургутнефтегаза» компания «АК-инвест» (50,1%), Ханты-Мансийский автономный округ (38,8%) и Тюменская область (8,4%).

<https://tass.ru/ural-news/11086883>

КОММЕРСАНТЪ Н.НОВГОРОД; АНДРЕЙ РЕПИН; 2021.04.08; СТРИГИНО ДОЗАПРАВИТСЯ НА ТРАНЗИТАХ; НИЖЕГОРОДСКИЙ АЭРОПОРТ ХОЧЕТ ЗАБРАТЬ ЧАСТЬ ПАССАЖИРОВ У МОСКОВСКИХ АВИАУЗЛОВ

Нижегородский аэропорт Стригино планирует до конца 2021 года увеличить пассажиропоток до 1,2 млн человек – такие показатели у аэропорта уже были в 2019 году. Вернуться к допандемийному уровню планируется за счет развития межрегиональных авиаперевозок и проекта по организации туристических вертолетных экскурсий из Стригино. Кроме того, в сотрудничестве с авиакомпаниями авиаузел планирует развиваться как хаб для полетов между регионами и перетянуть часть транзитных пассажиров из аэропортов Москвы. Эксперты говорят, что такие примеры в истории развития аэропортов есть, однако они зарубежные, а уровень мультимодального сообщения в столице выше, что и привлекает транзитных пассажиров.

Международный аэропорт Стригино (Нижний Новгород, входит в холдинг «Аэропорты регионов») по итогам 2021 года надеется ликвидировать потери пассажиропотока из-за пандемии коронавируса. По словам исполнительного директора аэропорта Эдуарда Кошенкова, в 2019 году пассажиропоток Стригино достиг 1,18 млн человек, но за 2020 год он упал почти на 40%. «Значительную часть времени мы были закрыты и даже перешли на дневной регламент работы. При составлении бюджета и стратегического плана на текущий год мы ставили задачу достичь уровня 2019 года и по тому, как развивается рынок, добиться показателя в 1,1–1,2 млн человек вполне реально», – полагает господин Кошенков.

Наращивать пассажиропоток руководство аэропорта планирует за счет региональных авиаперевозок. Правительство Нижегородской области в 2021 году выделило 170 млн руб. на субсидирование перевозок между регионами Приволжского федерального округа, средства пойдут на компенсации авиакомпаниям. Кроме того, Стригино планирует развивать авиаузел как пересадочный пункт. Руководство воздушной гавани считает, что он в состоянии забрать у Москвы часть транзитных пассажиров, путешествующих из одного российского региона в другой. Для этого аэропорт начал активно формировать новую карту межрегиональных рейсов. Сегодня через аэропорт летают 16 авиакомпаний по 30 маршрутам, из них 21 маршрут – внутрироссийский. В качестве партнера по развитию Стригино как пересадочного узла аэропорт выбрал компанию Nordwind.

По словам заместителя генерального директора Nordwind Антона Маттиса, начиная с зимы 2020–2021 года нижегородский аэропорт стал для нее базовым. В летний сезон 2021 года Nordwind запустит из Нижнего Новгорода рейсы в Мурманск, Санкт-Петербург, Калининград, Москву, Стамбул, Симферополь, Краснодар, Сочи, Ереван, Минеральные воды, Бишкек и Ош. Большая часть рейсов станет стыковочной с пересадкой в Нижнем Новгороде. «Мы считаем этот аэропорт важным с экономической точки зрения. Это пока еще не хаб в полном смысле этого слова, но мы находимся на пути его формирования», – поделился планами господин Маттис. Пока воздушные суда авиакомпании не будут базироваться непосредственно в Нижнем Новгороде, но в перспективе такая возможность рассматривается. Кроме внутренних рейсов компания готова организовать новые международные рейсы из Нижегородской области. Нижегородскому минтрансу предложили выдвинуть рекомендации, какие направления могут быть интересны региону. Ответа от него пока не поступило.

Также Стригино разрабатывает проект по организации туристических вертолетных маршрутов по Нижегородской области. «Суть идеи в том, чтобы группа туристов прилетала на самолете в аэропорт и отсюда на вертолетах разлеталась по известным туристическим точкам региона. Осмотрев достопримечательности, они могут вернуться в аэропорт и улететь домой. Аналогичным способом вахтовиков доставляют к местам работы, например, в Новом Уренгое. Только в нашем случае все это будет комфортней, а программа интересной. Думаю, что до конца года мы окончательно сформируем это предложение, чтобы вынести его на обсуждение в правительство региона», – рассказал Эдуард Кошенков.

Руководитель аналитической службы отраслевого агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев считает высокой вероятностью того, что авиакомпании, а вслед за ними и аэропорты в 2021 году по объему перевозки пассажиров смогут достичь результатов 2019 года. Хотя, по его мнению, с экономической точки зрения эти результаты будут выглядеть менее эффективно: «Более дорогие международные перевозки до конца еще не восстановлены, и перспективы их восстановления не определены, целый ряд направлений все еще остается закрытым. Кроме того, цены на авиабилеты в 2020 году были снижены, и обратного роста цен пока не произошло. Поэтому при том же потоке пассажиров экономические показатели будут ниже».

Что касается развития нижегородского аэропорта в качестве пересадочного узла, то Олег Пантелеев напомнил, что примеры, когда региональные аэропорты оттягивают на себя часть пассажирского трафика у крупных мегаполисов, существуют, однако пока это кейсы европейских городов. Например, аэропорт Франкфурт-Хан в 120 км от Франкфурта-на-Майне стал базовым для лоукостеров. «В то же время нужно учитывать, что темпы развития мультимодальных перевозок и связи авиации с другими видами транспорта, включая метро и железную дорогу, в Москве гораздо выше, что может сказаться на желании пассажиров воспользоваться именно этим пересадочным узлом», – отметил эксперт.

Говоря о возможности развития вертолетных туристических перевозок из нижегородского аэропорта, Олег Пантелеев отметил достаточно высокую цену этих услуг. Стоимость одного летного часа вертолета на восемь пассажиров начинается от 150 тыс. руб. В случае реализации этого проекта на выходе получится, что вертолетная поездка по Нижегородской области обойдется пассажирам дороже, чем перелет на самолете в Нижний Новгород из ближайших регионов, а значит, что это предложение может быть интересно только состоятельным клиентам.

<https://www.kommersant.ru/doc/4762468>

ТАСС; 2021.04.07; ЕЭК НАЧАЛА РАССЛЕДОВАНИЕ НА РЫНКЕ АГРЕГАТОРОВ ТАКСИ В СВЯЗИ С ВОЗМОЖНЫМИ НАРУШЕНИЯМИ

Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК) начала расследование из-за возможных нарушений на рынке предоставления услуг доступа к сервису агрегаторов такси в Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС). Об этом ТАСС сообщили в ЕЭК.

«Департамент антимонопольного регулирования ЕЭК начал расследование признаков нарушения общих правил конкуренции на трансграничном рынке предоставления услуг доступа к сервису агрегаторов такси. Поводом для расследования послужил обзор рынка агрегаторов такси, проведенный департаментом. Обзор показал наличие возможных признаков нарушения общих правил конкуренции на рынке», – отметили в комиссии.

Как отмечают в ЕЭК, для изучения рынка, а также выявления проблем, с которыми сталкиваются водители и пассажиры при взаимодействии с цифровыми платформами агрегаторов такси, ЕЭК планирует провести 13 апреля 2021 года рабочее совещание с

участием отраслевых ассоциаций, таксомоторных парков и водителей такси государств ЕАЭС.

<https://tass.ru/ekonomika/11089845>

ТАСС; 2021.04.07; ПРОЕЗД ПО НОВОЙ ДОРОГЕ В ОБХОД КЕМЕРОВА БУДЕТ ПЛАТНЫМ ДЛЯ ТРАНЗИТНОГО ТРАНСПОРТА

Транспортный обход Кемерово стоимостью 42 млрд рублей, который будет построен к 2024 году на условиях государственно-частного партнерства (ГЧП), станет платным для транзитного транспорта. Об этом сообщил губернатор Кузбасса Сергей Цивилев на пресс-конференции в Новокузнецке в среду.

«Будем проводить открытый конкурс и привлекать участников (инвесторов – прим. ТАСС). Подразумевается, что эта дорога будет платной, будет механизм возврата инвесторам, которые 50% вложат в дорогу. Этот механизм отработан в РФ, много таких дорог построено», – сказал Цивилев, отвечая на вопрос ТАСС.

Кемерово – единственный крупный город Сибири, через который проходит федеральная трасса Р-255 «Сибирь». Интенсивный трафик транзитного транспорта затрудняет дорожное движение и негативно сказывается на экологии. Власти Кузбасса ранее заявляли, что готовы за свой счет разработать проект объездной трассы и в 2020 году передали проект первого участка на экспертизу, в полном объеме проектирование планируется завершить к лету текущего года. Планируется, что новая дорога будет четырехполосной с разрешенной скоростью движения до 100 км/ч. 47-километровая магистраль будет включать в себя четыре развязки в разных уровнях и мост через реку Томь

Строительство транспортного обхода включено в программу социально-экономического развития Кузбасса до 2024 года, которую 6 марта утвердил **премьер-министр РФ Михаил Мишустин**. Федеральный бюджет профинансирует половину стоимости работ, оставшаяся часть должна быть привлечена в рамках государственно-частного партнерства. Кто станет инвестором проекта, региональные власти в настоящий момент не уточняют.

<https://tass.ru/sibir-news/11087425>

На ту же тему:

<https://realty.ria.ru/20210407/kemerovo-1727189693.html>

ИЗВЕСТИЯ; 2021.04.07; ОБЩЕСТВЕННИКИ ПОПРОСИЛИ УЖЕСТОЧИТЬ НАКАЗАНИЕ ДЛЯ НАРУШИТЕЛЕЙ ПДД

Председатель общероссийского движения «Сильная Россия» Антон Цветков обратился в Госдуму с предложением ужесточить наказание для тех, кто грубо и систематически нарушает правила дорожного движения (ПДД). Общественники выступили с данной инициативой после громкой аварии на Садовом кольце в Москве с участием блогера Эдварда Била.

В частности, Цветков предлагает внести поправки в ст. 12.9 Кодекса об административных правонарушениях (КоАП), позволяющие подвергать нарушителей, допустивших в течение года трехкратное превышение разрешенной скорости на 60 км/ч и более, административному аресту на срок до 15 суток.

«Анализ ситуации, складывающейся в сфере безопасности дорожного движения, в частности смертности на дорогах, свидетельствует, что значительное число ДТП, в том числе с человеческими жертвами, происходит по вине водителей автотранспортных средств, регулярно грубо нарушающих ПДД, в частности скоростной режим, то есть допускающих превышение разрешенной скорости движения на 60 км/ч и более», – **прокомментировал** свои предложения Цветков. По его мнению, только штрафы, даже самые суровые, не останавливают лихачей на дорогах.

Он напомнил, что максимальное наказание, которое предусмотрено в КоАП за превышение скорости, – штраф в размере 5 тыс. рублей или лишение права управления транспортным средством на год. Это не является сдерживающим фактором для всех, подчеркнул Цветков.

Также он предложил ввести новую практику для злостных нарушителей: информировать о допущенных ими правонарушениях по месту работы или учебы, а также сообщать данные в бюро кредитных историй, лицензионно-разрешительную систему Росгвардии и участковому уполномоченному полиции по месту постоянного проживания. По мнению общественников, это необходимо для проведения профилактических мероприятий.

Еще одной действенной профилактической мерой для злостных нарушителей скоростного режима Цветков считает маркировку принадлежащих им транспортных средств знаками, например наклейками с надписью «Внимание! Опасный водитель!».

<https://iz.ru/1147316/2021-04-06/obshchestvenniki-poprosili-uzhestochit-nakazanie-dlia-narushitelei-ppd>

ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА ЕРЕМИНА; 2021.04.08; ЕДУТ САМИ: ЗА РУЛЕМ КАРШЕРИНГА ВСЁ ЧАЩЕ ОКАЗЫВАЮТСЯ ВОДИТЕЛИ БЕЗ ПРАВ; ЧТО МЕШАЕТ ОПЕРАТОРАМ ВЫЯВЛЯТЬ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ НАРУШИТЕЛЕЙ

Количество ДТП с автомобилями каршеринга снизилось, сообщили в столичной ГИБДД. Тем не менее по статистике аварийность в пересчете на один автомобиль у сервисов краткосрочной аренды выше, чем у личного транспорта. Смертельное ДТП на улице Орджоникидзе стало еще одним поводом обратить внимание на проблему аварийности арендных авто. Что мешает сделать каршеринг более безопасным, выясняли «Известия».

«За три месяца 2021 года на территории города Москвы зарегистрировано 80 дорожно-транспортных происшествий с участием автомобилей каршеринга, в результате которых два человека погибли и 100 получили ранения. В сравнении с аналогичным периодом прошлого года число происшествий уменьшилось на 47,7%, погибших – на 50%, а раненых – на 46,5%», – пояснили в **пресс-службе** ГИБДД Москвы. Однако аварии с автомобилями сервисов краткосрочной аренды всё чаще попадают в новостные сводки.

Очередное смертельное ДТП случилось 3 апреля в Москве на улице Орджоникидзе: автомобиль каршеринга врезался в такси. Погибли оба водителя. При расследовании случившегося оказалось, что водитель арендованной машины не так давно был лишен прав на 20 месяцев по ст. 12.26 КоАП РФ «Невыполнение водителем транспортного средства требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения». Это значит, что, скорее всего, он сел за руль пьяным. За день до этого, 2 апреля, еще один автомобиль каршеринга заехал на разделительный барьер Ленинградского проспекта, а 1 апреля брошенная в Новогиреево машина заблокировала движение трамваев.

Хитрые цифры

Недавние исследования показали, что аварийность в каршеринге сопоставима с аварийностью личных автомобилей, а за прошлый год она даже снизилась. Однако путем несложного подсчета получаются совсем другие цифры.

В Москве, по данным агентства «Автостат», сейчас около 7 млн личных автомобилей. По данным ГИБДД, с ними в прошлом году произошло 7939 аварий с пострадавшими, что дает коэффициент 0,11% от общего размера парка. Если же рассчитать тот же коэффициент для автомобилей каршеринга (360 ДТП на 30 тыс. автомобилей), то получится 1,2%. Таким образом, относительное количество ДТП на арендной машине больше количества аварий на личном авто почти в 11 раз.

– Практически каждый день ЦОДД выявляет серьезные ДТП, которые приводят либо к пробкам и задержкам общественного транспорта, либо к человеческим жертвам. Несмотря на относительно небольшое количество автомобилей каршеринга в Москве (0,3% от

общего количества), проблемы видны острые и постоянные. Операторы каршеринга передают телематические данные о положении автомобилей, но это не постоянный поток, а эпизодические отметки, которые позволяют оценить только общее расположение каршеринга и спрос на него. Большой объем данных операторы передавать не хотят. Нормативных полномочий требовать этого у ЦОДД недостаточно, – отметил заместитель руководителя ЦОДД, начальник ситуационного центра Александр Евсин.

Он считает, что необходимо изменить политику допуска за руль – в частности, тщательно проверять действительность водительских прав, ввести алкозамки и отменить короткие поездки с поминутной тарификацией.

Мнение юристов

С тем что правила аренды надо менять, согласны и юристы. На данный момент система штрафов и проверок морально устарела. Инспекторы ДПС, к примеру, не имеют права проверять соответствие личности человека за рулем и аккаунта пользователя, через который забронирована машина.

– Когда писались нормы Гражданского кодекса, в том числе и по аренде ТС, никакого каршеринга не было и в помине, так что в ГК есть лишь понятие договора аренды транспортного средства без экипажа. Правила аренды каршеринга должны быть отдельно оговорены в Гражданском кодексе. Например, предусмотреть, что правила краткосрочной аренды устанавливаются правительством, которое может издать соответствующее постановление: как именно каршеринговые компании должны оказывать услугу, проверять пользователей, какие документы требовать и т.д. Всё это нужно оговорить в конкретном законе, чтобы у компании была прямая ответственность и обязанность что-то делать, – считает автоюрист Сергей Радько.

Черные списки

Переговоры между ГИБДД и компаниями, предоставляющими краткосрочную аренду, ведутся давно. По словам экспертов, представители МВД РФ несколько месяцев назад уже декларировали готовность создавать «цифровую витрину» данных с предоставлением доступа к базам водителей. Однако сервис на сайте ГИБДД по-прежнему не позволяет автоматически проверять водительские права. За один раз в базу можно отправить не более 10 запросов, после чего сайт просит ввести проверочное слово и блокируется.

Сотрудничество операторов каршеринга и ГИБДД помогло бы не только решить проблему актуальности водительского удостоверения, но и упростило бы отслеживание неадекватного поведения водителя. В данный момент, даже если человек за рулем грубо нарушает ПДД, ему невозможно выписать штраф.

– Данные о поведении водителей не могут быть основанием для штрафов, так как протокол выписывает инспектор на основании, например, материалов фотовидеофиксации. Камера – это проверенный инструмент со строгой отчетностью, телематический комплекс в каршеринге – нет. Штрафы приходят с тех же камер или выписываются инспекторами на дороге. А операторы каршеринга предупреждают пользователя о недопустимой модели поведения и добавляют его в черный список с лишением доступа к сервису. Один из выходов – объединить черные списки разных операторов, чтобы увеличить меру ответственности небольшой категории маргинальных водителей, которые еще сохранили доступ в отдельные сервисы каршеринга, – рассказал член Общественного совета ГУВД Москвы Антон Шапарин.

Вопрос регулирования сервисов краткосрочной аренды уже обсуждается в Госдуме. По словам депутата Госдумы и президента Объединения юридических лиц «Союз транспортников России» Виталия Ефимова, к дискуссии привлекаются как представители бизнеса, так и законодатели:

– На рабочих группах мы обсуждаем все аспекты краткосрочной аренды автомобиля, начиная от ввода официального понятия «каршеринг» и заканчивая регламентированными требованиями к машине и организации, которая ее предоставляет. Обсуждаются вопросы

разграничения полномочий: что будут брать на себя регионы, а что будет в федеральных правилах. Общее мнение экспертов, что база данных МВД должна быть доступна каршеринговым компаниям. Кроме того, мы обсуждаем, как не допустить в машину нетрезвого или уставшего водителя, – сообщил он.

О чем молчат операторы

Сами операторы каршеринга стремятся снизить количество нарушений и аварий с участием своих автомобилей. Например, «Делимобиль» ввел рейтинг водителя, автоматическую онлайн-идентификацию и смарт-тестирование при ночных бронированиях, которое оценивает скорость реакции водителя и степень концентрации внимания.

– Мы разработали рейтинг водителей, и тем, кто водит аккуратно, не нарушая правил, сервис предоставляет машины по более выгодной цене. Любые попытки манипуляций с аккаунтами были решены благодаря обязательному 3D-селфи перед началом поездки, функции Liveness. Эта технология позволяет полностью исключить возможность, что за рулем автомобиля будет не тот человек, которому принадлежит комплект документов и которого наша служба безопасности верифицировала и одобрила в качестве клиента, – рассказали в **пресс-службе** «Делимобиля».

У «Яндекс.Драйв» свои инструменты контроля соблюдения ПДД. Специальные датчики в каждой машине считывают показания со спидометра, тормозов, двигателя, коробки передач и других важных агрегатов. Все эти данные практически в режиме реального времени передаются на центральный сервер. Резкий рост скорости или торможение, игру в «шашечки» или резкие повороты алгоритм считает признаком агрессивной езды и сообщает об этом и сотрудникам компании, и пользователю. Предупреждения приходят независимо от того, привело нарушение к штрафу или нет.

В то же время эксперимент показал, что если на пользователя заведено два аккаунта (в одном числятся неактуальные права на девичью фамилию), то забронировать автомобиль можно с любой учетной записи.

Пока готовился этот текст, в Москве случилась еще одна авария с каршеринговой машиной. На Люблинской улице автомобиль каршеринга столкнулся с автобусом на полосе-дублере в правом ряду. Пострадал один человек.

<https://iz.ru/1147523/elena-eremina/edut-sami-za-rulem-karsheringa-vse-chashche-okazyvaiutsia-voditeli-bez-prav>

РБК; МАРИЯ ЛИСИЦЫНА; 2021.04.08; ВЛАСТИ МОСКВЫ ОЦЕНИЛИ СРОКИ ВЫПУСКА ПЕРВОГО АВТОБУСА НА ВОДОРОДЕ

Первый водородный автобус может появиться в Москве уже через один-два года, рассказал глава департамента транспорта Максим Ликсутов. В целом стратегия внедрения такого транспорта в столице рассчитана на 30 лет

Власти Москвы в ближайшие 30 лет намерены ввести в действие водородные автобусы в рамках стратегии по развитию сети экологически чистого транспорта, рассказал в своей колонке для РБК глава столичного дептранса Максим Ликсутов.

Он напомнил, что Россия следует условиям Парижского соглашения по климату, в соответствии с которыми к 2030 году выбросы парниковых газов должны составлять не более 70% от уровня 1990 года. Для этого столица начала менять дизельные автобусы на электробусы. Сейчас в Москве почти 10% от парка наземного транспорта (600 штук) составляют автобусы с электроприводом, уточнил Ликсутов. К концу 2023 года власти планируют довести этот показатель до 2,2 тыс.

«Следующим шагом в развитии энергоэффективного и экологически чистого транспорта является применение водородных топливных элементов для получения электроэнергии непосредственно на самом автобусе, где основным топливом является водород, а

потребность в зарядных станциях отпадает», – рассказал глава московского департамента транспорта.

Ликсутов отметил, что в мире уже более 500 водородных заправок и повсеместное внедрение водородного транспорта может произойти в пределах 30 лет. Этот период «в целом можно отнести и к срокам внедрения водородных автобусов в Москве», пояснил он.

По словам главы дептранса, первый водородный автобус можно будет выпустить на улицы Москвы через один-два года.

Поручение создать городской автобус на водородном топливе в конце 2020 года дал Президент **Владимир Путин**. «Нам нужно обязательно продолжить, прошу вас тоже иметь это в виду, наши планы – в целом мы их уже достаточно «разогнали» в хорошем смысле этого слова, – планы использования газомоторного топлива. Нужно обязательно сделать следующий шаг и к 2023 году сделать городской автобус на водородном носителе – там потом применяется электродвигатель, но на водороде нужно сделать», – заявил он во время совещания с **премьер-министром Михаилом Мишустинным**.

Путин пояснил, что это продиктовано требованиями к сохранению природы, а также обстановкой в городах, где много транспорта на дизельном топливе.

Заместитель главы Минпромторга Александр Морозов в конце февраля сообщал, что образец общественного транспорта, который работает на водороде, может появиться в России к 2023 году. Кроме того, такую технологию можно применять на комбайнах и тракторах.

https://www.rbc.ru/society/08/04/2021/606e79bc9a7947ee807f98e8?from=from_main_1

На ту же тему:

https://www.rbc.ru/opinions/society/08/04/2021/606b3e089a794779f98ed5d5?from=column_2

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; СЕРГЕЙ БАБКИН; 2021.04.08; МКАД: ПЕРЕЗАГРУЗКА; ВЛАСТИ МОСКВЫ УТВЕРДИЛИ МАЙСКИЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ДЛЯ ФУР

Мэр Москвы Сергей Собянин подписал официальное постановление о новых ограничениях для транзитных грузовиков на МКАД. И с 5 мая грузовики массой более 3,5 тонны не смогут передвигаться по МКАД без пропусков.

Ранее «РГ» писала, что эти ограничения должны были вступить в силу с 5 апреля, однако затем дептранс решил дать перевозчикам дополнительное время. Власти намерены убрать грузовой транзит за пределы кольца, чтобы движение по МКАД стало безопаснее. Изменения не затронут тех, у кого уже оформлены пропуска. А вот тем, у кого их нет, придется переводить маршруты на «бетонные» кольца и ЦКАД. Перевод транзитных фур с МКАД на альтернативные трассы помог сделать движение быстрее и безопаснее. Интенсивность движения большегрузов на МКАД уже уменьшилась на 18 процентов, а средняя скорость движения увеличилась на 11 процентов. При этом на скорость доставки и цены на продукты новые правила не повлияли – для фур с пропусками ничего не изменилось. Как рассказали в **пресс-службе** департамента транспорта, было решено провести ряд обучающих семинаров для логистических служб. Несмотря на четкие формулировки правил, некоторые вопросы все равно оставались. Например, у многих компаний склады расположены внутри МКАД. Раньше компании планировали работу так, чтобы заезжать туда ночью. Теперь этого сделать не получится – придется оформлять пропуск.

Во время семинаров представители грузовых компаний задавали примерно одни и те же вопросы. Например, многих интересовал образец договора с партнерами, чтобы можно было оформить пропуск. Как отметили в дептрансе, типовой формы нет, а есть только требования к такому соглашению. В нем должны быть сведения о грузе, об адресах разгрузки и периодичности перевозок. Важно, что перевозчики для получения разрешений

обязательно должны указывать конкретные точки пересечения МКАД. Предусмотрено два новых типа пропусков: дневной с 7 до 23.00 и ночной – с 23.00 до 7.00.

По замыслу властей Москвы этот режим снова сделает МКАД внутригородской дорогой, как она в свое время и задумывалась. Для транзита будут предназначены ЦКАД и «бетонки». Представители логистических компаний, опрошенных «РГ», заявили, что и так стремились выводить трафик за пределы Москвы, что позволяет быстрее доставить груз. В свою очередь и МКАД, по расчетам дептранса, станет свободнее на 15 процентов. Количество аварий на кольце, по прогнозам, сократится на 20 процентов.

<https://rg.ru/2021/04/07/reg-cfo/vlasti-moskvy-utverdili-majskie-ogranicheniia-dlia-fur.html>

КОММЕРСАНТЬ САМАРА; ЕВГЕНИЙ ЧЕРНОВ; 2021.04.08; «СТС» ПОПРАВИТ КОЛЕЮ; «САМАРАТРАНССТРОЙ» НАЧАЛ ПОВТОРНЫЙ РЕМОНТ МОСКОВСКОГО ШОССЕ ЗА СЧЕТ БЮДЖЕТА РЕГИОНА

«СамараТрансСтрой» («СТС»), к которому при строительстве Московского шоссе было много претензий, приступил к повторному ремонту участка этой улицы, получив новый контракт на 459,6 млн руб. Ранее минтранс Самарской области судился с компанией, добиваясь устранения недостатков дорожного покрытия на участке от улицы Мичурина до проспекта Кирова по гарантии. В итоге суд отказал чиновникам в удовлетворении иска. Несмотря на массу претензий, ООО «СТС» остается крупнейшим подрядчиком минтранса региона и продолжает выигрывать самые дорогие контракты. Так, в этом году компания займется масштабным проектом по строительству эстакады на НовоСадовой за 3,58 млрд руб. Эксперты отмечают, что вызывает некое недоумение, когда компания с такой репутацией снова выбирается подрядчиком, и не исключают, что это связано с близостью организации к кому-то из влиятельных лиц в администрации региона.

В Самаре начались работы по ремонту Московского шоссе, на которое ранее уже потрачены многомиллиардные средства. Контракт на обновление участка шоссе от ул. Мичурина до пр. Кирова заключен с ООО «СамараТрансСтрой» на сумму 459,68 млн руб. Протяженность ремонтируемого участка составит 7,815 км. Работы завершат к октябрю следующего года.

«СамараТрансСтрой» реконструировал Московское шоссе за 6,6 млрд руб. в преддверии мундиалю. На заключительном этапе ремонта горожане высказывали множество претензий к качеству дорожного покрытия, развязок, разметок, установленных светофоров и т.д. Подрядчика оштрафовали на более чем 56 млн руб. В частности, выявили ряд недостатков ремонта, среди которых – образовавшаяся колея в дорожном покрытии на участке шоссе от ул. Мичурина до пр. Кирова протяженностью 4,61 км и площадью 57 493 кв.м.

Однако министерство транспорта и автодорог региона не смогло добиться от подрядчика ООО «СТС» устранения дефекта по гарантии. Суд отказал минтрансу в удовлетворении иска, поскольку экспертиза установила, что причиной образования колеи является проектная ошибка – заниженная оценка среднесуточной интенсивности движения. После этого глава минтранса региона Иван Пивкин объявил о необходимости повторной реконструкции Московского шоссе.

Горожане негативно отреагировали на эту инициативу. В частности, пользователи «Твиттера» интересовались у ООО «СТС»: «Если во всем виноват трафик и шипованные шины, то в чем смысл траты этих денег?» «Такие дороги с такой интенсивностью нужно в любом случае поддерживать в нормативном состоянии», – ответили в компании. Пользователи соцсети также спросили: «Есть хоть одна ваша дорога, которая без капремонта хотя бы семь лет сохранилась в хорошем состоянии?..» В «СТС» отметили, что на некоторых участках на Кировском мостовом переходе укладывали а/б (асфальтобетон) в 2013 году. Собеседник заметил, что это плохой пример, поскольку на этом мосту «практически нулевой трафик».

Несмотря на массу претензий со стороны и власти, и горожан, ООО «СамараТрансСтрой» остается крупнейшим подрядчиком министерства транспорта региона и продолжает выигрывать самые дорогие контракты на строительство дорог. Так, в июне-июле в Самаре начнется реализация масштабного проекта по строительству эстакады в центре города за 3,58 млрд руб. Этот крупный контракт также достался ООО «СТС». Возвести двухуровневую развязку на НовоСадовой должны за три года. На сегодня «СТС» также выступает подрядчиком второго этапа строительства Фрунзенского моста и занимается строительством нового моста через Сок и ремонтом старого.

«Если я отвечаю, что связываю это (получение крупных контрактов ООО „СТС“. – „Б“) с прозрачностью проведения конкурсных процедур и прозрачной политикой чиновников, боюсь, что жители мне не поверят, – отмечает депутат Госдумы РФ Александр Хинштейн. – Поэтому так утверждать я не берусь. Но и обвинять голословно без доказательств, в том, что это имеет под собой коррупционные или какие-то иные основы, тоже не могу, поскольку такими документами не располагаю».

По мнению депутата, если есть претензия к подрядчику, и он не выполнил обязательства по гарантии, то его нужно включать в реестр недобросовестных поставщиков: «Если этого не случилось, то у подрядчика сохраняется право участвовать в торгах и претендовать на получение средств из бюджета».

Депутат Самарской губернской думы Михаил Матвеев не исключает в сложившейся ситуации наличия коррупционной составляющей: «При каждом губернаторе одна и та же картина – имеются некие фавориты, которые выигрывают значительную часть торгов в определенном секторе. Как только губернатор меняется, меняются и фавориты. Поэтому не исключаю, что это связано с близостью компании к кому-то из влиятельных лиц в администрации региона. Я не считаю Ивана Пивкина самостоятельным игроком, который сам выбирает подрядчиков. Как я понимаю, это уровень губернатора и вице-губернатора. Конечно, вызывает некое недоумение, когда компания, к репутации которой достаточно много вопросов, выбирается заново. Но я не верю, что крупные деньги на торгах выигрывают случайные игроки».

<https://www.kommersant.ru/doc/4762520>

РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2021.04.07; МИНТРАНС РФ И КОЛЛЕГИ ИЗ СЕРБИИ ЗАИНТЕРЕСОВАНЫ В ТРЕТЬЕМ КОНТРАКТЕ РЖД В РЕСПУБЛИКЕ

Минтранс РФ и его коллеги из Сербии заинтересованы в скорейшем подписании третьего контракта ОАО «РЖД» в республике, для начала работ по нему в 2022 году, следует из сообщения ведомства.

Накануне в формате видеоконференции состоялось 7-е заседание российско-сербского совета по сотрудничеству в области транспорта. Российскую сторону возглавил статс-секретарь – **заместитель министра транспорта Дмитрий Зверев**, сербскую – статс-секретарь министерства строительства, транспорта и инфраструктуры Сербии Биляна Попович.

«Подчеркнута взаимная заинтересованность в скорейшем подписании третьего контракта ОАО «РЖД» в Республике Сербия для начала работ по нему в 2022 году. Участники заседания приветствовали инициативу ОАО «РЖД» и АО «Группа Синара» о совместной проработке проекта организации внутригородского пассажирского движения «Белградские диаметры», в том числе с использованием подвижного состава российской сборки «Ласточка», – говорится в сообщении **Минтранса**.

Отмечается, что российская сторона также предложила рассмотреть возможность использования освобождающихся мощностей «Мосметростроя» для строительства автодорожных тоннелей «Каменичка – Булевар деспота Стефана – Белград» и «Топчидерско Брдо».

Кроме того, стороны обсудили вопросы дальнейшего сотрудничества в сфере дорожного хозяйства, транспортного образования, автомобильного сообщения, а также в области постепенного преодоления последствий нового коронавируса. Также была достигнута договоренность о проведении следующего заседания совета в Сербии в будущем году.

Холдинг РЖД с 2014 года проводит модернизацию и строительство железных дорог Сербии. В январе 2019 года «РЖД Интернешнл» и «Инфраструктура железных дорог Сербии» подписали контракт, включающий в себя в том числе проектирование и строительство в республике единого диспетчерского центра управления движением поездов, работы и поставку материалов в рамках второго этапа реконструкции, модернизации и строительства двухпутной железной дороги под скорость до 200 километров в час на участке Стара Пазова – Нови Сад протяженностью 40,44 километра.

На ту же тему:

<https://gudok.ru/news/?ID=1559364>

РИА НОВОСТИ; 2021.04.07; РЖД ВВОДИТ ЛЕТНИЕ СКИДКИ ДЛЯ ШКОЛЬНИКОВ

«РЖД» в 2021 году вновь введут скидки в 50 процентов на проезд в поездах детей от 10 до 17 лет на время летних каникул, сообщила компания.

«Для повышения транспортной мобильности населения и развития внутреннего туризма холдинг «РЖД» шестой год подряд принимает решение о предоставлении скидки в размере 50 процентов детям от 10 до 17 лет для путешествий в период летних школьных каникул», – уточняет компания.

Она доступна при оформлении билетов в общие и плацкартные вагоны скорых и пассажирских поездов дальнего следования, включая фирменные, и вагоны второго и третьего классов электропоездов, курсирующих по территории России (за исключением скоростных и высокоскоростных) отправлением с 1 июня по 31 августа 2021 года.

При транзите скидка предоставляется по территории России.

«Также уже второй год подряд дети от 10 до 17 лет включительно в период летних каникул могут путешествовать по специальным ценам и в купейных вагонах двухэтажных поездов», – добавляют в «РЖД». При этом цена билета для них будет сопоставима с половиной стоимости проезда по данному маршруту в плацкартном вагоне.

Такие билеты продаются в кассах, на официальном сайте ОАО «РЖД» или в мобильном приложении. Скидка предоставляется автоматически при указании тарифа «полный» и ввода сведений о детях соответствующего возраста. Возраст ребенка определяется на день начала поездки.

<https://ria.ru/20210407/rzhd-1727077493.html>

ТАСС; 2021.04.07; РЖД ВОЗВРАЩАЮТ В ГРАФИК БОЛЕЕ 80 ПОЕЗДОВ НА РОССИЙСКИЕ КУРОРТЫ

РЖД из-за растущего спроса на железнодорожные билеты возвращают в график более 80 сезонных поездов из регионов России на курорты Северного Кавказа и Черноморское побережье. Об этом говорится в сообщении компании.

«Всего в летний период в график вернутся порядка 80 сезонных летних поездов. Это маршруты, которые регулярно назначались в предыдущие годы, а также новые поезда, которые появятся в графике по просьбам самих пассажиров, в частности, № 99/100 Нижний Новгород – Кисловодск, № 831/832 Владикавказ – Туапсе, двухэтажный поезд № 277/278 Санкт-Петербург – Анапа и т. д. В летний период перевозки будут организованы из Москвы, Санкт-Петербурга, Казани, Мурманска, Кирова, Чебоксар, Череповца, Архангельска, Самары, Екатеринбургa, Томска, Читы, Новокузнецка и других городов в

Анапу, Адлер, Новороссийск, Имеретинский курорт и в обратном направлении», – говорится в сообщении компании.

Также уточняется, что с 1 мая по железнодорожной сети будут курсировать 318 пар поездов, а с 1 августа их число увеличится до 380 пар.

РЖД продолжают расширять географию поездок и ретротуров в формате «поезд-отель». «Данные продукты становятся все более популярными и отвечают высоким требованиям туристов, предъявляемым к транспортной логистике и туристическим программам. Они прорабатываются и назначаются по самым востребованным у туристов направлениям», – уточняется на сайте РЖД.

Отдых на отечественных курортах в 2021 году выберут около 80% российских туристов, сообщил ранее Российский союз туриндустрии. Международный туризм будет восстанавливаться постепенно, отпуск за границей проведут только 20% туристов.

<https://tass.ru/ekonomika/11087045>

ТАСС; 2021.04.07; «УРАЛЬСКИЕ ЛОКОМОТИВЫ» РАЗРАБОТАЛИ НОВУЮ МОДИФИКАЦИЮ «ЛАСТОЧКИ»

Специалисты завода «Уральские локомотивы» (совместное предприятие группы «Синара» и компании «Сименс») разработали новую модификацию скоростного электропоезда «Ласточка». Новая модификация выйдет на маршруты летом, до конца 2021 года будет изготовлено семь «Ласточек» новой модификации, сообщил в среду пресс-центр группы «Синара».

«Специалисты завода «Уральские локомотивы» (совместное предприятие группы «Синара» и компании «Сименс») разработали новую модификацию скоростного электропоезда «Ласточка». Состав спроектирован на базе двухсистемного поезда ЭС1П, предназначенного для межрегиональных перевозок пассажиров на расстояние до 700 км. Электропоезд в десятивагонном исполнении с повышенным уровнем комфорта отправлен на сертификационные испытания, которые продлятся до конца мая, а уже летом он выйдет на маршрут», – говорится в сообщении.

Одно из ключевых изменений в конфигурации электропоезда, предложенное конструкторами, – новые промежуточные моторные вагоны в центре состава, благодаря которым пассажиры могут свободно перемещаться по всей длине поезда. Ранее на наиболее загруженных маршрутах применялась сцепка двух пятивагонных «Ласточек», сквозное перемещение между которыми было невозможно. Также моторные вагоны поддерживают необходимую поезду силу тяги.

«После получения сертификата «Уральские локомотивы» начнут поставку ЭС1П повышенной комфортности «Российским железным дорогам» – удлиненные составы смогут заменить сцепленные электропоезда на популярных маршрутах. Всего до конца года на заводе будет изготовлено семь «Ласточек» новой модификации», – добавили в пресс-центре.

В новой «Ласточке» 727 кресел разной классности, два места для маломобильных граждан и семь откидных сидений. В поезде увеличилось и количество санитарных модулей – 11 кабинок, в том числе универсальный модуль для людей с ограниченными возможностями.

<https://tass.ru/ural-news/11086037>

ИНТЕРФАКС; 2021.04.07; ПЕРВЫЙ ГРУЗОВОЙ ЭКСПРЕСС ДОСТАВИЛ ПШЕНИЦУ ИЗ СИБИРИ В КИТАЙ ВСЕГО ЗА 7 ДНЕЙ – «РУСАГРОТРАНС»

Первый зерновой экспресс, который в конце марта был отправлен из Алтайского края (станция Камень-на-Оби) в Китай, доставил пшеницу всего за 7 дней, сообщает аналитический центр АО «Русагротранс».

Это в 1,7 раза меньше нормативного срока доставки (12 суток).

Экспресс был организован «РЖД» при участии АО «Русагротранс». Он состоял из 67 вагонов-зерновозов, в которые было загружено 4,6 тыс. тонн мукомольной пшеницы 3 класса. «Русагротранс» со своей стороны будет способствовать распространению практики грузовых экспрессов на все дороги «РЖД» и планомерно увеличивать их долю в общем объеме внутренних и экспортных перевозок зерна, отмечается в сообщении.

Как заявил «Интерфаксу» руководитель аналитического центра Игорь Павенский, организация зерновых экспрессов позволит существенно сократить время доставки алтайского зерна на динамично развивающийся рынок КНР.

По его словам, экспорт российского зерна в Китай за неполный сельхозгод (с июля 2020 года по март 2021 года) составил 440 тыс. тонн, из которых на пшеницу пришлось 60 тыс. тонн, на кукурузу – 140 тыс. тонн, на ячмень – 70 тыс. тонн. «При этом экспорт по железной дороге достиг рекордного объема в 125 тыс. тонн, тогда как ранее он не превышал 80 тыс. тонн за сезон», – уточнил он.

Основной объем зерна был вывезен через погранпереходы Забайкальск (51 тыс. тонн) и Гродеково (35 тыс. тонн). В целом по железной дороге в направлении Китая были вывезены рекордные 950 тыс. тонн зерна и прочих аграрных грузов (масличные, шрот и жом) против 530 тыс. тонн в прошлом сезоне.

«Китай в этом сезоне резко нарастил импорт всех зерновых и маличных на фоне восстановления экономики, в частности животноводства, после пандемии, – сообщил Павенский. – Импорт основных зерновых в 2020/2021 сельхозгоду может достичь 45 млн тонн против 19 млн тонн в прошлом сельхозгоду, в том числе импорт пшеницы – 12-13 млн тонн против 3-5 млн тонн в предыдущие сезоны. И, скорее всего, будет сохраняться на этих высоких уровнях и в дальнейшем».

В странах, являющихся крупными экспортерами зерна (США, Канада, Австралия), доля маршрутных перевозок при перевозке зерновых грузов достигает 80-95%. Главным преимуществом нового сервиса является экономия времени. Это позволяет оптимизировать транспортные расходы клиентов, отмечают эксперты аналитического центра «Русагротранса».

ПРАЙМ; 2021.04.07; КОНТЕЙНЕРНЫЕ Ж/Д ПЕРЕВОЗКИ ИЗ КНР В ЕВРОПУ ЧЕРЕЗ КАЛИНИНГРАД ВЫРОСЛИ В I КВАРТАЛЕ В 10 РАЗ

Транзитные перевозки контейнеров из Китая в Европу и обратно по Калининградской железной дороге выросли в 10 раз в первом квартале 2021 года, сообщила **пресс-служба КЖД**.

«С января по март 2021 года по инфраструктуре Калининградской железной дороги между Китаем и Европой было перевезено свыше 23 тысяч ДФЭ контейнеров (двадцатифутовый эквивалент (TEU), условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств). В сравнении с аналогичным периодом прошлого года объем перевозок контейнерных грузов увеличился в 10 раз», – говорится в сообщении.

При этом 18,7 тысячи ДФЭ было отправлено в мультимодальном сообщении (рост составил 21 раз), 4,3 тысячи ДФЭ грузов – через железнодорожный пограничный **пункт пропуска** Мамоново-Бранево на польском направлении (рост в 3,1 раза).

Калининградской железная дорога реализует проект в партнерстве с АО «ОТЛК ЕРА» (**дочерняя компания ОАО «РЖД»**) и европейскими компаниями DB Cargo и Mann Lines Multimodal. На Калининградской железной дороге совместно с партнерами уже была выполнена доставка контейнерного поезда из Китая в Германию. В этом году по Калининградской магистрали были организованы перевозки контейнерных поездов из Китая в Финляндию и Данию.

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2021.04.07; ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ЗАПУСТИЛИ ПО НОВОМУ ПУТЕПРОВОДУ НАД ТРАССОЙ М1 «БЕЛАРУСЬ» В ПОДМОСКОВЬЕ

По новому путепроводу над трассой М1 «Беларусь» в Подмоскowie запущено движение поездов, сообщили в пресс-службе министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области.

«Арочный пролет нового сооружения на 63 км трассы М1 «Беларусь» строители ГК «Автодор» смонтировали в феврале этого года. Сейчас движение поездов на участке Кубинка-1 – Акулово Большого кольца МЖД идет по нему и двум путям старого ж/д путепровода», – говорится в сообщении.

Уточняется, что всего на данном участке планируется возвести три новых мостовых сооружения под железнодорожные пути. На сегодняшний день вторая арка уже смонтирована, в мае на нее переключат движение поездов. Последняя арка будет смонтирована в июне, а к концу лета по всем трем новым мостовым сооружениям запустят поезда.

«Строительство ж/д путепроводов предусмотрено проектом реконструкции М1 «Беларусь» с 45 км по 66 км. Работы стартовали в 2019 году и будут завершены до конца 2021 года», – добавили в пресс-службе.

<https://www.mskagency.ru/materials/3102653>

ГТРК САРАТОВ; АННА ГОЛОВЧИНСКАЯ; 2021.04.07; ВЯЧЕСЛАВ ВОЛОДИН ПРЕДЛОЖИЛ ЗАНЯТЬСЯ РАЗВИТИЕМ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА

После того, как над СГЭТ взял шефство Председатель Госдумы Вячеслав Володин, город получил около 100 троллейбусов и трамваев из Москвы. Теперь он предложил заняться развитием речного транспорта. По мнению спикера, Волга – наше преимущество, и развивать водный вид транспорта просто необходимо.

Еще в прошлом году Вячеслав Володин встретился с сотрудниками троллейбусного депо. После разговора по душам пришли к выводу, что необходимо не только поднимать зарплату, но и обновлять подвижной состав. В 2020 году из Москвы пришли 90 троллейбусов. В этом году по программе лизинга Саратов прямо с завода получит 24 «Адмирала».

Теперь пришла пора заняться и речным транспортом. Об этом Вячеслав Володин рассказал в интервью, опубликованном в Telegram-канале его сторонников. По мнению спикера, Волга – наше преимущество, и развивать водный вид транспорта просто необходимо. Когда-то жизнь на реке кипела: туристические лайнеры, грузовые перевозки, речные трамвайчики. Сейчас кипят только планы.

Иван Козаченко, заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства Саратовской области: «Прорабатывается возможность движения скоростных судов по Волге. Также серьезным направлением работы является привлечение туристических судов, проходящих мимо нашей территории».

Председатель Госдумы обратил внимание на еще один вид транспорта. Вячеслав Володин призвал жителей области присылать в паблики своих сторонников Volodin. Saratov предложения по развитию такси.

<https://gtrk-saratov.ru/vyacheslav-volodin-predlozhit-zanyatsya-razvitiem-rechnogo-transporta/>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА ЮГА РОССИИ; ЕЛЕНА ГРИЦЕНКО; 2021.04.08; ПУТЬ ОТКРЫТ; НАВИГАЦИЯ НА ДОНУ В 2021 ГОДУ СНОВА ПРОЙДЕТ В УСЛОВИЯХ МАЛОВОДНОСТИ

Официально старт навигации дали 1 апреля, однако фактически ее открыли на четыре дня раньше обычного срока. В этом году судоходные компании рассчитывают увеличить перевозку грузов по Дону, если позволит глубина.

Как сообщили в Азово-Донской бассейновой администрации, решение о досрочном пропуске судов было принято с учетом благоприятных гидрометеорологических условий и полученных обращений судоходных компаний. В результате за четыре дня, с 28 марта по 31 марта, в границах бассейна проследовала 21 единица транспортного флота, было перевезено почти 18,5 тысячи тонн угля из Усть-Донецкого порта.

– Водный путь полностью готов к проходу транзитного флота. Средства навигационного оборудования выставлены на штатные места, судовой ход протрален, набраны рабочие отметки на Кочетовском гидроузле, – отмечается в сообщении ФБУ «Администрация Азово-Донского бассейна внутренних водных путей».

В навигацию 2021 года в Азово-Донском бассейне планируется перевезти 10,6 миллиона тонн грузов. Это чуть больше (на 3,2 процента), чем в условиях прошлогоднего маловодья. Впрочем, в этом году водность Дона, согласно прогнозам, также вряд ли будет слишком высокой. По прогнозу Росгидромета, общий приток воды в Цимлянское водохранилище в паводковый период составит от четырех до шести кубических километров при норме 11 кубических километров. Однако, как отмечают в бассейновой администрации, фактическая гидрометеорологическая обстановка и судоходная глубина на реке Дон будут зависеть от паводка в апреле-мае 2021 года.

– В навигацию 2021 года для поддержания безопасных условий судоходства Азово-Донская бассейновая администрация планирует выполнить дноуглубительные работы и извлечь более 1,4 миллиона кубических метров грунта. Это обеспечит габариты судового хода, – отметил заместитель министра транспорта Ростовской области Сергей Ушаков. – Уверен, что профессионализм водников и координация действий всех служб в новом сезоне позволит бесперебойно вести работу.

Маловодье в бассейне реки Дон наблюдается с 2007 года. Навигация 2020 года прошла в условиях крайне малой водности: средняя глубина ниже Кочетовского гидроузла не превышала 310 – 330 сантиметров при гарантированной навигационной глубине 340 сантиметров, а на завершающем этапе навигации – 290. В связи с этим были введены ограничения по осадке судов на нескольких участках рек Дон и Северский Донец.

При этом в границах Азово-Донского бассейна было перевезено более 10,2 миллиона тонн грузов, что на 4,3 процента больше, чем в 2019 году. В прошлогоднюю навигацию через Азово-Донской бассейн проследовало 34 судна под иностранным флагом (24 единицы грузового флота, 10 единиц спортивно-парусных и прогулочных судов).

<https://rg.ru/2021/04/06/reg-ufo/navigaciia-v-rostovskoj-oblasti-projdet-v-usloviiah-malovodnosti.html>

КОММЕРСАНТЪ КРАСНОДАР; ОЛЬГА ЛОГИНОВА; 2021.04.08; ВЫШЛИ В МОРЕ; КОНЦЕПЦИЮ СОЗДАНИЯ СЕТИ МАРИН НА АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКОМ ПОБЕРЕЖЬЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ВКЛЮЧИТЬ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ ТУРИЗМА

ГК «Альянс Марин Девелопмент» представила концепцию развития яхтинга в регионе, предполагающую создание сети марин по всему Азово-Черноморскому побережью Кубани. Авторы документа предлагают включить его в федеральную программу развития туризма, чтобы обеспечить бюджетную и правовую базу для реализации проекта на основе государственного и частного партнерства, сделать привлекательным для частных инвесторов. Эксперты предполагают, что срок реализации программы составит не менее 10 лет. Окупаться строительство марин, по их мнению, будет за счет платных услуг владельцам яхт и развития коммерческой инфраструктуры прибрежных комплексов.

За основу проекта создания сети марин, предложенной ГК «Альянс Марин Девелопмент» 6 апреля на рабочей группе по развитию яхтенного туризма в Краснодарском крае, взята схема дислокации яхтенных стоянок, разработанной в 2009 году ООО АБ «Гор-Проект». Схема предусматривала создание 23 марин общей вместимостью 11,5 тыс. яхт. В августе

2011 года администрация Кубани направила в адрес **Президента РФ** предложение по развитию инфраструктуры яхтинга вместе со схемой размещения 16 марин, однако получить финансирование в тот момент не удалось.

О перезапуске проекта заговорили в конце 2020 года, в начале апреля 2021 года была представлена обновленная концепция. Она учитывала изменившиеся условия – присоединение Крыма, побережье которого также предлагают включить в план развития, а также принятый в 2011 году закон N 246-ФЗ «Об искусственных земельных участках, созданных на водных объектах, находящихся в федеральной собственности». Он изменил ситуацию с перспективой финансирования – теперь в морской береговой зоне можно создавать объекты яхтинга и морские рекреационные комплексы за счет привлечения частных инвестиций или государственно-частного партнерства, при этом инвестор может получить право собственности на объекты.

В результате реализации предложенных в проекте концептуальных решений может быть создано 36 новых марин суммарной вместимостью 12–15 тыс. стояночных мест. Проект учитывает реконструкцию уже существующих на Кубани марин, расположенных в Сочи, в Анапе, упоминается начатое строительство в Геленджике, которое привлекло 5 млрд руб. бюджетных инвестиций. В числе целей, помимо таких очевидных, как развитие международного яхтенного туризма и спорта, авторы называют также запуск прибрежного пассажирского внутригородского и межмуниципального морского сообщения. Это позволит создать альтернативную транспортную инфраструктуру и разгрузить автомобильные дороги региона.

Рассуждая об экономических перспективах, разработчики концепции опираются на мировой опыт, указывая, что в 2020 г. оборот марин у черноморских берегов Турции составил около \$2 млрд за сезон, к 2023 году ежегодные доходы от яхтенного туризма в стране должны достигнуть \$10 млрд. При этом, по данным **пресс-службы** администрации Краснодарского края, россияне ежегодно тратят на стоянку и обслуживание яхт в Турции, Греции, Испании и других странах около €200 млн. Эти деньги при создании необходимых условий, могли бы оставаться внутри страны, увеличивая выручку компаний и налоговые поступления в бюджеты всех уровней. Экономический эффект только от услуг по размещению судов, при средней стоимости стоянки пятнадцатиметровой яхты около 800 тыс. руб. в год и условии 80% заполнении марин, оценивается в сумму более 8 млрд руб. ежегодно.

По мнению судовладельцев, увеличение числа марин в регионе создаст конкуренцию и может способствовать снижению стоимости стоянки, которая сейчас завышена из-за превышения спроса над ограниченным из-за отсутствия инфраструктуры предложением, что делает услугу неконкурентной на международном уровне.

Директор Черноморской ассоциации развития яхтенного туризма и спорта, владелец парусного клуба Pereplut Sailing Club Владимир Чубаров считает, что препятствием для развития яхтенного туризма в регионе является также несовершенство регулирующего законодательства.

«Нам необходимо создать, в том числе, правовые условия, которые сподвигнут российских владельцев яхт и маломерных судов выбирать стоянку на черноморском побережье РФ, а не в заграничных маринах. В составе рабочей группы, совете по морской деятельности Краснодарского края, мы разрабатываем предложения по совершенствованию законодательства в отношении эксплуатации маломерных судов – как в коммерческих, так и в личных целях. Взять, например, требования **Минтранса** по эксплуатации судов – они были утверждены в 1997 году, технически устарели и нуждаются в обновлении», – поясняет господин Чубаров.

По информации одного из авторов концепции Юрия Рысина, советника губернатора Краснодарского края по архитектуре, в настоящий момент идет подготовительный этап,

проработка проекта, он продлится до конца года. После этого предложение будет вынесено на рассмотрение Правительства РФ.

«Строительство гидротехнических сооружений, базы для создания марин – это сложное и затратное мероприятие, муниципалитетам с этим самостоятельно не справиться, поэтому необходима федеральная программа, целевое выделение средств»,– считает господин Рысин.

По его оценке, в случае одобрения программы развития инфраструктуры для яхтинга, на ее реализацию потребуется не менее 10 лет.

<https://www.kommersant.ru/doc/4762366>