



## Ежедневный мониторинг СМИ

16 АПРЕЛЯ 2021

### СОДЕРЖАНИЕ

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; 2021.04.16; ПЕРЕСАДКА В СТАМБУЛЕ: ЧТО ДЕЛАТЬ Пассажирам после закрытия Турции и как вернуться домой .....	4
ВЕСТНИК АТОР; 2021.04.16; АТОР ОБРАТИЛАСЬ В МИНТРАНС С ПРОСЬБОЙ ОРГАНИЗОВАТЬ ВЫВОЗНЫЕ РЕЙСЫ ДЛЯ ЗАСТРЯВШИХ В СТАМБУЛЕ ТУРИСТОВ .....	5
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ САПРЫКИНА; 2021.04.15; В АВТОБУС ПУСТЯТ ПО ОТПЕЧАТКУ ПАЛЬЦА; РОССИЯН ЖДЁТ ЦИФРОВАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ .....	6
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2021.04.15; КОНЦЕССИИ – КЛЮЧ К ИНВЕСТИЦИЯМ; ЭКСПЕРТНОЕ СООБЩЕСТВО ОБСУДИЛО НОВЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ ИНИЦИАТИВЫ .....	7
РОССИЯ 1; АНДРЕЙ ГРИГОРЬЕВ; 2021.04.15; ПУТИН ПОТРЕБОВАЛ ОТ ЧИНОВНИКОВ ИЗБАВИТЬСЯ ОТ АБСУРДНЫХ НОРМ И ПРАВИЛ. ВЕСТИ В 20:00 .....	9
1 КАНАЛ НОВОСТИ В 21:00; 2021.04.15; О ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ В РФ ГОВОРИЛИ НА ЗАСЕДАНИИ ПРОФИЛЬНОГО СОВЕТА ПРИ ВЕРХНЕЙ ПАЛАТЕ ПАРЛАМЕНТА .....	9
РОССИЯ 24; 2021.04.16; АВИАСООБЩЕНИЯ С ВЕЛИКОБРИТАНИЕЙ НЕ БУДЕТ ДО 1 ИЮНЯ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24» .....	9
РОССИЯ 24; ДЕНИС АЛЕКСЕЕВ; 2021.04.16; ГОСУДАРСТВО МОЖЕТ ПОМОЧЬ ВЕРНУТЬ ИЗ ТУРЦИИ ЗАСТРЯВШИХ СООТЕЧЕСТВЕННИКОВ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24» .....	10
РОССИЯ 24; 2021.04.15; В МОСКВЕ У ОФИСА TURKISH AIRLINES ВЫСТРОИЛИСЬ ОЧЕРЕДИ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24» .....	10
1 КАНАЛ НОВОСТИ В 9:00; 2021.04.16 РОССИЯ ДО 1 ИЮНЯ ВКЛЮЧИТЕЛЬНО ПРИОСТАНАВЛИВАЕТ АВИАСООБЩЕНИЕ С ВЕЛИКОБРИТАНИЕЙ .....	10
1 КАНАЛ; НОВОСТИ В 7:00; 2021.04.16; ПРАВИТЕЛЬСТВО ГОТОВИТ РЯД ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ МЕР ПОДДЕРЖКИ ТУРИСТИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ .....	10
1 КАНАЛ НОВОСТИ В 21:00; 2021.04.15; БОЛЕЕ 50 ТЫСЯЧ РОССИЙСКИХ ТУРИСТОВ НАХОДЯТСЯ В СТРАНАХ, С КОТОРЫМИ С 15 АПРЕЛЯ ОГРАНИЧЕНО АВИАСООБЩЕНИЕ .....	11
РОССИЯ 1; ДАРЬЯ ОКУНЕВА; 2021.04.15; ПУСТЫЕ САМОЛЕТЫ ПОТЯНУЛИСЬ В ТУРЦИЮ: РОССИЯ ВЫВОЗИТ ТУРИСТОВ. ВЕСТИ В 20:00+ .....	12
РОССИЯ 1; 2021.04.15; НЕ ЗАКРЫТИЕ, А ОГРАНИЧЕНИЕ: ЭКСПЕРТ О КОНТРОЛЕ ЗА ПРИБЫВАЮЩИМИ В РФ ИЗ-ЗА ГРАНИЦЫ. 5-Я СТУДИЯ .....	12
ТАСС; 2021.04.15; В ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ ДОРОГИ К ИСТОКУ ВОЛГИ И НИЛОВОЙ ПУСТЫНИ .....	12
ИНТЕРФАКС; 2021.04.15; ХУСНУЛЛИН ПРИЗВАЛ РЕГИОНЫ К ПЕРЕВЫПОЛНЕНИЮ ПЛАНОВ ПО ДОРОЖНОМУ СТРОИТЕЛЬСТВУ .....	13
ТАСС; 2021.04.15; ЧЕРНЫШЕНКО ПРИЗВАЛ ГЛАВ ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ НАЛАДИТЬ КОНТАКТ С КООРДИНАЦИОННЫМ ЦЕНТРОМ .....	14

---

ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА КИНЯКИНА; 2021.04.16; РОССИЯНЕ ПОЛУЧАТ УЧЕТНУЮ ЗАПИСЬ НА «ГОСУСЛУГАХ» ПРИ РОЖДЕНИИ; ТАКАЯ МЕРА ПРЕДУСМОТРЕНА В ПРОЕКТЕ «ЦИФРОВОЙ ПРОФИЛЬ ГРАЖДАНИНА».....	14
КОММЕРСАНТЪ FM; АЛЕКСАНДР РАССОХИН; 2021.04.15; САНКЦИИ ТОРМОЗЯТ ВЫЛЕТ МС-21; СКОЛЬКО ПРОЕКТ ТЕРЯЕТ ИЗ-ЗА ПЕРЕНОСА СРОКОВ .....	16
ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА ЗГИРОВСКАЯ; 2021.04.16; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРЕДЛАГАЕТ СНИЗИТЬ ЛИЗИНГОВУЮ СТАВКУ НА ЗАКУПКУ СУДОВ; СУДОСТРОИТЕЛИ СЧИТАЮТ ЭТУ МЕРУ ПОДДЕРЖКИ ОТРАСЛИ НЕДОСТАТОЧНОЙ И ПРЕДЛАГАЮТ СВОИ .....	17
ТАСС; 2021.04.15; КАБМИН УТВЕРДИЛ МЕРЫ ПОДДЕРЖКИ ТУРОТРАСЛИ В УСЛОВИЯХ ОГРАНИЧЕНИЙ НА ПОЛЕТЫ В ТУРЦИЮ .....	18
ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.04.16; ИЛ-96-400 НЕ ПОЙДЕТ В СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО; САМОЛЕТ НА 400 ПАССАЖИРОВ ОКАЗАЛСЯ НЕ НУЖЕН КОММЕРЧЕСКИМ ЭКСПЛУАТАНТАМ .....	19
РБК; АРТЁМ КОРЕНЯКО, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО 2021.04.16; ПОСЛЕ ЗАКРЫТИЯ ТУРЦИИ «АЭРОФЛОТ» ВДВОЕ УВЕЛИЧИТ ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК В ЕГИПЕТ ....	21
ИЗВЕСТИЯ; АНТОН ЛАВРОВ, РОМАН КРЕЦУЛ; 2021.04.15; НАСТАВИТЬ НА ПУТЬ: СМП ПРИКРОЮТ «ВСЕВИДЯЩИЕ» РАДАРЫ; НОВЕЙШИЕ РАДИОЛОКАТОРЫ ПОМОГУТ СОЗДАТЬ СПЛОШНОЕ ПОЛЕ НАБЛЮДЕНИЯ ВДОЛЬ ВСЕГО АРКТИЧЕСКОГО ПОБЕРЕЖЬЯ РОССИИ .....	23
КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСЕЙ ПОЛУХИН, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.04.16; ХОЛОДИЛЬНИКИ НЕ ДЕРЖАТ УЛОВ; РЫБАКИ НЕ ПОДДЕРЖАЛИ ВЫДАЧУ КВОТ ПОД РЕФКОНТЕЙНЕРЫ .....	24
РБК; ЛЮДМИЛА ПОДОБЕДОВА; 2021.04.15; РОССИЯ ЗАПЛАНИРОВАЛА ЗАРАБАТЫВАТЬ НА ЭКСПОРТЕ ВОДОРОДА ДО \$100 МЛРД В ГОД.....	25
ГУДОК; 2021.04.15; ВЕДОМСТВЕННАЯ ОХРАНА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ВНЕДРИТ В СВОЮ РАБОТУ ЭЛЕКТРОННЫЕ НАВИГАЦИОННЫЕ ПЛОМБЫ .....	27
РИА НОВОСТИ; 2021.04.15; НОВАК РАССКАЗАЛ О КОНЦЕПЦИИ РАЗВИТИЯ ВОДОРОДНОЙ ЭНЕРГЕТИКИ В РОССИИ.....	28
ТАСС; 2021.04.15; ФАС УВЕРЕНА, ЧТО ПРИНЯТЫЕ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ МЕРЫ СТАБИЛИЗИРУЮТ ЦЕНЫ НА НЕФТЕПРОДУКТЫ.....	29
ТАСС; 2021.04.15; ОБЪЕМ ИНВЕСТИЦИЙ В СОЗДАВАЕМУЮ ОЭЗ В АЭРОПОРТАХ КРАСНОЯРСКА ОЦЕНИВАЮТ В 6 МЛРД РУБЛЕЙ.....	29
ТАСС; 2021.04.15; ГЛАВА МИД ТУРЦИИ ЗАЯВИЛ, ЧТО КОНВЕНЦИЯ МОНТРЕ ПРОДОЛЖАЕТ ПРИМЕНЯТЬСЯ.....	30
ТАСС; 2021.04.15; «АЭРОФЛОТ» СОХРАНИТ ЕЖЕДНЕВНЫЕ РЕЙСЫ В ПЕРМЬ 30	
ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2021.04.15; В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ РФ ИЩУТ РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМ МАЛОЙ АВИАЦИИ.....	30
ТАСС; 2021.04.15; АВИАКОМПАНИИ ПОЛУЧАТ ПЕРВЫЕ МС-21 В 2022 ГОДУ .	31
ТАСС; 2021.04.15; ПАРЛАМЕНТ ЯКУТИИ ПРЕДЛОЖИЛ СУБСИДИРОВАТЬ РЕЙСЫ ИЗ СТОЛИЦЫ РЕГИОНА В МОСКВУ И ПЕТЕРБУРГ .....	31
ТАСС; 2021.04.15; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ВЫЯВИЛА НЕДОСТАТКИ ПРИ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА ЧЕЛЯБИНСКА .....	32
ТАСС; 2021.04.15; ВЕТЕРАНЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ МОГУТ БЕСПЛАТНО СЛЕТАТЬ ИЗ БЛАГОВЕЩЕНСКА В ТЫНДУ .....	32
ТАСС; 2021.04.15; РОССИЯ ПРОДЛИЛА ПРИОСТАНОВКУ ПОЛЕТОВ В ВЕЛИКОБРИТАНИЮ ДО 1 ИЮНЯ .....	33
ТАСС; 2021.04.15; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ОЦЕНИЛИ УЩЕРБ ОТ ОГРАНИЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ В ТУРЦИЮ В 150-200 МЛН РУБЛЕЙ.....	33

---

---

ТАСС; 2021.04.15; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПЛАНИРУЮТ ПОЛУЧИТЬ ПЕРВЫЕ ДВА ВОЕING К ОСЕНИ .....	33
ИНТЕРФАКС; 2021.04.15; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» В 2021Г РАССЧИТЫВАЮТ ПОЛУЧИТЬ 1 МЛРД РУБ. ЧИСТОЙ ПРИБЫЛИ .....	34
ПРАЙМ; 2021.04.15; «TUI РОССИЯ» ПРЕДЛОЖИЛА ОТКРЫТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ С РЯДОМ КУРОРТНЫХ СТРАН .....	34
ТАСС; 2021.04.15; «ЮТЭЙР» ПЛАНИРУЕТ ВЕРНУТЬ СВОИХ ПАССАЖИРОВ ИЗ ТУРЦИИ ДО 29 АПРЕЛЯ.....	35
ТАСС; 2021.04.15; TURKISH AIRLINES ПРОИНФОРМИРОВАЛА КЛИЕНТОВ О ТОМ, КАК ОБМЕНЯТЬ АВИАБИЛЕТЫ .....	35
ТАСС; 2021.04.15; СУД НА УКРАИНЕ ЗАОЧНО АРЕСТОВАЛ ЕЩЕ 12 РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ ЗА ПОЛЕТЫ В КРЫМ .....	35
ТАСС; 2021.04.15; ПРИАНГАРЬЕ ПРОСИТ ВЛАСТИ РФ УСКОРИТЬ РЕШЕНИЕ ВОПРОСА ТРАНСПОРТНОЙ НАГРУЗКИ НА БРАТСКУЮ ГЭС.....	35
РИА НОВОСТИ; 2021.04.15; НОВОСИБИРСК ПОЛУЧИТ ЕЩЕ 1,4 МЛРД РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ ОБЬ .....	36
ТАСС; 2021.04.15; ВОЗОБНОВИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО МЕТРО В КРАСНОЯРСКЕ МОГУТ В КОНЦЕ ГОДА .....	37
ТАСС; 2021.04.15; В ОП ПРЕДЛОЖИЛИ ПРИРАВНЯТЬ ВЕЛОСИПЕДЫ С МОТОРОМ И ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ К МОПЕДАМ В ПДД.....	37
НСН; 2021.04.15; СКОРОСТНЫМ ТУТ НЕ МЕСТО. ШКУМАТОВ ПРИЗВАЛ РАЗДЕЛИТЬ ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ ДЛЯ ПДД.....	38
ТАСС; 2021.04.15; МВД ВОЗЬМЕТ НА КОНТРОЛЬ СОБЛЮДЕНИЕ АВТОШКОЛАМИ УСЛОВИЙ ОБУЧЕНИЯ ВОДИТЕЛЕЙ .....	39
ТАСС; 2021.04.15; В 2020 ГОДУ ВЫРОСЛО ЧИСЛО ПОГИБШИХ В ДТП ПО ВИНЕ ПЬЯНЫХ ТАКСИСТОВ.....	39
ИНТЕРФАКС; 2021.04.15; РСА СОЗДАСТ МЕХАНИЗМ ПЕРЕСТРАХОВАНИЯ РИСКОВ ДЛЯ ПЕРЕРАСПРЕДЕЛЕНИЯ УБЫТКОВ ПО ДОГОВОРАМ ОСАГО В СЕГМЕНТЕ ТАКСИ .....	40
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ДМИТРИЙ ГОНЧАРУК; 2021.04.15; ГОСРЕЕСТР АВТОДОРОГ ЗАМЕНЯТ СИСТЕМОЙ КОНТРОЛЯ ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ.....	41
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; АННА ШУШКИНА; 2021.04.15; ЗА ВОЖДЕНИЕ В ПЬЯНОМ ВИДЕ ХОТЯТ УСИЛИТЬ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ .....	42
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; АНАСТАСИЯ ЯЛАНСКАЯ; 2021.04.15; В ПЕТЕРБУРГЕ СКОРО НЕ ОСТАНЕТСЯ МАРШРУТОК; ВМЕСТО НИХ ПО ГОРОДУ БУДУТ КУРСИРОВАТЬ НОВЫЕ АВТОБУСЫ С ТЕЛЕВИЗОРАМИ, РОЗЕТКАМИ И ВАЛИДАТОРАМИ.....	42
РИА НОВОСТИ; 2021.04.15; СЕРГЕЙ ЦИВИЛЕВ: УГЛЯ В КУЗБАССЕ БОЛЬШЕ, ЧЕМ ВОЗМОЖНОСТЕЙ ДЛЯ ЕГО ВЫВОЗА .....	44
ГТРК ВЕСТИ СОЧИ; 2021.04.15; В СОЧИ ИЗ МОСКВЫ ЗА 12 ЧАСОВ: СКОРОСТНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ПОЯВИТСЯ К 2030 ГОДУ .....	45
ИНТЕРФАКС; 2021.04.15; ГРУЗОВАЯ БАЗА ДЛЯ Ж/Д ВЕТКИ В АЭРОПОРТ КРАСНОЯРСКА НЕДОСТАТОЧНА, ШАНС ПРОЕКТУ МОЖЕТ ДАТЬ КОНЦЕССИЯ – РЖД.....	46
ИНТЕРФАКС; 2021.04.15; ПГК НАЦЕЛЕНА ВОЙТИ В ТОП-3 КОНТЕЙНЕРНЫХ Ж/Д ОПЕРАТОРОВ С ПАРКОМ НЕ МЕНЕЕ 7 ТЫС. ВАГОНОВ.....	46
ТАСС; 2021.04.15; ПОЧТИ 12 МЛРД РУБЛЕЙ ПЛАНИРУЮТ ИНВЕСТИРОВАТЬ В ПЕРЕГРУЗОЧНЫЙ ТЕРМИНАЛ В ПРИМОРЬЕ .....	47
ТАСС; 2021.04.15; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА ОТКАЗАЛИСЬ ОТ СОЗДАНИЯ ВОДНОГО ТАКСИ ИЗ-ЗА ЕГО НЕРЕНТАБЕЛЬНОСТИ.....	47

---

## ПУБЛИКАЦИИ

### **КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; 2021.04.16; ПЕРЕСАДКА В СТАМБУЛЕ: ЧТО ДЕЛАТЬ ПАССАЖИРАМ ПОСЛЕ ЗАКРЫТИЯ ТУРЦИИ И КАК ВЕРНУТЬСЯ ДОМОЙ**

Кроме 600 тысяч туристов, купивших путевки в Турцию, и еще около 250 – 300 тысяч самостоятельных путешественников, закрытие авиасообщения с Турцией коснулось и транзитных пассажиров. Тех, кто летел с пересадкой в Стамбуле в другие страны.

А таких много. На рейсы через Стамбул приходится 60% всех билетов на стыковочные рейсы из России, назвали *kr.ru* впечатляющую цифру эксперты сервиса для планирования путешествий *OneTwoTrip*. Для сравнения: 20% транзитников делают пересадку в Дубае, оставшиеся 20% распределяются между Абу-Даби, Сингапуром и Дохой.

Стамбул, собственно, и до пандемии был крупным международным хабом. Но сейчас его значение выросло. Стран, с которыми Россия возобновила прямое авиасообщение, мало. А в те, что открыты, прямых рейсов явно недостаточно – спрос на билеты в Дубай и на Мальдивы явно превышает предложение. Выходом для путешественников чаще всего становился Стамбул, “Турецкие авиалинии” до 15 апреля выполняли много рейсов в Москву, и у них очень широкая маршрутная сеть по всему миру.

Куда летают россияне со стыковкой?

В Дубай – 15% всех купленных билетов приходится перелеты в ОАЭ с пересадкой в Стамбуле. Да, в Дубай есть прямые рейсы, но мало, и билеты очень дорогие, через Стамбул выходило дешевле.

Также пользуются спросом стыковочные перелеты на курорты Египта – в Шарм-эль-Шейх и Хургаду, в Грузию, Черногорию, Хорватию, на Мальдивы (та же история, что и с Дубаем), в Мексику и другие страны.

– Сложилась критическая ситуация с возвращением в Россию туристов, для которых Стамбул был стыковочным пунктом в их поездках в третьи страны, – признают в Ассоциации туроператоров России/

И тоже приводят цифры: на маршруте Москва – Стамбул – Москва выполнялось более 40 рейсов в неделю, и на каждом из них было до 30% пассажиров, для которых данный рейс был стыковочным. А если говорить о рейсах *Turkish Airlines*, то и до 70 – 80%.

АТОР обратилась к **министру транспорта РФ Виталию Савельеву**: “Для тысяч россиян возврат домой может быть сопряжен с трудностями в подборе альтернативных маршрутов и крайне высокими финансовыми затратами. Приобрести авиабилет на один из разрешенных рейсов по маршруту Стамбул – Москва или заменить его, например, на рейс Стамбул – Минск, уже практически невозможно, билеты в продаже отсутствуют”.

Ассоциация туроператоров просит **Минтранс** разъяснить, каким образом российские граждане, путешествующие через Стамбул, смогут вернуться в Россию. И предлагает организовать вывозные рейсы и для них тоже.

– Организацию таких вывозных рейсов могли бы взять на себя ведущие туроператорские компании, при условии возмещения средств за эти рейсы из бюджета, по аналогии с механизмом, действовавшим в прошлом году.

Но пока вопрос не решен. И что делать путешественникам, у которых билеты на стыковочные рейсы через Стамбул на ближайшие дни? Среди них не только отпускники, но и те, кто летит к родственникам, в командировки, на лечение, на важные мероприятия.

– В любом случае – связаться с авиакомпанией, напрямую либо через агента или сервис онлайн-бронирования, если покупали билеты там. Возможно, вам повезло, и у вас билет

на один из немногих рейсов, которые остались в расписании. Напомним, что с 15 апреля разрешены два полета в неделю для “Аэрофлота” и два для “Турецких авиалиний”.

– Также есть вероятность, что авиакомпания предложит взамен другой билет, чтобы добраться из Стамбула в Россию либо до ближайшего к России аэропорта – Минска, Белграда, Кишинева. Turkish Airlines, во всяком случае, обещают изменить пункт назначения в билете без доплат. Да, оттуда потом придется добираться самим.

– Если сегмент Стамбул – Москва все же просто аннулирован (в этом случае “Турецкие авиалинии” обещают вернуть деньги, автоматически перечислив их на карту), тогда действовать самостоятельно. То есть лететь до Стамбула по имеющемуся билету, оттуда покупать новый. На прямой рейс – нереально, стыковочные возможны через Белград, Каир, Доху, Варшаву, Кишинев. Но на всю ближайшую неделю билеты по всем этим маршрутам баснословно дорогие – 50, 90, 110 тысяч рублей. Только за один этот перелет. На человека.

– Лететь из Стамбула до Минска. Прямые рейсы – от 27 тысяч рублей на ближайшую неделю, стыковочные от 17 – 18 тысяч. То есть несравнимо дешевле по сравнению с рейсами в Москву. Из Минска – самолетом (но дорого), поездом, в том числе скоростной “Ласточкой”, она идет меньше 7 часов, автобусом, каршерингом. Неудобно? Да, очень неудобно. Но реально.

<https://www.kp.ru/daily/27266.5/4399119/>

### **ВЕСТНИК АТОР; 2021.04.16; АТОР ОБРАТИЛАСЬ В МИНТРАНС С ПРОСЬБОЙ ОРГАНИЗОВАТЬ ВЫВОЗНЫЕ РЕЙСЫ ДЛЯ ЗАСТРЯВШИХ В СТАМБУЛЕ ТУРИСТОВ**

Сложилась критическая ситуация с возвращением в Россию туристов, для которых Стамбул был стыковочным пунктом в их поездках в третьи страны. АТОР просит разъяснить механизм возвращения таких туристов с учетом ограничения авиасообщения и подумать над организацией специальных вывозных рейсов.

В официальном письме от 14 апреля за подписью первого вице-президента Ассоциации туроператоров Владимира Канторовича на имя **министра транспорта РФ Виталия Савельева** содержится, в том числе просьба дать разъяснения по ситуации, сложившейся для российских граждан, имеющих авиабилеты на стыковочные рейсы в Россию через Стамбул с вылетом после 15 апреля 2021 г.

В письме отмечается, что с 15 апреля до 1 июня 2021 г. ограничено авиасообщение между Российской Федерацией и Турецкой Республикой до 4 рейсов в неделю по маршруту Москва – Стамбул – Москва и вывозных рейсов.

При этом, подчеркивают в АТОР, под вывозными рейсами понимаются рейсы, на которых будут возвращены организованные туристы, но на сегодняшний день количество этих вывозных рейсов не уточнено, в открытом доступе отсутствует их расписание и период исполнения. Информация о вывозных рейсах для самостоятельных путешественников, выезжавших из России с пересадкой в Стамбуле, также отсутствует.

Между тем, по данным АТОР, до 15 апреля на маршруте Москва – Стамбул – Москва выполнялось более 40 рейсов в неделю, и на каждом рейсе в Стамбул было до 30% пассажиров, для которых данный рейс был стыковочным. Также стыковочными рейсами довольно часто пользовались организованные туристы, выезжающие в ОАЭ и Мальдивы.

«Учитывая вышеизложенное, можно прогнозировать, что для тысяч россиян возврат домой может быть сопряжен с трудностями в подборе альтернативных маршрутов и крайне высокими финансовыми затратами. Приобрести авиабилет на один из разрешенных рейсов по маршруту Стамбул – Москва или заменить его, например, на рейс Стамбул – Минск, уже практически невозможно, билеты в продаже отсутствуют», – констатируют в АТОР.

В связи со сложившейся критической ситуацией АТОР просит **Минтранс** разъяснить, каким образом российские граждане, путешествующие через Стамбул, в том числе купившие авиабилет не в составе туристского продукта и на рейсах иностранной авиакомпании, смогут вернуться в Россию с учетом введенных Оперштабом ограничений с Турецкой Республикой.

АТОР также предлагает **Минтрансу** рассмотреть вопрос об организации вывозных рейсов для пассажиров, для которых рейс из Турецкой Республики в Россию является стыковочным.

Такое решение, по мнению Ассоциации, позволит оперативно определить количество пассажиров, нуждающихся в вывозных рейсах в Россию, и ускорить их возвращение без дополнительных затрат с их стороны

«Организацию таких вывозных рейсов могли бы взять на себя ведущие туроператорские компании, при условии возмещения средств за эти рейсы из бюджета, по аналогии с механизмом, действовавшим в прошлом году на основании Постановления Правительства РФ от 25.04.2020 г. № 583 «Об утверждении Правил предоставления в 2020 году субсидий из федерального бюджета ТО на возмещение затрат, понесенных при выполнении мероприятий, связанных с ограничениями, вызванными распространением новой коронавирусной инфекции», – подчеркивается в обращении АТОР.

<https://www.atorus.ru/news/press-centre/new/54987.html>

### **ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ САПРЫКИНА; 2021.04.15; В АВТОБУС ПУСТЯТ ПО ОТПЕЧАТКУ ПАЛЬЦА; РОССИЯН ЖДЁТ ЦИФРОВАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ**

Почтальоны-беспилотники, умное городское освещение и стройка в один клик – в Совете Федерации обсудили мир будущего. Глобальную цифровизацию запустят по инициативе президента. До 1 июля стратегии цифровой трансформации должны представить ведущие министерства, а до 1 сентября – региональные власти. Как идёт эта работа, обсудили 15 апреля в Совете Федерации на Совете по цифровой экономике.

169 услуг в один клик

Главная цель цифровой трансформации – создать условия, чтобы потенциал электронных технологий работал на благо всей страны и каждого жителя, отметил первый вице-спикер Совета Федерации Андрей Турчак, открывая заседание.

Уже в этом году перечень онлайн-услуг планируют довести до ста, а в следующем их станет больше 160. В перспективе же до 95 процентов всех госуслуг планируют оказывать через Интернет.

«Любой наш гражданин вне зависимости от места жительства должен иметь возможность через Интернет оплачивать счета и налоги, записываться в любые учреждения, зачислять детей в школы и секции, повышать квалификацию, получать медицинские консультации, подавать судебные иски, следить в режиме реального времени за движением общественного транспорта и так далее», – сказал Турчак.

Планируется не только увеличить число онлайн-услуг, но и сделать их более доступными, рассказал замминистра цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Олег Качанов. Для этого разработана концепция «трёх нулей». Она предполагает: «нулевой вход», когда пользователю не надо вводить никаких данных, а вся информация подтягивается автоматически, «нулевое ожидание», то есть немедленное оказание услуг, и «ноль бумаг».

«Главный принцип – минимум действий, довести до получения услуги нажатием одной кнопки», – сказал Качанов. В новый формат перевели уже 52 госуслуги, в апреле начнётся их внедрение. А до августа 2022 года отформатировать предстоит все региональные и муниципальные услуги, сообщил чиновник.

Почтальоны-беспилотники

Ключевые сферы, где планируют внедрять онлайн-услуги, – госуправление, транспорт, медицина, образование, строительство и ЖКХ. Представители профильных министерств рассказали, как они видят такую трансформацию.

В **Минтрансе** разработали несколько предложений – например, «беспилотники для пассажиров и грузов» будут доставлять почту и товары в труднодоступные районы. «Зелёный коридор для пассажиров» позволит оплачивать проезд с помощью биометрической системы благодаря идентификации по отпечатку пальца, изображению лица или по голосу. А «Цифровое управление транспортной системой» поможет выстроить оптимальный маршрут.

**«В рамках пилотного проекта опыт применения подобных программ в Твери привёл к снижению стоимости проезда на 10 процентов и сокращению среднего времени проезда с 21 до 17 минут», – рассказал заместитель министра транспорта Кирилл Богданов.**

Приложение «Умный водоканал», которое будет оповещать жителей, например, об отключении воды, и систему «Умное городское освещение» планирует запустить Министерство строительства и ЖКХ. Там также хотят упростить порядок подачи документов для строителей с помощью проекта «Строим в один клик».

По планам Минпросвещения, о которых рассказала замминистра Татьяна Васильева, в 2021 году все учебные заведения оснастят компьютерами. В 2022-м – создадут библиотеки цифрового образовательного контента. А в 2023-м закончится работа над созданием цифровых профилей учеников.

Одно из требований к школьникам, которое могут ввести в ближайшее время, – сдавать до 30 процентов всех работ в электронном виде.

«Цифровую трансформацию часто оценивают как врага, а не как друга, – заметила замминистра. – Но надо понимать, что в данном случае мы не говорим о замене существующих форм контроля качества обучения. Увеличение количества работ, сданных в электронном виде, – это один из вариантов, который позволит разгрузить учителя, а сам процесс обучения сделает более интересным».

<https://www.pnp.ru/economics/v-avtobus-pustyat-po-otpechatku-palca.html>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2021.04.15; КОНЦЕССИИ – КЛЮЧ К ИНВЕСТИЦИЯМ; ЭКСПЕРТНОЕ СООБЩЕСТВО ОБСУДИЛО НОВЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ ИНИЦИАТИВЫ**

Заместитель председателя Комитета СФ по экономической политике Константин Долгов провел в режиме видео-конференц-связи расширенное совещание по двум законодательным инициативам, касающимся установления порядка заключения концессионного соглашения, соглашения о ГЧП и МЧП в сфере пассажирских перевозок и транзитных перевозок грузов.

Открывая обсуждение проекта федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в части установления порядка заключения концессионного соглашения, соглашения о государственно-частном партнерстве, соглашения о муниципально-частном партнерстве в сфере перевозок пассажиров автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом», Константин Долгов сказал, что его актуальность связана с необходимостью достижения национальной цели развития РФ «Комфортная и безопасная среда для жизни».

Константин Долгов: «Реализация проектов в сфере транспорта на основе концессионных соглашений и соглашений о государственно-частном партнерстве и о муниципально-частном партнерстве позволяет привлечь инвестиции в транспортную отрасль страны, создать современную транспортную инфраструктуру, обеспечить эффективное использование имущества, находящегося в государственной или муниципальной

собственности, повысить качество товаров, работ, услуг, предоставляемых потребителям».

Управляющий партнер, руководитель практики по инфраструктуре и ГЧП «Адвокатское бюро Качкин и партнеры» Денис Качкин напомнил, что в настоящее время практически весь ГЭТ находится в руках государства и муниципальных образований. Управляют этой сферой унитарные предприятия, и только в 2016 году в Санкт–Петербурге появилась первая трамвайная концессия, затем в 2019 году там же была заключена и вторая концессия. Законопроект, работа над которым идет порядка двух лет, отвечает запросам участников рынка инвестировать в такую капиталоемкую сферу, как городской наземный электрический транспорт.

В законопроекте сделана попытка гармонизировать отраслевое законодательство, регулирующее сферу общественного транспорта, и законодательство о концессионных соглашениях и соглашениях ГЧП.

Денис Качкин: «В сфере общественного транспорта основная проблема – задвоение конкурсных процедур. Помимо того, что концессионер участвует в конкурсе на получение права заключения концессионного соглашения или соглашения о ГЧП, в силу чего он уже обязан осуществлять перевозку, он еще должен в соответствии с № 44–ФЗ пройти конкурсный отбор на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок, и получить право на эту перевозку. С одной стороны, он обязан, с другой – у него нет даже права на осуществление перевозки. Это нонсенс».

В связи с этим возникает риск невыполнения концессионером либо частным партнером своих обязательств по заключенным соглашениям, риск расторжения данных соглашений и применения последствий такого расторжения в виде выплаты компенсаций со стороны бюджета, а также риск для инвестора невозвратности вложенных инвестиций в объекты транспортной инфраструктуры, используемые для осуществления регулярных перевозок.

Вторая проблема связана с тем, что компетенция органов власти отнесена к муниципалитетам, и эти проекты реализуются как муниципальные, за исключением Москвы, Санкт–Петербурга и Севастополя, которые являются городами федерального значения.

Директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта **Министерства транспорта РФ Алексей Бакирей:** **«К сожалению, большинство муниципальных образований со своими местными бюджетами не могут входить в качестве стороны по концессионному соглашению и соглашениям по ГЧП, испытывают сложности со структурированием финансовой модели этих проектов. Не всегда такая возможность имеется и у субъектов РФ. Но уже есть конкретные примеры, когда органы власти субъектов РФ выражают готовность для участия в таких проектах, речь идет, по сути, о консолидированном бюджете субъекта РФ со стороны публичного партнера. Действующее законодательство не предусматривает возможность участия в проектах по развитию транспорта общего пользования субъекта РФ в качестве третьей стороны. Одной из новелл этого законопроекта предполагается предоставление права субъекту РФ выступать третьей стороной в концессионных соглашениях и соглашениях ГЧП и МЧП, которые направлены на реализацию проектов в сфере транспорта общего пользования».**

Участники совещания также обсудили ход рассмотрения проекта федерального закона «О перевозках транзитных грузов (товаров) через территорию Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Законопроект с 2017 года находится на рассмотрении в Госдуме. Прошел процедуру первого чтения в июле 2018 года.

Принятие законопроекта позволит обеспечить иностранному грузовладельцу полную гарантию по срокам, ритмичности и сохранности перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации.

Как сообщила директор Департамента правового обеспечения и законопроектной деятельности Минтранса России Алина Малышева, на уровне федеральных органов исполнительной власти обсуждение поправок к законопроекту завершено, в начале февраля пакет документов был направлен в Правительство РФ.

<https://transportrussia.ru/razdely/gorodskoj-passazhirskij-transport/6551-kontsessii-klyuch-k-investitsiyam.html>

### **РОССИЯ 1; АНДРЕЙ ГРИГОРЬЕВ; 2021.04.15; ПУТИН ПОТРЕБОВАЛ ОТ ЧИНОВНИКОВ ИЗБАВИТЬСЯ ОТ АБСУРДНЫХ НОРМ И ПРАВИЛ. ВЕСТИ В 20:00**

Работать не с документами, а с людьми; видеть проблему не через призму инструкций, а глазами рядового гражданина; сделать так, чтобы взаимодействие россиян с госорганами, особенно по социальным вопросам, было по максимуму автоматизировано. Обо всем этом говорили на заседании президиума Госсовета, которое провел Владимир Путин. Президент потребовал от чиновников избавиться от абсурдных норм и правил, которые изматывают людей.

<https://www.vesti.ru/video/2288766>

### **1 КАНАЛ НОВОСТИ В 21:00; 2021.04.15; О ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ В РФ ГОВОРИЛИ НА ЗАСЕДАНИИ ПРОФИЛЬНОГО СОВЕТА ПРИ ВЕРХНЕЙ ПАЛАТЕ ПАРЛАМЕНТА**

О создании условий для цифровой трансформации, от результата которой в итоге должна стать лучше жизнь каждого человека в стране, говорили на заседании профильного Совета при верхней палате парламента. Оно состоялось на базе нового Координационного центра правительства. Один из вопросов – как сделать так, чтобы россияне могли получить госуслуги в электронном виде и не приносить никаких бумаг. Важно наладить взаимодействие между регионами, федеральными ведомствами, экспертами, бизнесом и гражданами.

«Сегодня, по сути дела, была такая стратегическая сессия, на которой отработывались существующие уже механизмы, которые базируются прежде всего, конечно, на обратной связи от каждого гражданина. Потому что все, что предлагается, все очень важные инициативы, они не будут иметь смысла, если они не будут приносить людям пользу. Здесь такие инструменты есть», – отметил вице-премьер Дмитрий Чернышенко.

<https://www.1tv.ru/news/2021-04-15/404928->

[o-tsifrovoy-transformatsii-v-rf-govorili-na-zasedanii-profilnogo-soveta-pri-verhney-palate-parlamenta](https://www.1tv.ru/news/2021-04-15/404928-o-tsifrovoy-transformatsii-v-rf-govorili-na-zasedanii-profilnogo-soveta-pri-verhney-palate-parlamenta)

### **РОССИЯ 24; 2021.04.16; АВИАСООБЩЕНИЯ С ВЕЛИКОБРИТАНИЕЙ НЕ БУДЕТ ДО 1 ИЮНЯ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»**

Приостановление авиасообщения между Россией и Великобританией продлено до 1 июня. Такие меры приняты в связи с распространением в Соединенном Королевстве коронавируса.

<https://www.vesti.ru/video/2288875>

### **РОССИЯ 24; ДЕНИС АЛЕКСЕЕВ; 2021.04.16; ГОСУДАРСТВО МОЖЕТ ПОМОЧЬ ВЕРНУТЬ ИЗ ТУРЦИИ ЗАСТРЯВШИХ СООТЕЧЕСТВЕННИКОВ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»**

Туроператоры России обратились в **Минтранс** с просьбой организовать вывоз наших туристов из Турции. Речь о путешественниках, которые отправлялись в поездку самостоятельно, либо летят стыковочными рейсами через Стамбул.

<https://www.vesti.ru/video/2288872>

### **РОССИЯ 24; 2021.04.15; В МОСКВЕ У ОФИСА TURKISH AIRLINES ВЫСТРОИЛИСЬ ОЧЕРЕДИ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»**

Граждане, купившие билеты на самолеты в Турцию, пытаются вернуть за них деньги в офисе Turkish Airlines. Там возникла большая очередь.

<https://www.vesti.ru/video/2288729>

### **1 КАНАЛ НОВОСТИ В 9:00; 2021.04.16 РОССИЯ ДО 1 ИЮНЯ ВКЛЮЧИТЕЛЬНО ПРИОСТАНАВЛИВАЕТ АВИАСООБЩЕНИЕ С ВЕЛИКОБРИТАНИЕЙ**

Такое решение принял оперативный штаб. Все, чтобы обеспечить защиту здоровья наших граждан. Что касается Турции и Танзании: россиян, которые возвращаются оттуда, в Роспотребнадзоре предлагают дважды тестировать на COVID и действовать так по крайней мере до начала мая.

Повторное исследование, как говорится в проекте постановления, в течение пяти дней, с обязательной загрузкой результатов на портал госуслуг. Сейчас от всех прибывающих требуется сдать один тест – в течение трех дней. И конечно, строго соблюдать режим самоизоляции до получения ответа из лаборатории.

Динамика в Турции остается крайне тревожной. За сутки – почти 61,5 тысячи новых случаев и максимум летальных исходов. Для вывоза наших соотечественников, которые сейчас находятся в стране, так же как и в Танзании, организуют возвратные рейсы. В Ростуризме отмечают: вопрос о субсидиях туроператорам, которые отправляют пустые самолеты, уже обсуждается в правительстве.

<https://www.1tv.ru/news/2021-04-16/404944->

[rossiya-do-1-iyunya-vklyuchitelno-priostanavlivaet-aviasoobschenie-s-velikobritaniyey](https://www.1tv.ru/news/2021-04-16/404944-rossiya-do-1-iyunya-vklyuchitelno-priostanavlivaet-aviasoobschenie-s-velikobritaniyey)

### **1 КАНАЛ; НОВОСТИ В 7:00; 2021.04.16; ПРАВИТЕЛЬСТВО ГОТОВИТ РЯД ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ МЕР ПОДДЕРЖКИ ТУРИСТИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ**

Уже решено, что на год – до середины апреля 2022 года – компании, которые работают в этой сфере, освободят от обязательных взносов в фонды персональной ответственности.

Как заявили в Ростуризме, сейчас рассматривается возможность субсидий туроператорам за вывозные рейсы для планового возврата пассажиров из Танзании и Турции, поскольку туда самолеты полетят пустыми.

За границей сейчас находится около 100 тысяч человек, половина – это те, кто летел через Турцию в третьи страны. **Накануне иностранные авиакомпании начали было отменять рейсы на вылет в нашу страну, но после вмешательства Росавиации в расписание многое вернулось.** Большинство туристов, которым пришлось поволноваться, теперь сообщают, что домой они вернутся фактически без задержек.

Например, турецкий авиаперевозчик уже переоформил билеты без какой-либо дополнительной оплаты. Российские авиакомпании также проинформировали о датах вывозных рейсов, например, вечером часть пассажиров вернулась в Грозный и Махачкалу – до конца апреля в эти города будет еще несколько вылетов.

<https://www.1tv.ru/news/2021-04-16/404939->

[pravitelstvo-gotovit-ryad-dopolnitelnyh-mer-podderzhki-turisticheskoy-otrasli](https://www.1tv.ru/news/2021-04-16/404939-pravitelstvo-gotovit-ryad-dopolnitelnyh-mer-podderzhki-turisticheskoy-otrasli)

### 1 КАНАЛ НОВОСТИ В 21:00; 2021.04.15; БОЛЕЕ 50 ТЫСЯЧ РОССИЙСКИХ ТУРИСТОВ НАХОДЯТСЯ В СТРАНАХ, С КОТОРЫМИ С 15 АПРЕЛЯ ОГРАНИЧЕНО АВИАСООБЩЕНИЕ

Правительство вводит дополнительные меры поддержки туроператоров. Те компании, которые занимаются организацией туров за рубеж, освобождаются от некоторых обязательных взносов. Для них вчетверо уменьшается размер отчислений в фонд персональной ответственности.

С 15 апреля Россия ограничивает авиасообщение с Турцией и Танзанией. По данным Ростуризма, сейчас в Турции находятся 50 тысяч так называемых организованных туристов, купивших путевки в агентствах. В Танзании – около четырех тысяч организованных туристов, и плюс еще 50 тысяч человек уехали самостоятельно в разные страны через Стамбул, потому что сейчас других удобных стыковок попросту нет. Сегодня многие рейсы из Стамбула были отменены с самого раннего утра.

Семимесячному Алексею и невдомек: пока он наслаждается отдыхом, его маме и папе пришлось немало поломать головы над вопросом, как вернуться домой на Сахалин. Оттуда за солнцем в Египет они улетели еще в конце марта. Обратного возвращались через Стамбул. Здесь их и застала новость о том, что рейс, на который они покупали билеты заранее, отменен.

«Турецкие авиалинии» подтвердили, что, да, многие рейсы отменены, остались только два рейса, и мест на этих рейсах уже не было, то есть через полчаса после этой новости уже до конца апреля», – рассказал Юрий Горкун.

Юрий и его семья не одиноки. По данным Ростуризма, примерно 50 тысяч туристов, улетевших только регулярными рейсами в Турцию и Танзанию, пока остаются за границей. В Министерстве иностранных дел, конечно, напомнили, что с осени прошлого года они как минимум 15 раз обращались к туристам с просьбой взвешенно подходить к планированию поездок за рубеж, но отказывать в помощи только потому, что к этим обращениям мало кто прислушивался, конечно же, не стали.

«Накануне возник целый ряд сложностей – начали отменяться рейсы иностранных авиакомпаний. **Росавиация** оперативно отработала этот вопрос, и на данный момент мы видим, что обратные рейсы уже появляются в расписаниях на вылет из Турции», – сообщила руководитель Ростуризма Зарина Догузова.

В этом убедилась и семья сахалинских туристов. Искать, где взять деньги, чтобы продержаться в Стамбуле минимум до начала мая им все же не пришлось.

«Наш вопрос, наконец-то, решился благополучно. Мы улетаем завтра, 16-го апреля», – поделился Юрий.

Можно сказать, повезло. Ведь из-за ограничения авиасообщения между странами до 1 июня между Москвой и Стамбулом перевозить пассажиров в обе стороны будут всего четыре рейса. По два у «Аэрофлота» и у «Турецких авиалиний». Это вместо нескольких десятков рейсов в неделю ДО ограничений. Причем, многие выбирали Стамбул исключительно как пересадочный узел.

«У нас был рейс «Турецких авиалиний» со стыковкой в Стамбуле и дальнейший отпуск. Поэтому мы здесь, чтобы узнать, что с нашими билетами», – поясняет девушка.

Внутренняя очередь растянулась на десятки метров вдоль улицы, на которой расположен офис «Турецких авиалиний» в Москве. Внутрь пускают небольшими группами по несколько человек. Обратного выходят, как правило, уже с решенным вопросом.

«Я как услышала, что есть вернуть полные суммы, дальше не стала исследовать этот вопрос», – рассказал девушка.

Разумно, учитывая, что ежедневно в Турции уже регистрируют свыше 60 тысяч случаев заболевания коронавирусом. Так что даже многим транзитным пассажирам предлагают пока выбирать для пересадки другие города и страны. Российский «Аэрофлот» же пока

будет отправлять в Стамбул самолеты повышенной вместимости. Такие же отправит и в курортную Анталию пустыми.

«17, 24 и 30 апреля «Аэрофлот» организует три специальных вывозных рейса из Анталии на широкофюзеляжных Airbus A330. Пассажиры отмененных рейсов «Аэрофлота» с датами возвращения с 15 апреля по 1 июня смогут бесплатно произвести перебронирование на указанные рейсы», – сообщила **пресс-секретарь** ПАО «Аэрофлот» Юлия Спивакова.

Пустыми полетели сегодня в Турцию и чартерные самолеты других российских авиакомпаний. Обратно вернулись с довольными туристами.

Куда больше сейчас переживают те, кто купил билеты и путевки, но никуда не улетел. Спрашивают, как быть дальше. Накануне Ростуризм и Общероссийский народный фронт открыли горячую линию для туристов по номеру 8-800-200-34-11.

«Люди звонят с самыми разными вопросами на эту линию. Они спрашивают, как им быть с теми турами и билетами, как они могут вернуть свои средства или, возможно, они могут это поменять на какие-то другие туры по России или за рубежом. Также поступают вопросы о том, какая процедура замены этих билетов», – рассказала руководитель информационного центра ОНФ Ирина Козлова.

За два дня работы со всей России чуть больше тысячи звонков. И пока неразрешимых вопросов, говорят волонтеры, от туристов еще не было.

<https://www.1tv.ru/news/2021-04-15/404924->

[boleee 50 tysyach rossiyskih turistov nahodyatsya v stranah s kotorymi s 15 aprelya ogranicheno aviasoobschenie](https://www.1tv.ru/news/2021-04-15/404924-boleee_50_tysyach_rossiyskih_turistov_nahodyatsya_v_stranah_s_kotorymi_s_15_aprelya_ogranicheno_aviasoobschenie)

<https://www.1tv.ru/news/2021-04-15/404911->

[zakrytoe s 15 aprelya aviasoobschenie s turtsiey prineslo uzhe nemalo glavnoy boli rossiyskim turistam](https://www.1tv.ru/news/2021-04-15/404911-zakrytoe_s_15_aprelya_aviasoobschenie_s_turtsiey_prineslo_uzhe_nemalo_golovnoy_boli_rossiyskim_turistam)

<https://www.1tv.ru/news/2021-04-15/404883->

[do 1 iyunya rossiya ogranichila polety v turtsiyu](https://www.1tv.ru/news/2021-04-15/404883-do_1_iyunya_rossiya_ogranichila_polety_v_turtsiyu)

### **РОССИЯ 1; ДАРЬЯ ОКУНЕВА; 2021.04.15; ПУСТЫЕ САМОЛЕТЫ ПОТЯНУЛИСЬ В ТУРЦИЮ: РОССИЯ ВЫВОЗИТ ТУРИСТОВ. ВЕСТИ В 20:00+**

В Новосибирске приземлился первый после прекращения авиасообщения с Турцией вывозной рейс из Анталии. По словам вернувшихся туристов, все было организовано четко, никаких дополнительных денег с них не брали. Те же россияне, которые ранее приобрели билеты на даты позже 15 апреля, сейчас их активно сдают. Учитывая, что через Стамбул многие собирались лететь транзитом в третьи страны, желающих много.

<https://www.vesti.ru/video/2288768>

### **РОССИЯ 1; 2021.04.15; НЕ ЗАКРЫТИЕ, А ОГРАНИЧЕНИЕ: ЭКСПЕРТ О КОНТРОЛЕ ЗА ПРИБЫВАЮЩИМИ В РФ ИЗ-ЗА ГРАНИЦЫ. 5-Я СТУДИЯ**

Станислав Натанзон с экспертами обсудили ситуацию с коронавирусом. Гости студии: начальник территориального отдела Управления Роспотребнадзора по МО на транспорте в аэропорту Шереметьево Сергей Калинин, первый зампред комитета Совета Федерации по социальной политике Валерий Рязанский и греческий поэт и драматург Димитрис Лиатсос.

<https://www.vesti.ru/video/2288552>

### **ТАСС; 2021.04.15; В ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ ДОРОГИ К ИСТОКУ ВОЛГИ И НИЛОВОЙ ПУСТЫНИ**

Власти Тверской области включили в программу ремонта на 2021 год свыше 100 км дорог, ведущих к наиболее значимым туристическим объектам. Будут приведены в

порядок трассы, в том числе к истоку Волги и монастырю в Ниловой пустыни, сообщила в четверг **пресс-служба** правительства региона.

«105 км региональных дорог, ведущих к туристическим объектам, планируют привести в порядок в 2021 году в Тверской области. Туристическая значимость – один из критериев, на основании которых по поручению губернатора Игоря Рудени формируется перечень объектов программы дорожных работ», – говорится в сообщении на сайте облправительства.

В план ремонта включен ремонт региональных автодорог, по которым туристы посещают Нилову пустынь – мужской монастырь, основанный в XVII веке, и исток Волги в деревне Волговерховье Осташковского городского округа. «К этим достопримечательностям ведут сразу три региональные дороги опорной сети. Все они приводятся в надлежащее состояние по национальному проекту **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**», – отметили в **пресс-службе**, добавив, что одну из трасс отремонтируют в 2021 году, остальные – в 2022-2023 годах.

Ремонтные работы в текущем году также проведут на дороге Торжок – Высокое – Берново – Старица в Торжокском районе, которая является частью туристического маршрута «Пушкинское кольцо Верхневолжья». Он связан с поездками Александра Сергеевича Пушкина по Тверской губернии в 1811-1836 годах, в маршрут включены в том числе Путевой дворец в Твери, Успенская церковь XVI века в Старице, усадебный дом Вульфов (ныне музей А. С. Пушкина) с парком в селе Павловское и другие объекты.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/11159355>

### **ИНТЕРФАКС; 2021.04.15; ХУСНУЛЛИН ПРИЗВАЛ РЕГИОНЫ К ПЕРЕВЫПОЛНЕНИЮ ПЛАНОВ ПО ДОРОЖНОМУ СТРОИТЕЛЬСТВУ**

**Вице-премьер РФ Марат Хуснуллин** призвал руководителей регионов в кратчайшие сроки развернуть все работы по дорожному строительству и добиваться перевыполнения планов.

**«Наш приоритет – это ускоренная реализация БКД (нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» – ИФ), достижение плановых показателей 2024 года уже в 2023 году. И это не только строительство новых автомобильных дорог, но и поддержание сети в нормативном состоянии, доведение до установленного показателя национального проекта»,** – сказал **Хуснуллин** в ходе заседания президиума правительственной комиссии по региональному развитию.

**Вице-премьер** также подчеркнул важность своевременной контрактации объектов.

«Сегодня мы наблюдаем рост цен по ряду строительных материалов. Это связано и с увеличением спроса, вызванного, в том числе, и поздней контрактацией объектов. Это приводит к закупке дорожных материалов подрядчиками в начале строительного сезона, что ведет к удорожанию работ», – сказал он.

«Необходимо создать условия по уменьшению издержек и закупке материалов в зимний сезон, когда цена на них ниже. Учитывая данный фактор, целевая задача регионов – обеспечить контрактацию. Прошу регионы с учетом ранее данных поручений взять на особый контроль и обеспечить 100% контрактацию объемов на 2022 год к 1 сентября.

**Прошу Минтранс проконтролировать данную работу»,** – обратился **Хуснуллин** к главам регионов.

Ранее сообщалось, что в 2021 году наиболее масштабные дорожные работы запланированы в рамках нацпроекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**: предстоит отремонтировать и построить около 5 тыс. объектов, по 77% из них уже заключены контракты с подрядными организациями. Руководителям регионов поручено сформировать трехлетние программы дорожной деятельности с детализацией по конкретным срокам и объектам.

К 2024 году 85% дорог в городских агломерациях должны быть приведены в нормативное состояние.

<https://realty.interfax.ru/ru/news/articles/126774>

На ту же тему:

<https://realty.ria.ru/20210415/dorogi-1728395252.html>

<https://rg.ru/2021/04/15/husnullin-prizval-zaranee-kupit-materialy-dlia-vozvedeniia-dorog-dlia-ekonomii.html>

<https://fedpress.ru/news/44/nprojects/2719444>

### **ТАСС; 2021.04.15; ЧЕРНЫШЕНКО ПРИЗВАЛ ГЛАВ ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ НАЛАДИТЬ КОНТАКТ С КООРДИНАЦИОННЫМ ЦЕНТРОМ**

**Вице-премьер**, руководитель Координационного центра Дмитрий Чернышенко призвал всех руководителей цифровой трансформации (РЦТ) наладить постоянный контакт с Координационным центром. Об этом сообщила **пресс-служба вице-преьера**.

«Я призываю всех РЦТ наладить постоянный контакт с Координационным центром. Это позволит эффективно решать как проблемные вопросы на уровне конкретного субъекта, так и общие для большинства регионов страны», – сказал Чернышенко, слова которого приводит **пресс-служба**.

**Вице-премьер** отметил, что на площадке Координационного центра идет сбор самой актуальной информации от регионов и непосредственно граждан России в режиме реального времени с использованием суперсовременных информационных систем.

Он добавил, что главная задача – создать по поручению президента стратегии цифровой трансформации ключевых отраслей экономики и социальной сферы, «которые будут потом приземлены в каждом регионе».

<https://tass.ru/ekonomika/11157617>

### **ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА КИНЯКИНА; 2021.04.16; РОССИЯНЕ ПОЛУЧАТ УЧЕТНУЮ ЗАПИСЬ НА «ГОСУСЛУГАХ» ПРИ РОЖДЕНИИ; ТАКАЯ МЕРА ПРЕДУСМОТРЕНА В ПРОЕКТЕ «ЦИФРОВОЙ ПРОФИЛЬ ГРАЖДАНИНА»**

Создание учетной записи пользователей на портале госуслуг будет проводиться по умолчанию при любом обращении граждан в госорганы – например, при рождении ребенка или при получении паспорта. Такое нововведение предлагается проектом «Цифровой профиль гражданина» (ЦПГ), за разработку которого отвечает рабочая группа «Национальная инновационная система», возглавляемая **вице-премьером** Дмитрием Чернышенко. С проектом программы ознакомились «Ведомости».

Сегодня для создания профиля на портале госуслуг гражданину России нужно сообщить ФИО, номер мобильного телефона и адрес электронной почты, СНИЛС и паспортные данные. После этого нужно лично явиться в МФЦ или пройти идентификацию через одно из банковских приложений (например, ВТБ, «Сбера» или Почта-банка). Только после этого запись считается подтвержденной и клиент получает доступ ко всем услугам портала. По состоянию на апрель 2021 г. подтвержденную учетную запись на портале госуслуг имели 77 млн граждан страны. Одна из целей ЦПГ – увеличить долю зарегистрированных на «Госуслугах» россиян к 2024 г. до 85%.

Авторы ЦПГ предлагают изменить процедуру регистрации таким образом, чтобы учетная запись создавалась автоматически, как только гражданин или его опекуны обращаются за каким-либо документом лично. Сопутствующая этой процедуре проверка удостоверения личности будет служить одновременно идентификацией для портала госуслуг. С этого времени личный кабинет гражданина будет сформирован, и там уже будут собраны его документы, туда же будут автоматически направляться все запрошенные справки.

Предполагается, что в перспективе россиянину не нужно будет даже получать пароль для входа на сайт – система будет опознавать визитера по лицу или голосу. Правда, для этого человек должен будет зарегистрироваться (т. е. сдать образцы биометрии) в Единой биометрической системе.

Автоматическая регистрация на госуслугах – один из четырех проектов ЦППГ. В целом они направлены на развитие систем биометрии, централизацию и систематизацию использования документов. Например, приложение «Госдоки» позволит создать цифровые дубликаты всех бумажных государственных документов (кроме паспорта) и предъявлять их по мере надобности.

В паспорте ЦППГ указано, что реализация проектов будет иметь долгосрочный социально-экономический эффект: в частности, втрое ускорит идентификацию при обслуживании граждан в офлайн-каналах (с 30 до 10 секунд), сократит издержки бизнеса и госорганов на проверку и обработку данных, поможет сэкономить на печати бумажных документов и снизит ущерб от мошеннических действий, связанных с подменой данных при идентификации.

«Основная цель всех этих обновлений – достижение показателей работы Минцифры, заложенных в нацпрограмме «Цифровая экономика», к 2024 г.», – считает аналитик Российской ассоциации электронных коммуникаций Карен Казарян.

Несмотря на то что проникновение сервисов госуслуг в России уже довольно высокое, используют их пока нечасто, а скоро это будет чуть ли не основной канал взаимодействия граждан с государством, соглашается гендиректор АНО «Инфокультура» Иван Бегтин: «Введение регистрации по умолчанию – логичный шаг. Но, к сожалению, тотальный контроль никто не отменял. Проблема заключается еще и в «единой точке сбоя». Если что-то пойдет не так, то последствия будут очень серьезными».

Это шаг к минимизации контактов с государством при максимизации контроля со стороны государства над нашими цифровыми следами, рассуждает декан факультета социальных наук Московской высшей школы социальных и экономических наук им. Шанина Виктор Вахштайн: «Однако это все еще не цифровое государство. Цифровое государство предполагает замену бюрократии алгоритмом, делегирование функций нечеловеческим бюрократам. В нашем случае речь об уменьшении чиновничьего аппарата не идет».

Россия – самая технооптимистичная страна в Европе и доверие технике в России выше, чем доверие любым социально-политическим институтам, констатирует Вахштайн: «С социальной точки зрения увеличение цепочки технологических посредников и минимизация контактов с институцией повышает доверие к ней. Еще несколько лет назад Сбербанк считался синонимом отсталой бюрократической системы, а сейчас «Сбер» – это то, что у вас в смартфоне. Этот феномен отчетливо характеризует Россию в последние годы».

По данным исследования «Инновационный барометр», которое проводит Шанинка, до пандемии количество технофобов в стране (т. е. тех, кто считал, что развитие технологий представляет собой угрозу для человечества) составляло 8%, а сейчас их уже 23% населения.

«Непонятно, сработает ли инициатива с автоматической регистрацией на госуслугах сейчас, когда, с одной стороны, в период пандемии выросла технофобия, а с другой стороны, увеличились риски потери данных», – резюмирует Вахштайн.

<https://www.vedomosti.ru/politics/articles/2021/04/15/866248-rossiyane-uchetnyu>

<https://ria.ru/20210415/dokumenty-1728469756.html>

### КОММЕРСАНТЬ FM; АЛЕКСАНДР РАССОХИН; 2021.04.15; САНКЦИИ ТОРМОЗЯТ ВЫЛЕТ МС-21; СКОЛЬКО ПРОЕКТ ТЕРЯЕТ ИЗ-ЗА ПЕРЕНОСА СРОКОВ

Выход российского самолета МС-21 на рынок вновь отложили. Причина задержки – антироссийские санкции, признал **вице-премьер** Юрий Борисов. По его словам, сейчас 40% бортового оборудования составляют иностранные комплектующие. И разработчикам предстоит заместить их отечественными аналогами.

Изначально планировалось, что серийное производство среднемагистрального узкофюзеляжного пассажирского самолета МС-21 начнется в 2019 году. Однако из-за санкций Вашингтона против компаний, поставляющих оборудование, сроки сдвинулись на 2020-й. России пришлось создавать, к примеру, отечественный двигатель и композит для крыльев.

В феврале глава «Ростеха» Сергей Чemezov прогнозировал, что серийное производство МС-21 может начаться в 2022 году. Необходимость разрабатывать отечественные комплектующие вновь сдвигает сроки, подчеркивает исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев: «Отечественные композиционные материалы уже разработаны. Но необходимо завершить испытания полноразмерного крыла. Они должны завершиться летом нынешнего года. Самолет с российским двигателем уже совершил полет, но его выход на рынок возможен примерно в 2023-м.

Вполне вероятно, что сдвиг в сроках поставки самых первых самолетов будет минимален. А вот что касается отечественного бортового радиоэлектронного оборудования, здесь импортозамещение, вероятнее всего, будет происходить шаг за шагом. Я думаю, что полностью российская или максимально импортозамещенная версия самолета будет уже к середине десятилетия.

В то же время взаимодействие с американскими и западноевропейскими компаниями построено. Но сейчас никто не может гарантировать, что западные партнеры в полном объеме выполнят свои обязательства по поставкам оборудования для серийных самолетов. Все мы видим, какая сейчас складывается ситуация. Поэтому в любой момент может получиться так, что поставки будут сорваны».

Корпорация «Иркут» разрабатывает самолет МС-21 более 10 лет. Предварительно получено 175 заказов. В первую очередь от авиакомпаний «Аэрофлот» и Red Wings.

Будет ли самолет востребован? Старший научный сотрудник Института экономики транспорта Высшей школы экономики Андрей Крамаренко уверен, что высокого спроса на российскую разработку ждать не стоит.

«И до коронавируса по узкофюзеляжным машинам производители были законтрактованы на 10 лет вперед. На этом рынке места для нового игрока практически не оставалось. Вторая проблема – пандемия, которая резко обрушила спрос на перевозки. Он будет восстанавливаться долго. У авиакомпаний очень много самолетов, у производителей очень много производственных мощностей. В этом отношении, когда выйдет МС-21 на рынок, уже совершенно неважно. Мало того, может быть, чем больше он повисит в разработке, тем меньше будет разочарования на выходе. А вот если не абстрагироваться от его технического лица, есть некоторое предубеждение к отечественным двигателям, в первую очередь. Ни один из них еще не зарекомендовал себя.

В то же время про окупаемость проекта никто уже не думает.

Этот проект имеет национальное значение, а не коммерческое.

В лучшие годы на внутренний рынок попадало где-то 40 – 50 среднемагистральных машин, и новых, и неновых. Дальше можно посчитать, какие перспективы у МС-21 на внутреннем рынке, даже если он займет его примерно половину», – сказал Андрей Крамаренко.

Два года назад в правительстве заявляли, что затраты на создание МС-21 к 2025 году достигнут около 500 млрд руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4772663>

### **ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА ЗГИРОВСКАЯ; 2021.04.16; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРЕДЛАГАЕТ СНИЗИТЬ ЛИЗИНГОВУЮ СТАВКУ НА ЗАКУПКУ СУДОВ; СУДОСТРОИТЕЛИ СЧИТАЮТ ЭТУ МЕРУ ПОДДЕРЖКИ ОТРАСЛИ НЕДОСТАТОЧНОЙ И ПРЕДЛАГАЮТ СВОИ**

В России всегда акцент был смещен в сторону военного судостроения, а гражданское судостроение отставало, отметил **вице-премьер** Юрий Борисов на пленарном заседании Красноярского экономического форума (форум продлится до 16 апреля). Простимулировать развитие гражданского судостроения он предложил путем снижения ставки лизинга до 2%.

«Сегодня есть реальный спрос на различные типы судов – это рыболовецкие суда, специальные суда, транспортные разных классов – морские, река-море, поэтому нужно найти механизмы, которые стимулировали бы массовое производство. Если эта ставка для лизингополучателей будет в районе 2%, то начинается достаточно динамичный спрос и можно, в принципе, до 2030 г., как расчеты показывают, получить дополнительно заказы в 450 судов разного класса – это серьезный толчок для судостроения», – заявил Борисов, подчеркнув, что состояние российского транспортного парка «оставляет желать лучшего». Средства на это он считает возможным брать из фонда национального благосостояния (ФНБ). По его словам, превышение ликвидной части ФНБ порогового значения в 7% ВВП – «это сигнал, что можно уже тратить эти превышения» на инфраструктурные проекты, включая транспорт.

В марте 2021 г. глава Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) Алексей Рахманов заявлял, что состояние гражданского флота существенно ухудшается: средний возраст судов приближается к критическим 40 годам, они морально и физически устарели и не соответствуют современным экологическим требованиям, требованиям по безопасности.

В августе 2020 г. Русская рыбопромышленная компания (РРПК) Глеба Франка направляла премьеру **Михаилу Мишустину** предложения по реформе рыбохозяйственного комплекса России: «ключевым барьером на пути исправления» тяжелой ситуации в отрасли РРПК видит «изношенный и устаревший рыбопромысловый флот». «Преобладающая часть действующей мощности <...> приходится на крупнотоннажные траулеры-процессоры возрастом более 30 лет. Указанные суда <...> не позволяют организовать экономически эффективное производство рыбной продукции с высокой добавленной стоимостью», – говорилось в письме РРПК.

По данным Infoline на конец I квартала 2021 г., на российских судостроительных предприятиях продолжается строительство около 500 кораблей и судов. По оценкам компании, заказы в сфере гражданского судостроения до 2025 г. распределяются так: крупнотоннажный танкерный флот (75% суммарного тоннажа), рыболовный флот (5%) и ледокольный флот (3%).

При этом Рахманов указывал, что у российских верфей есть потенциал строительства от 700 до 1200 судов до 2040 г.

Текущий уровень лизинговых ставок в отрасли составляет в среднем 9% годовых, говорит гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. Есть и господдержка – субсидирование в рамках постановления правительства от 22 мая 2008 г. № 383 позволяет снизить ставку вдвое, до 4,5%, указывает Бурмистров. Субсидирование 7 процентных пунктов от исходного значения могло бы радикально улучшить ситуацию для судовладельцев, считает аналитик.

Источник в судостроительной отрасли пояснил «Ведомостям», что в случае с пассажирскими судами, судами технического флота (земснаряды), а также судами, осуществляющими северный завоз, ставка более 2–2,5% делает бизнес нецелесообразным.

Исполнительный директор Ассоциации судовладельцев портов и транспорта Александр Монахов согласен, что снижение ставки по лизингу может простимулировать спрос со стороны эксплуатантов морских судов, ведь «они обеспечены работой и имеют постоянную прибыль».

Бурмистров пояснил, что необходимость снижения ставки лизинга обоснована ослаблением рубля, санкционным давлением, а как следствие – ростом цен на судовое комплектующее оборудование, повышением цен на металл. «Сейчас лизинг становится некомфортным, в ряде случаев лизинговые компании и лизингополучатели вынуждены ограничивать размещение заказов. Даже на серийные проекты уже где-то заказы начинают снижаться. Крупные заказы на ледоколы размещает государство, на газовозы – нефтегазовые компании. А надо поддержать независимые транспортные компании, чтобы они могли строить сухогрузы, там вопрос обновления флота стоит очень остро. Сейчас цены и процентные ставки растут – это очень влияет на экономику, а потребитель-судовладелец не готов платить больше, потому что та же железная дорога активно дает скидки», – сказал он.

При этом в ОСК считают, что поддержка судостроения требует и иных мер – например, ввода поэтапных ограничений на эксплуатацию судов свыше 30–40 лет. Речь не только о запретительных мерах, но и об экономических – можно ввести ограничения по заходу в порты или повысить портовые или экологические сборы для устаревших судов, пояснил представитель госкорпорации. Такие же меры предлагала принять РРПК в своем письме премьеру **Мишустину**.

Представитель «Восточной верфи» Алексей Колобов также предлагает рассмотреть и прямую поддержку судостроительных предприятий, например субсидирование части накладных расходов предприятий, работающих одновременно и с гражданскими заказами, и по гособоронзаказу. Он пояснил, что поддержание инфраструктуры предприятия, необходимой для строительства военных кораблей, требует серьезных денежных средств, а их включение в стоимость судов гражданского назначения, например краболова, пассажирского или грузового судна, может сделать ценовое предложение российского судостроителя неконкурентоспособным по отношению к зарубежным компаниям.

Стимулировать гражданское судостроение в ОСК также предлагают путем развития внутреннего водного транспорта. «Необходимо предусмотреть субсидирование городских пассажирских перевозок внутренним водным транспортом и обязательное включение данного вида перевозок в транспортные модели крупных городов и регионов с развитым водным сообщением», – предлагают специалисты корпорации. Сочетание всех этих мер необходимо не только для поддержания судостроения, они позволят добиться выравнивания транспортного баланса, распределения грузо– и пассажиропотоков между всеми имеющимися видами транспорта, говорят в ОСК.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/04/15/866252-pravitelstvo-predlagaet>

### **ТАСС; 2021.04.15; КАБМИН УТВЕРДИЛ МЕРЫ ПОДДЕРЖКИ ТУРОТРАСЛИ В УСЛОВИЯХ ОГРАНИЧЕНИЙ НА ПОЛЕТЫ В ТУРЦИЮ**

Кабмин утвердил дополнительные меры поддержки туроператоров в сфере выездного туризма в связи с ограничением полетов в Турцию, говорится в сообщении на его сайте.

«Правительство утвердило дополнительные меры поддержки туроператоров в сфере выездного туризма», – отмечается в сообщении кабмина. Меры на 2021 год утвердил **премьер-министр Михаил Мишустин**. Среди них – уменьшение размера отчислений в фонд персональной ответственности, пролонгация отмены взносов в резервный фонд объединения туроператоров.

Туроператорам в сфере выездного туризма нужно платить в резервный фонд объединения «Турпомощь» ежегодные взносы. Объем взноса зависит от числа туристов за предыдущий год и может составлять 50-500 тыс. рублей. Средства перечисляются не позднее 15 апреля,

напомнили в правительстве. В 2020 году кабмин из-за кризиса на фоне пандемии освободил от таких взносов туроператоров, сейчас эта мера поддержки продлена на 2021 год.

Кроме того, в 2021 году для участников отрасли продлевается возможность использовать деньги фонда персональной ответственности туроператоров на возврат туристам средств за аннулированные зарубежные туры. Речь идет о турах, забронированных до 31 марта 2020 года включительно. Туроператоры будут платить ежегодные взносы в этот фонд в сокращенном размере – 0,25% вместо 1% общей цены турпродукта в сфере выездного туризма за 2020 год. Перечислить средства разрешается до 15 апреля следующего года.

Премьер также продлил на 2021 год возможность использования средств ФПО туроператоров для выплат туристам за несостоявшиеся из-за пандемии туры. Продлевается и возможность использовать деньги из фонда персональной ответственности туроператоров на возврат средств туристам за аннулированные зарубежные туры, забронированные до 31 марта 2020 года включительно.

<https://tass.ru/ekonomika/11156455>

### **ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.04.16; ИЛ-96-400 НЕ ПОЙДЕТ В СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО; САМОЛЕТ НА 400 ПАССАЖИРОВ ОКАЗАЛСЯ НЕ НУЖЕН КОММЕРЧЕСКИМ ЭКСПЛУАТАНТАМ**

О том, что пассажирский Ил-96-400 в итоге не пойдет в серийное производство, «Ведомостям» сообщили два сотрудника Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) и источник в авиаотрасли. Разработкой и сборкой самолета занимается Воронежское акционерное самолетостроительное общество (ВАСО), которое входит в ОАК.

«От авиакомпаний заказа нет, а с учетом COVID-19 и простоя дальнемагистральных самолетов по всему миру серийного производства Ил-96-400М пока не планируется», – сообщили в аппарате профильного **вице-преьера** Юрия Борисова. Там уточнили, что будет организовано производство для госзаказчиков. По словам одного из собеседников «Ведомостей» в ОАК, всего будет собрано два самолета, которые поступят в парк специального летного отряда «Россия», который осуществляет перевозки первых лиц государства, в том числе **Президента России**. Представитель «Ростеха» подтвердил, что у производителя «есть понимание» по потенциальным госзаказчикам: «Необходимо учитывать, что это изначально не массовая машина, речь идет о специальном самолете, который будет выпускаться штучными экземплярами», – подчеркнул он.

Тем не менее на старте проекта ОАК планировала поставить гражданским эксплуатантам шесть серийных Ил-96-400, а с учетом опытных образцов всего должно было быть собрано восемь самолетов. **Минтранс** даже предлагал выделить Государственной транспортной лизинговой компании 7 млрд руб. субсидий на закупку одного модернизированного Ил-96, но Минпромторг в 2020 г. не поддержал эту идею, сославшись на отсутствие интереса к самолету у авиакомпаний, и предложил перенаправить деньги на закупку вертолетов и регионального турбовинтового самолета Ил-114.

Ил-96-400М является глубоко модернизированной версией Ил-96-300 – последнего созданного в СССР дальнемагистрального лайнера. Поставки Ил-96-300 начались в 1993 г., а последним из российских авиакомпаний отказался от их использования «Аэрофлот» – в 2014 г. Сейчас Ил-96-300 поставляется только для нужд летного отряда «Россия». ВАСО занимается разработкой Ил-96-400 по поручению президента с 2016 г. До сих пор не собрано ни одного образца. «В настоящий момент первый опытный образец находится на стадии окончательной сборки. Ко второй половине 2021 г. планируется завершить изготовление самолета, далее начнется его подготовка к первому полету. На 2022–2023 гг. запланированы сертификационные испытания и получение дополнения к сертификату

типа», – сообщил представитель ОАК. По его словам, проект необходим для поддержания инженерных компетенций в производстве широкофюзеляжных судов и спецверсий самолетов и комплексов для госавиации.

Широкофюзеляжный дальнемагистральный пассажирский самолет создается за счет удлинения фюзеляжа Ил-96 и установки более мощных двигателей ПС-90А1 (четыре штуки) взамен ПС-90А, согласно сайту «Ила» (входит в ОАК). Вместимость борта составит до 370–380 пассажиров. В двухклассной компоновке вместимость составит 350 человек, говорилось в материалах **Минтранса**. Самолет будет иметь взлетную массу 270 т и максимальную дальность полета 8900 км. Еще в 2017 г. **Минтранс** признал, что самолет будет иметь низкую топливную эффективность, что не позволит ему конкурировать с аналогами иностранного производства.

На проект Ил-96-400 было потрачено уже более 10 млрд руб., цена самолета для потенциальных заказчиков за время работы выросла на 20% – с 7 млрд до 8,5 млрд руб., писали «Ведомости». Удорожание произошло из-за того, что почти все комплектующие для самолета производятся практически в единичном экземпляре, объяснял источник газеты. В результате модель стала сопоставима по цене с иностранными аналогами – Airbus 330-200, Airbus 330-800 neo и Airbus 330-300.

Спрос на широкофюзеляжные модели судов падает во всем мире – его особенно подкосила пандемия коронавируса в 2020 г., в результате которой существенно снизился пассажиропоток, говорит старший эксперт по авиации Bain & Company Сергей Зайцев. «Восстановление трафика на дальнемагистральных линиях и спроса на широкофюзеляжные воздушные суда произойдет на 1–2 года позднее, чем по среднемагистральным линиям. Многие ведущие авиакомпании, такие как Emirates Airlines, Turkish Airlines, Etihad Airways, отказываются от части ранее сформированных заказов на широкофюзеляжные суда, переносят их поставки или договариваются о замене на менее емкие типы – например, меняют Boeing 777 на Boeing 787», – говорит эксперт.

Ближайшие конкуренты российского самолета – это четырехдвигательные Boeing 747 Jumbo Jet и Airbus 380. Эти суда намного вместительнее Ил-96 и летают почти вдвое дальше. Но даже их производство постепенно сворачивается, а пандемия только подстегнула этот процесс: на смену им приходят более экономичные двухдвигательные суда. Jumbo Jet перестанет выходить в 2022 г., объявлял Boeing. Французский концерн собрал последний экземпляр A380 в 2020 г. В пандемию свой флот Jumbo Jet прекратили эксплуатировать национальный перевозчик Австралии Qantas и British Airways.

Гендиректор агентства Infomost Борис Рыбак считает, что модернизировать Ил-96 не стоило изначально: обеспечить рентабельную эксплуатацию этого самолета невозможно. «С конца 1980-х гг., когда был спроектирован этот самолет, прошло уже более 30 лет, за это время и наука ушла вперед, и материаловедение, и процессы проектирования самолетов. Но Ил-96 даже тогда не был особенно удачным», – говорит Рыбак. Вместе с тем он указывает, что российские эксплуатанты не планируют отказываться от иностранных широкофюзеляжных моделей. «Аэрофлот» планирует в мае получить свой 21-й Boeing 777, три таких самолета пойдут в парк Red Wings. Кроме того, «Аэрофлот» в мае – июле готовится принять три A350. Первый и пока единственный экземпляр перевозчик получил в феврале прошлого года. Твердый контракт на поставку 22 лайнеров A350 был подписан еще в 2017 г., поставки несколько раз переносились. «Поставки сдвинулись, идут не так быстро, но компания все-таки получает эти самолеты», – заключил Рыбак.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/04/15/866233-il-96-400>

### **РБК; АРТЁМ КОРЕНЯКО, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО 2021.04.16; ПОСЛЕ ЗАКРЫТИЯ ТУРЦИИ «АЭРОФЛОТ» ВДВОЕ УВЕЛИЧИТ ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК В ЕГИПЕТ**

На фоне ограничений на полеты в Турцию «Аэрофлот» увеличит число рейсов в Каир и почти вдвое – количество билетов, заменив самолеты на более вместительные. Так компания намерена компенсировать часть потерь на турецком направлении

«Аэрофлот», единственный российский перевозчик, осуществляющий рейсы Москва – Каир, с 26 апреля увеличит их количество и емкость. Об этом РБК заявил заместитель гендиректора группы по стратегии, сервису и маркетингу Андрей Панов (его ответ передала пресс-служба).

По его словам, на этом направлении компания поставит более вместительные широкофюзеляжные самолеты. В этом случае количество посадочных мест может увеличиться почти вдвое, до 8,5 тыс. в месяц. Так компания рассчитывает удовлетворить спрос российских туристов на египетское направление на фоне почти полного закрытия полетов в Турцию с 15 апреля и частично компенсировать свои потери.

Что «Аэрофлот» поменяет на рейсах в Каир

«Аэрофлот» летает из Москвы в Каир шесть раз в неделю, следует из расписания перевозчика. Сейчас на этих рейсах авиакомпания использует самолеты Airbus A321 (в парке 33 лайнера). На таком самолете 170 или 183 кресла в эконом- и бизнес-классе в зависимости от компоновки. Таким образом, еженедельно компания могла доставлять в Египет до 1098 пассажиров. Сейчас загрузка этих рейсов составляет около 90%, говорит источник, близкий к компании, то есть реально компания возит в Каир около 1000 человек в неделю, или 4 тыс. в месяц.

Эти самолеты «Аэрофлот» планирует заменить на Airbus A330-300 (у компании 12 таких самолетов), которые способны перевезти от 296 до 301 пассажира, говорит Панов. С 27 апреля компания также добавит еще один рейс в неделю в Каир (увеличив их число до семи в неделю), поэтому общее число билетов может вырасти до 2100 в неделю (8,4 тыс. в месяц), то есть почти в два раза.

«Мы действительно фиксируем рост спроса на египетском направлении и планируем в связи с этим увеличивать провозную емкость на направлении Москва – Каир», – отметил Панов. По его словам, рост «существенный», и он произошел из-за ограничений на турецком направлении.

С 15 апреля до 1 июня Россия приостановила полеты (регулярные и чартерные рейсы) в Турцию, оставив только по два рейса в неделю между Москвой и Стамбулом, которые будут осуществлять «Аэрофлот» и Turkish Airlines, и вывозные рейсы. Причина – резкий рост заболеваемости коронавирусом в этой стране: по данным Оксфордского университета, 11 апреля в Турции выявили 51,7 тыс. случаев заражения, это ровно в четыре раза больше, чем месяц назад (12,8 тыс. человек по данным за 11 марта).

Турция – основное направление, куда россияне ездили на отдых за границу. По данным Ассоциации туроператоров России (АТОР), общее количество туристов, забронировавших туры в эту страну с заездами в период с середины апреля и до конца мая, составляло 533,2 тыс. человек. Сразу после новостей об ограничении полетов в Турцию сервисы бронирования билетов зафиксировали повышенный интерес россиян к альтернативным вариантам отдыха за границей, включая Египет (в некоторых агрегаторах рост на 98%), ОАЭ, Кипр и Грецию.

Второе место после Турции

В 2015 году российские авиакомпании чартерными рейсами перевезли между Россией и Египтом 3,85 млн человек (туда и обратно), следует из данных Транспортной клиринговой палаты. Это направление занимало второе место по популярности у россиян, уступая только Турции (5,46 млн человек в 2015 году). Тогда маршруты Москва – Хургада (1,53 млн пассажиров туда-обратно регулярными и чартерными рейсами) и Москва – Шарм-эш-

Шейх (1,21 млн) по популярности у российских авиакомпаний проигрывали только направлению Москва – Анталья (2,42 млн).

По оценке АТОР, после запрета рейсов на египетские курорты в ноябре 2015 года количество туристов в эту страну из России составляло ежегодно 100–150 тыс. человек. В прошлом году из-за локдауна Египет посетили всего 20–30 тыс. россиян.

«Египет – одно из самых востребованных круглогодичных направлений у российских туристов, которым сейчас, на фоне закрытия Турции, не хватает предложений пляжного отдыха», – сказала РБК гендиректор туроператора Pegas Touristik Анна Подгорная.

«Дополнительная емкость, выставляемая «Аэрофлотом» за счет замены самолетов на этом направлении на широкофюзеляжные, частично этот спрос удовлетворит», – добавил Панов.

В Каир также с конца февраля летает авиакомпания NordStar из Ростова-на-Дону – один раз в неделю на узкофюзеляжных самолетах Boeing 737-800. Компания давно добивалась разрешения на эти рейсы, но их загрузка невысока, сказал РБК источник в NordStar. В столицу Египта также планирует начать полеты Azur Air (ее стратегический партнер – Apex Tour), осуществляя рейсы из семи российских городов – Санкт-Петербурга, Казани, Новосибирска, Самары, Красноярска, Уфы и Екатеринбурга. «Мы ожидаем разрешение от властей Египта. Аккредитацию с российской стороны авиакомпания успешно прошла», – сказал РБК представитель Azur Air.

РБК направил запросы в другие крупнейшие авиакомпании о планах начать полеты в Каир – S7, «Победу» и «Россию».

Когда откроют египетские курорты

Российским авиаперевозчикам разрешено летать только в столицу Египта. Авиасообщение между двумя странами полностью отсутствовало, после того как 31 октября 2015 года над Синайским полуостровом потерпел крушение самолет A321 «Когалымавиа», которое Москва признала терактом и ввела полный запрет на рейсы российских компаний в эту страну. «Террористический акт над Синайским полуостровом был именно нападением на российских граждан, что равнозначно нападению на государство», – заявил тогда глава МИДа Сергей Лавров. В январе 2018 года президент **Владимир Путин** смягчил запрет, разрешив полеты в Каир.

Российские и египетские власти неоднократно комментировали планы возобновления полетов российских компаний на египетские курорты – в Хургаду и Шарм-эш-Шейх. 11 апреля в ходе визита в Египет Лавров заявил в интервью местной газете «Аль-Ахрам»: «За последние годы профильные специалисты двух стран проделали большую совместную работу в этом направлении. Рассчитываю, что полеты чартерных рейсов из России в Шарм-эш-Шейх и Хургаду будут возобновлены уже в ближайшее время». Но представители **Минтранса** и **Росавиации** отказались комментировать, когда реально могут возобновиться такие рейсы.

«Если регуляторы примут соответствующие решения, мы будем готовы возобновить полеты в Шарм-эш-Шейх и Хургаду. Платежеспособный спрос есть, поэтому «Аэрофлот» заинтересован в выполнении этих рейсов», – отмечает Панов. Azur Air также готова начать полеты на эти курорты, как только появится официальное разрешение властей, добавляет ее представитель.

Авиакомпания Nordwind (работает вместе с Pegas Touristik) может максимум в течение недели после получения разрешения от российских властей начать полеты на курорты Египта, говорит Подгорная. По ее словам, открытие полетов в Хургаду и Шарм-эш-Шейх станет палочкой-выручалочкой для российской туриндустрии на фоне запрета полетов в Турцию и других ограничений.

Но представитель «Уральских авиалиний» сомневается, что полеты на курорты Египта откроются скоро. Тем не менее увеличение количества билетов из Москвы в Каир даже с

учетом пересадки, для того чтобы попасть в Хургаду и Шарм-эш-Шейх, крайне позитивно для туристической индустрии, отмечает вице-президент АТОР Дмитрий Горин.

Как «Аэрофлот» спасается от убытков

Из-за почти полного закрытия международного авиасообщения с марта 2020 года и падения пассажиропотока на 61% компания «Аэрофлот» по итогам года получила рекордный убыток в 96,5 млрд руб. против 5,3 млрд руб. прибыли годом ранее. Потери из-за ограничения полетов в Турцию также будут «существенными», отмечает Панов. И их только частично удастся компенсировать за счет Египта, добавляет он.

Другие авиакомпании, включая «Уральские авиалинии» (этот перевозчик закончил прошлый год с чистым убытком в 5,85 млрд руб.), также надеются, что открытие египетских курортов поможет им улучшить финансовые показатели в 2021 году.

В этом году «Аэрофлот» уже не первый раз вносит коррективы в свою маршрутную сеть и распределение авиапарка. 9 апреля стало известно, что компания решила перенаправить около 25% самолетов (более 50 лайнеров), простаивающих из-за ограничений на полеты за рубеж, на курортные направления юга России. На этой неделе авиакомпания также анонсировала, что с 29 апреля начнет летать в Горно-Алтайск. В июне «Аэрофлот» будет совершать на этот сибирский курорт десять рейсов в неделю на самолетах Boeing 737-800, которые насчитывают от 158 до 168 мест.

Действия «Аэрофлота» показывают, что компания работает над поиском новых источников прибыли, замечает аналитик «ВТБ Капитала» Елена Сахнова. Все эти шаги вместе могут привести к значительному улучшению финансовых результатов компании по сравнению с 2020 годом, но они все равно, скорее всего, будут отрицательными, добавляет она. До полного открытия международного рынка перевозок у «Аэрофлота» не получится выйти в прибыль, если только авиакомпания полностью не пересмотрит маршрутную сеть, полагает главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов.

Компания ищет возможности минимизировать потери и загрузить флот, эти действия совершенно понятны, хотя и не станут хорошей новостью для других игроков, указывает Борисов. По его словам, такое большое предложение на внутренних линиях будет толкать цены на билеты вниз и убытки распределятся между всеми участниками рынка.

<https://www.rbc.ru/business/16/04/2021/6076f3f79a79477a93ee193d>

### **ИЗВЕСТИЯ; АНТОН ЛАВРОВ, РОМАН КРЕЦУЛ; 2021.04.15; НАСТАВИТЬ НА ПУТЬ: СМП ПРИКРОЮТ «ВСЕВИДЯЩИЕ» РАДАРЫ; НОВЕЙШИЕ РАДИОЛОКАТОРЫ ПОМОГУТ СОЗДАТЬ СПЛОШНОЕ ПОЛЕ НАБЛЮДЕНИЯ ВДОЛЬ ВСЕГО АРКТИЧЕСКОГО ПОБЕРЕЖЬЯ РОССИИ**

Арктику накроют непроницаемым куполом. Контроль за воздушным пространством в Заполярье усилили радары 1Л119 «Небо-СВУ». Они созданы для обнаружения крылатых ракет, беспилотников, «самолетов-невидимок» и гиперзвуковых целей. Также «Небо-СВУ» отличается уникальной маневренностью. В отличие от стационарных радиолокационных станций (РЛС), их можно оперативно перебрасывать самолетами или кораблями в любую точку Северного морского пути. Такое оборудование серьезно усилит контроль за воздушным пространством региона, отметили эксперты.

По словам собеседников издания, первые образцы этого «всевидающего ока» получены в конце прошлого года, освоены и заступили на боевое дежурство. Их стали использовать для максимального охвата воздушного пространства.

В отличие от недавно поставленных Северному флоту радиолокационных станций «Небо-М», новый комплекс работает только на метровых волнах, более компактен и мобилен. При необходимости его будут включать в специальные группы, которые можно перебрасывать самолетами и кораблями на любую позицию вдоль трассы Северного морского пути (СМП).

Россия имеет обширные планы по экономическому освоению арктических территорий. В среду, 14 апреля, президент **Владимир Путин** заявил, что навигация по СМП в ближайшие годы может стать круглогодичной.

О намерении усовершенствовать систему ПВО для контроля воздушного пространства над акваторией Севморпути в декабре 2019 года заявил начальник Генерального штаба ВС РФ Валерий Герасимов.

Вдоль всей трассы СМП Россия создает цепочку радиолокационных постов. Они следят за воздушным пространством и отслеживают перемещения кораблей. В зоне ответственности Северного флота они созданы на архипелагах Земля Франца-Иосифа, Новая Земля, Северная Земля, Новосибирские острова. За восточную часть маршрута отвечает Объединение войск (сил) на Северо-Востоке, входящее в состав Тихоокеанского флота.

Кроме радаров на аэродромах Анадырь на Чукотке и Рогачево на Новой Земле с 1 декабря прошлого года началось постоянное боевое дежурство групп флотских истребителей. Они уже встречают и сопровождают иностранные самолеты-разведчики, приближающиеся к границам России в Арктическом регионе. Реконструкция и ремонт выполнены почти на двух десятках взлетно-посадочных полос, включая самую северную военную базу на острове Земля Александры архипелага Земля Франца-Иосифа.

<https://iz.ru/1152090/anton-lavrov-roman-kretcul/nastavit-na-put-smp-prikroiut-vsevidiashchie-radary>

### **КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСЕЙ ПОЛУХИН, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.04.16; ХОЛОДИЛЬНИКИ НЕ ДЕРЖАТ УЛОВ; РЫБАКИ НЕ ПОДДЕРЖАЛИ ВЫДАЧУ КВОТ ПОД РЕФКОНТЕЙНЕРЫ**

Идея вице-премьера, полпреда президента РФ Юрия Трутнева выдавать квоты на добычу водных биоресурсов для стимулирования строительства рефрижераторных контейнеров вызвала критику рыбопромышленников. Доля рыбы в такой перевозке незначительна, целевое использование контролировать невозможно и операторам это будет невыгодно, предупреждают участники рынка.

Выделение квот на добычу водных биоресурсов в обмен на инвестиции в производство внутри страны рефконтейнеров нецелесообразно. Об этом говорится в письме Ассоциации судовладельцев рыбопромыслового флота (АСРФ; включает структуры Русской рыбопромышленной компании Глеба Франка) главе Минвостокразвития Алексею Чекункову. Копия обращения есть у «Ъ». С предложением расширить механизм инвестиционных квот на рефконтейнеры в марте выступил вице-премьер, полпред президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев. Мера позволила бы решить проблему с дефицитом контейнеров и скопившейся на Дальнем Востоке рыбы из-за закрытия для продукции рынка Китая. Такая идея обсуждается, подтверждал на этой неделе глава Росрыболовства Илья Шестаков.

Как отмечается в письме АСРФ, рефконтейнеры принадлежат операторам, и международные компании не принимают к перевозке грузы в «чужих» контейнерах, особенно с низким температурным режимом, поскольку отвечают за сохранность продукции. В итоге рыбопромышленникам придется самим решать вопрос с передачей или продажей контейнеров операторам. По словам президента АСРФ Алексея Осинцева, это будет похоже на нецелевое использование квот, поскольку будет развиваться не рыболовство, а отдельный бизнес.

Контейнеры не связаны напрямую с рыболовством: их используют и для другой продукции, потому включение их в качестве объектов для инвестквот необоснованно, согласен замдиректора УК «Норебо» Сергей Сенников.

Как поясняют в АСРФ, на рыбу приходится только малая часть перевозок рефконтейнерами и в основном речь идет о продукции с высокой добавленной

стоимостью (филе и фарше), тогда как 87% российских поставок – это неразделанная рыба и рыба потрошенная без головы. Кроме того, инициатива повлечет потери для потенциальных владельцев контейнеров из-за порожних перевозок, предупреждает в письме АСРФ. Глава Ассоциации рыбохозяйственных предприятий Приморья (АРПП) Георгий Мартынов добавляет, что в итоге возможен рост цен на рыбную продукцию.

Член совета Ассоциации организаций продуктового сектора (объединяет операторов и владельцев рефрижераторного подвижного состава) Андрей Гречкин подчеркивает, что дефицита контейнеров нет, а есть необходимость постоянного обновления и планомерного увеличения парка с учетом роста рынка. По его словам, для этого необходима программа государственного лизинга. А для развития перевозки рыбной продукции с высокой добавленной стоимостью необходимо прежде всего развивать строительство судов и береговых заводов, что уже предусмотрено механизмом инвестиционных квот, указывают в АСРФ.

Основной производитель рефконтейнеров – Китай. Сейчас инвестиции в рефконтейнеры в РФ осложняются как относительно низкой себестоимостью у китайских компаний, так и тем, что в России железнодорожные тарифы на перевозку рефконтейнеров заметно выше, чем на обычные. В 2019 году контракт на разработку рефконтейнера с Минпромторгом заключил Уралвагонзавод, серийное производство начнется в ближайшее время.

В Минвостокразвития на вопросы “Ъ” не ответили. В Росрыболовстве заявили, что вопрос выделения квот под строительство рефконтейнеров обсуждался ранее на межведомственных совещаниях с участием представителей отрасли и сейчас находится в стадии проработки. Там добавили, что в Китае открыта возможность перевалки рыбной продукции через контейнерные поставки, хотя и невозможны перевалки навалом, которые традиционно используют российские рыбаки. Также у рыбопромышленников есть возможность отгружать продукцию в Японию и Южную Корею, указали в агентстве.

<https://www.kommersant.ru/doc/4773416>

### **РБК; ЛЮДМИЛА ПОДОБЕДОВА; 2021.04.15; РОССИЯ ЗАПЛАНИРОВАЛА ЗАРАБАТЫВАТЬ НА ЭКСПОРТЕ ВОДОРОДА ДО \$100 МЛРД В ГОД**

К 2050 году экспорт из России экологически чистых видов водорода может достичь \$100 млрд в год, прогнозирует Минэнерго. Для реализации проектов по его производству в правительстве обсуждаются специальные меры господдержки

Россия к 2050 году намерена зарабатывать от экспорта экологически чистых видов водорода от \$23,6 млрд до \$100,2 млрд в год, поставляя на мировой рынок от 7,9 млн до 33,4 млн т. Об этом говорится в проекте Концепции развития водородной энергетики до 2024 года. У РБК есть копия документа, ее подлинность подтвердил федеральный чиновник.

Документ разработан в Минэнерго и согласован с компаниями и профильными ведомствами, сообщил РБК представитель Минэнерго. По его словам, сейчас начата процедура согласования концепции с правительством. РБК направил запрос в **пресс-службу** правительства.

Разница в прогнозах связана с различными сценариями развития мирового рынка водорода в качестве энергоносителя и, соответственно, от спроса на него, следует из документа. Сейчас такого рынка нет, но в будущем он может стать крупным благодаря развитию технологий и масштабированию водородной энергетики, считают авторы концепции. Рынок может быть как глобальным – «с крупнотоннажными перевозками водорода от центров производства к центрам потребления по аналогии с рынками нефти и сжиженного природного газа (СПГ)», так и локальным, когда производство и потребление водорода будут сосредоточены в рамках одних и тех же стран или регионов, говорится в документе.

Россия как потенциально крупный поставщик водорода заинтересована в формировании глобального рынка водородных энергоносителей, подчеркивается в концепции.

Как нарастить экспорт водорода

В России будут развивать технологии производства как «зеленого», так и «голубого» водорода, заявил глава Минпромторга Денис Мантуров 13 апреля на конференции Ассоциации европейского бизнеса. По его словам, водород будет использоваться для нужд автотранспорта наряду с другими видами газомоторного топлива (сжиженный и компримированный, или сжатый, природный газ).

Сейчас в России нет промышленных проектов по производству «зеленого» водорода, говорил РБК глава столичного дептранса Максим Ликсутов. «Росатом» производит в год 4,2 тыс. т «желтого» низкоуглеродного водорода, уточняет доцент базовой кафедры возобновляемых источников энергии Российского государственного университета нефти и газа им. Губкина Владислав Карасевич. По его данным, российская нефтяная, атомная и аграрная промышленность производит около 3 млн т «серого» водорода в год для собственных нужд. Ежегодный же экспорт и импорт – это лишь 5 т, добавляет он.

По оценкам Международного энергетического агентства, стоимость производства «зеленого» водорода составляет от \$2 до \$7 за килограмм, «синего» – \$1,6 за 1 кг. Именно высокая себестоимость служит причиной ограничения спроса на экологически чистый водород. Минэнерго ожидает, что благодаря развитию и удешевлению технологий ВИЭ и атомной энергии стоимость производства водорода в России методом электролиза воды, пиролиза или паровой конверсии метана упадет на 30%. Даже сейчас методом электролиза воды его выгоднее производить в России (\$4 за килограмм), чем в Азии, где это стоит \$7–8 за килограмм, указано в проекте Концепции развития водородной энергетики.

Концепция предусматривает, что уже к 2024 году экспорт экологически чистого водорода из России вырастет до 200 тыс. – 1 млн т, принося производителям доходы в размере от \$0,6 млрд до \$3,3 млрд, а к 2035 году поставки достигнут 2–7 млн т с \$7,8–21,1 млрд доходов. К 2050 году в зависимости от сценария доходы могут вырасти до \$23,6–100,2 млрд в год, прогнозируется в документе.

Россия нацелена занять 20% мирового рынка водорода к 2030 году, говорил замглавы Минэнерго Павел Сорокин на коллегии министерства 12 апреля. «Мы считаем, что это (экспорт из России «зеленого» водорода. – РБК) в 2035 году может быть от 1 млн до 2 млн т в «низком» сценарии, до 7 млн т – при более активном бурном развитии [спроса на водород в мире]», – сказал он.

По данным Минэнерго, спрос на экологически чистый водород может существенно вырасти из-за планов Евросоюза к 2050 году достичь полной углеродной нейтральности (равенства вредных выбросов, выделяемых в атмосферу и извлекаемых оттуда). Частью «зеленых» инициатив ЕС является введение трансграничного углеродного налога – пошлины на импортируемые товары с большим углеродным следом. Этот налог может обойтись российским экспортерам от €33 млрд до €50,6 млрд до 2030 года, оценивали эксперты KPMG.

Кто планирует производить экологичный водород в России

Для достижения амбициозных целей в области производства и экспорта экологичных типов водорода Минэнерго к 2024 году предлагает создать четыре кластера по географическому принципу – Северо-Западный, Восточный, Арктический и Южный. Ведомство считает необходимым предоставить производителям меры господдержки: от специальных инвестконтрактов и возмещения части затрат на производство высокотехнологичной продукции до возмещения части затрат на купонный доход по «зеленым» облигациям, средства от продажи которых пойдут на финансирование таких проектов.

Для выполнения целей, указанных в проекте Концепции развития водородной энергетики, необходимо уже сейчас значительно активизировать работу по созданию мощностей для

производства водорода, ориентированных на экспорт, а также договориться с заинтересованными потребителями и определить возможные варианты его транспортировки, замечает Карасевич.

«Росатом» к лету 2021 года рассчитывает представить результаты технико-экономического обоснования пилотного проекта поставок в Японию водорода, произведенного методом электролиза, сообщил 26 марта вице-президент по маркетингу и развитию бизнеса «Русатом Оверсиз» Антон Москвин, выступая на вебинаре «Водородная стратегия и ключевые тренды энергоперехода». В феврале «Росатом» сообщал, что способен обеспечить до 40% спроса Японии на водород до конца ближайшего десятилетия. В качестве приоритетного сценария экспортного японского проекта рассматривается организация производства сжиженного водорода на территории Сахалинской области и поставок его по морю в Японию. Кроме того, компания планирует в тестовом режиме запустить поезда на водороде на Сахалине.

Замглавы правления «Газпрома» Олег Аксютин в конце марта говорил, что компания планирует экспортировать водород в страны Азии. «Особый интерес представляет возможность производства водорода на территории Дальнего Востока методом парового риформинга метана с обеспечением улавливания и захоронения диоксида углерода («синий» водород. – РБК) и последующим экспортом водорода в страны-потребители (Япония, Южная Корея, Китай)», – отмечал он, не уточняя сроков начала экспорта.

Крупнейший в России производитель сжиженного природного газа НОВАТЭК вместе со своим французским партнером Total прорабатывает проект улавливания CO<sub>2</sub> на Ямале и создания производств водорода для собственных нужд и на продажу, указывал начальник управления по связям с инвесторами компании Александр Назаров на конференции Московской школы управления «Сколково». Тогда же президент ВР Russia Дэвид Кэмпбелл сказал, что британский мейджор заинтересован в сотрудничестве с российскими компаниями в проектах по производству водорода и развития технологии улавливания и хранения CO<sub>2</sub>. Сама компания собирается построить завод по производству «голубого» водорода в Великобритании.

РБК направил запросы в пресс-службы «Росатома», «Газпрома» и НОВАТЭКа по поводу их участия в разработке Концепции развития водородной энергетики и планов по производству и экспорту водорода до 2050 года.

<https://www.rbc.ru/business/15/04/2021/6075ff5b9a79472446f75b01>

### **ГУДОК; 2021.04.15; ВЕДОМСТВЕННАЯ ОХРАНА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ВНЕДРИТ В СВОЮ РАБОТУ ЭЛЕКТРОННЫЕ НАВИГАЦИОННЫЕ ПЛОМБЫ**

Федеральное государственное предприятие «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации» и российский оператор пломбирования – компания «Центр развития цифровых платформ» подписали соглашение о стратегическом сотрудничестве и совместной деятельности в сфере мониторинга и сопровождения грузов на железнодорожном транспорте, сообщило сегодня ООО «ЦРЦП».

В дополнение к сопровождению грузов в пути следования ведомственной охраной железнодорожного транспорта на вагоны будут устанавливаться электронные навигационные пломбы ЦРЦП и применяться Система отслеживания перевозок товаров. Она представляет собой специализированный высокотехнологичный комплекс, предназначенный для сбора, обработки, хранения и передачи данных в целях отслеживания перевозок. Наличие электронной пломбы на грузовом отсеке транспортного средства гарантирует отсутствие доступа к грузу и возможность его выгрузки.

«Электронная навигационная пломба обеспечивает постоянный контроль за перевозкой. В нештатной ситуации она регистрирует и передает в систему данные о событиях, которые с

ней происходят: перерезание троса, разрушение корпуса или не выход на связь более заданного времени. Работники ведомственной охраны, которые сопровождают поезда, смогут в реальном времени отслеживать сохранность груза и оперативно реагировать на возможные попытки несанкционированного доступа в грузовой отсек», – рассказал директор департамента управления проектами ООО «ЦРЦП» Артем Попов.

<https://gudok.ru/news/?ID=1560364>

### **РИА НОВОСТИ; 2021.04.15; НОВАК РАССКАЗАЛ О КОНЦЕПЦИИ РАЗВИТИЯ ВОДОРОДНОЙ ЭНЕРГЕТИКИ В РОССИИ**

Проект концепции развития водородной энергетики в России готов, в нем определены цели на кратко-, средне- и долгосрочный период, сообщил **вице-премьер** РФ Александр Новак в своей авторской колонке для журнала «Энергетическая политика».

Он напомнил, что для реализации имеющегося в РФ потенциала в октябре 2020 года правительством была утверждена «дорожная карта» по развитию водородной энергетики на период до 2024 года, задача которой – расширение производства и потребления водорода, а также вхождение страны в число мировых лидеров по его производству и экспорту.

«В настоящее время подготовлен проект концепции развития водородной энергетики, в котором сформулированы приоритеты развития водородной энергетики с определением краткосрочных, среднесрочных и долгосрочных целей», – сообщил **вице-премьер**.

По словам Новака, одной из первостепенных задач в этом отношении должна стать разработка конкурентоспособных технологий производства водорода как из ископаемого сырья, в первую очередь природного газа, так и электролизом воды на базе АЭС и ВИЭ. При этом нужно продолжать работу по развитию в стране возобновляемой энергетики, уделяя особое внимание снижению стоимости электроэнергии, получаемой от солнечных и ветровых станций.

Отдельное внимание стоит обратить на разработку технологий эффективной и безопасной транспортировки и хранения водорода, не получивших в настоящее время достаточного развития для широкомасштабного применения в промышленности, также отметил **вице-премьер**.

«В настоящее время мировые эксперты не пришли к единому мнению о потенциальных объемах мирового рынка водорода. Диапазон оценок глобального спроса на водород к 2050 году колеблется в пределах от нескольких **десятков** до почти 700 миллионов тонн в год», – написал Новак.

По оценкам экспертов, отметил **вице-премьер**, мировой спрос на чистый водород сейчас составляет 75 миллионов тонн в год. Порядка 95% потребления приходится на нефтеперерабатывающую и химическую промышленность, которые в основном сами обеспечивают свои потребности в водороде. Еще около 42 миллионов тонн используется в смеси с другими газам как сырье или топливо при производстве тепловой и электрической энергии.

«Между собой конкурируют два возможных сценария...: формирование глобального рынка с крупнотоннажными перевозками энергоресурса от центров производства к центрам потребления, по аналогии с рынками нефти и сжиженного природного газа, или же локальное сосредоточение производства и потребления водорода в рамках отдельных стран или небольших регионов», – добавил Новак.

«По какому сценарию пойдет дальнейшее развитие водородной энергетики, будет во многом зависеть от темпов декарбонизации мировой экономики и скорости освоения и развития водородных технологий», – также заметил он.

По его словам, способствовать появлению глобального рынка водорода будет спрос со стороны стран, ратифицировавших Парижское климатическое соглашение, но не имеющих достаточно собственных ресурсов для производства низкоуглеродной энергии.

Еще одним немаловажным стимулом является развитие технологий для его использования в качестве средства накопления энергии на установках ВИЭ и расширение сфер применения водородных топливных элементов.

Как сообщили РИА Новости в Минэнерго, «в настоящее время проект концепции согласован с федеральными органами исполнительной власти и компаниями и начата процедура его внесения в правительство РФ». По оценкам ведомства, документ будет принят в ближайшее время. Замглавы Минэнерго РФ Павел Сорокин 12 апреля говорил, что Россия нацелена занять 20% мирового рынка водорода к 2030 году, а к 2050 экспортировать 7,9-33,4 миллиона тонн водорода.

<https://ria.ru/20210415/vodorod-1728400459.html>

### **ТАСС; 2021.04.15; ФАС УВЕРЕНА, ЧТО ПРИНЯТЫЕ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ МЕРЫ СТАБИЛИЗИРУЮТ ЦЕНЫ НА НЕФТЕПРОДУКТЫ**

Принятые правительством РФ меры по регулированию топливного рынка позволят стабилизировать цены на нефтепродукты. Об этом заявил журналистам замглавы Федеральной антимонопольной службы (ФАС) России АС Виталий Королев в кулуарах практического семинара «Стратегические цели развития тарифного регулирования в Российской Федерации».

«Безусловно, мы рассчитываем, что этот комплекс мер – это совместный приказ о повышении нормативов, [скорректированный] демпфер, который должен заработать в ближайшее время – наряду с ежедневной работой правительства, Минэнерго и ФАС, конечно, должен положительно повлиять на рынок, – сказал он. – Уверен, что то внимание, которое уделяется, позволяет уверенно сказать, что цены [на нефтепродукты] стабилизируются».

Королев добавил, что ФАС не исключает дальнейшую корректировку демпфера на топливо. «Сильно зависит от внешних рынков, курса доллара. Эту работу не останавливаем, она носит постоянный характер», – пояснил замглавы ФАС.

10 марта правительство приняло решение скорректировать формулу демпфирующего механизма бензина, чтобы улучшить экономику нефтеперерабатывающего сектора и создать условия для изменения конечных розничных цен на АЗС не выше годовой инфляции. Таким образом, формула демпфера была скорректирована в пользу нефтяников, о чем они неоднократно просили ранее. Скорректированный демпфер заработает с 1 мая 2021 года.

<https://tass.ru/ekonomika/11156449>

### **ТАСС; 2021.04.15; ОБЪЕМ ИНВЕСТИЦИЙ В СОЗДАВАЕМУЮ ОЭЗ В АЭРОПОРТАХ КРАСНОЯРСКА ОЦЕНИВАЮТ В 6 МЛРД РУБЛЕЙ**

Портфель инвестиций от потенциальных резидентов создаваемой особой экономической зоны (ОЭЗ) в аэропортах Красноярска превысит 6 млрд рублей. Об этом ТАСС на Красноярском экономическом форуме сообщил генеральный директор «Корпорации развития Енисейской Сибири» Сергей Ладыженко.

«У нас нет цифры конкретной [о планируемом] числе резидентов. Но мы понимаем, что [суммарный] объем инвестиций резидентов (которые планируется привлечь в ОЭЗ – прим. ТАСС) должен быть более 6-7 млрд рублей», – сообщил Ладыженко. По его словам, декларации о намерениях подписаны уже с четырьмя резидентами. Генеральный директор корпорации не озвучил название резидентов, отметив, что речь идет о крупных федеральных логистических компаниях.

В свою очередь вице-премьер Сергей Верещагин сообщил на форуме, что компания «Феско» направила властям меморандум о желании стать резидентом зоны. «Сейчас мы на активной стадии переговоров с «Трансконтейнером», которые тоже хотят участвовать в этом проекте. Ну и кстати, лидеры цифровых продаж заинтересовались, с нами уже

связались коллеги из «Озона», из Wildberries и тоже планируют рассмотреть возможность стать здесь резидентами», – сообщил Верещагин на одной из площадок форума.

Ранее губернатор края Александр Усс сообщил, что авиакомпания Air Bridge Cargo планирует сделать аэропорт Красноярска базовым для своих грузоперевозок. Также губернатор напомнил, что компания «Аэрофлот» планирует открыть свой хаб в аэропорту Красноярска. Из-за пандемии коронавирусной инфекции эти планы были перенесены на лето 2021 года.

Проект создания ОЭЗ в аэропортах Красноярска и Черемшанка (находится под оперативным управлением аэропорта Красноярск) входит в комплексный инвестиционный проект «Енисейской Сибири», объединяющий проекты Красноярского края, Тувы и Хакасии. В рамках проекта в крае предусмотрено создание двух ОЭЗ. Вторая – «Красноярская технологическая долина» – ориентирована на глубокую переработку алюминия. Особую экономическую зону в аэропортах планируют запустить в 2022 году.

<https://tass.ru/sibir-news/11159401>

### **ТАСС; 2021.04.15; ГЛАВА МИД ТУРЦИИ ЗАЯВИЛ, ЧТО КОНВЕНЦИЯ МОНТРЕ ПРОДОЛЖАЕТ ПРИМЕНЯТЬСЯ**

Турция продолжает в полной мере соблюдать конвенцию Монтрё о статусе проливов, и ни одной стране не стоит беспокоиться на этот счет. Об этом в четверг заявил глава МИД Турции Мевлют Чавушоглу в интервью телеканалу NTV.

«Мы, как и раньше, продолжаем исполнять конвенцию Монтрё. Она четко ограничивает режим прохода военных кораблей. Мы продолжаем ее применять, никому не надо волноваться на этот счет», – сказал он.

Чавушоглу также коснулся вопроса о статусе планирующегося канала «Стамбул». «Канал «Стамбул» не будет иметь никакого отношения к режиму прохода военных кораблей в рамках конвенции Монтрё. Также нет такой вероятности, чтобы мы принуждали суда использовать новый канал вместо Босфора», – сказал он.

Накануне президент Турции Тайип Эрдоган также сообщил, что на проектируемый канал «Стамбул» не будет распространяться конвенция Монтрё о режиме проливов.

<https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/11154261>

### **ТАСС; 2021.04.15; «АЭРОФЛОТ» СОХРАНИТ ЕЖЕДНЕВНЫЕ РЕЙСЫ В ПЕРМЬ**

Группа «Аэрофлот» продолжит ежедневное авиасообщение между Москвой и Пермью, сообщил журналистам в четверг заместитель генерального директора по стратегии, сервису и маркетингу компании Андрей Панов.

«Учитывая восстанавливающийся после действовавших эпидемиологических ограничений спрос на перевозки, «Аэрофлот» в рамках диалога с руководством Пермского края сохранит присутствие на этом направлении и продолжит выполнение ежедневного рейса», – рассказал Панов.

Рейсы «Аэрофлота» будут осуществляться по графику, который будет ориентироваться в основном на бизнес-сегмент: вечерний вылет из Москвы, утренний вылет из Перми. Таким образом в компании надеются сохранить доступность перевозок во всех ценовых сегментах.

<https://tass.ru/ekonomika/11158867>

### **ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2021.04.15; В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ РФ ИЩУТ РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМ МАЛОЙ АВИАЦИИ**

Комитет по экономической политике Совета Федерации под председательством сенатора Александра Пронюшкина провел заседание, посвященное государственному регулированию авиации общего назначения. Проблемы развития авиации общего

назначения, по мнению членов комитета, вызваны экономическими процессами в регионах, люди не получают полноценных транспортных услуг, дефицит которых особо остро ощущается в районах Сибири, Дальнего Востока и Крайнего Севера.

«Реальное состояние авиации общего назначения можно охарактеризовать как неудовлетворительное. До настоящего времени полноценного парка воздушных судов малой авиации не создано. В России много частных производителей воздушных судов, но существующая нормативно-правовая база не позволяет им наладить серийное производство. Ситуацию нужно менять принципиально, так как потенциал в этой области в стране очень большой», – сказал Александр Пронюшкин.

В совещании приняли участие заместитель **министра транспорта РФ Игорь Чалик**, заместитель руководителя **Федерального агентства воздушного транспорта Олег Сторчевой**, сенаторы Ольга Епифанова, Сергей Калашник, Игорь Морозов, депутат Государственной Думы РФ Вера Ганзя, представители Минпромторга России, органов государственной власти, профессиональных общественных организаций. Об этом сообщила **пресс-служба** Совета Федерации.

[https://www.securitymedia.ru/news\\_one\\_12810.html](https://www.securitymedia.ru/news_one_12810.html)

### **ТАСС; 2021.04.15; АВИАКОМПАНИИ ПОЛУЧАТ ПЕРВЫЕ МС-21 В 2022 ГОДУ**

Причиной задержки выхода российских пассажирских самолетов МС-21 на рынок, помимо ограничений на поставки композитных материалов, стали новые правила получения экспортных лицензий иностранными партнерами проекта. Авиакомпании получают первые самолеты в 2022 году, сообщили ТАСС в Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК).

«Торговые ограничения оказали влияние на темпы реализации программы МС-21-300. В первую очередь это коснулось поставки материалов для производства композитного крыла. Также негативное влияние на сроки реализации программы оказали новые правила на получение экспортных лицензий для зарубежных партнеров программы», – отметили в ОАК.

«Получение российского сертификата МС-21-300 запланировано на конец 2021 года. Поставки первым авиакомпаниям планируются в 2022 году», – добавили в корпорации.

Эти сроки подтвердили и в Ростехе. «Ранее сообщалось, что авиакомпании начнут получать первые серийные МС-21 в 2022 году. Эти планы остаются в силе», – сказали в госкорпорации.

<https://tass.ru/ekonomika/11153617>

### **ТАСС; 2021.04.15; ПАРЛАМЕНТ ЯКУТИИ ПРЕДЛОЖИЛ СУБСИДИРОВАТЬ РЕЙСЫ ИЗ СТОЛИЦЫ РЕГИОНА В МОСКВУ И ПЕТЕРБУРГ**

Госсобрание (Ил Тумэн) Якутии предложило включить в число субсидируемых маршрутов направления из Якутска в Москву и Санкт-Петербург и обратно. Соответствующее обращение парламента с просьбой в содействии в увеличении объема субсидированных авиаперевозок направлено спикеру Госдумы Вячеславу Володину, сообщили в четверг в **пресс-службе** Ил Тумэн.

Ранее стало известно, что субсидированные авиаперелеты в Москву будут выполняться только из городов Мирный, Удачный (Полярный) и Нерюнгри. Столица региона в этот список не попала.

«Письмо с обращением спикеру Госдумы Вячеславу Володину отправлено. В письме Ил Тумэн просит оказать содействие в рассмотрении вопроса об увеличении объема финансирования программ региональных и местных авиаперевозок и включить в число субсидируемых маршрутов направления Якутск – Москва – Якутск и Якутск – Санкт-Петербург – Якутск», – сказали в **пресс-службе**.

<https://tass.ru/ekonomika/11153401>

### **ТАСС; 2021.04.15; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ВЫЯВИЛА НЕДОСТАТКИ ПРИ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА ЧЕЛЯБИНСКА**

Проверка Счетной палаты РФ выявила недостатки при реализации проекта реконструкции челябинского аэропорта «Баландино», в частности, администрация гражданских аэропортов могла сэкономить свыше 86 млн рублей при общей сумме заключенных контрактов на 4,9 млрд рублей. Об этом говорится в сообщении **пресс-службы** Счетной палаты РФ по итогам проведенной проверки.

«Общая сумма контрактов, заключенных ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» в рамках реконструкции аэропорта «Баландино», составила 4,9 млрд рублей. Проверка выявила недостатки при определении начальной (максимальной) цены заключенных контрактов. Так, ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» использовало при расчетах утвержденную государственной экспертизой сметную стоимость, хотя должно было произвести пересчет базисных цен 2001 года с применением доводимых Минстроем индексов изменения сметной стоимости. В результате примененный администрацией порядок определения цены контракта не позволил сэкономить средства федерального бюджета на общую сумму 86,1 млн рублей (расчетно)», – говорится в сообщении.

Кроме того, **пресс-служба** Счетной палаты РФ отмечает, что часть работ по проекту не была исполнена в срок. Так, на момент проверки единственный исполнитель – АО «Центродорстрой» – не утилизировал грунт, образовавшийся при устройстве фундаментов и при подготовке территории под создание покрытия дорог и тротуаров [работы не проведены и не оплачены]. Стоимость этих работ составляет 51,6 млн рублей. По итогам проверки **Росавиации** рекомендовано учесть эту стоимость при завершении расчетов по контрактам.

По данным Счетной палаты РФ, не обошлось и без недостатков при проведении работ по техническому перевооружению воздушного **пункта пропуска** через государственную границу в аэропорту. Эти работы должны были завершиться до конца 2020 года, однако оператор аэропорта опоздал с передачей помещений аэровокзального комплекса для размещения **пункта пропуска**, из-за чего срок завершения работ пришлось перенести на 1 мая 2021 года. До завершения работ **Росавиация** приостановила международное авиасообщение в аэропорту.

В целом, по данным Счетной палаты РФ, цель инвестиционного проекта модернизации аэропорта «Баландино» достигнута: все строительно-монтажные работы завершены, а построенные и реконструированные объекты аэропорта соответствуют проектной документации. «Учитывая достижение цели проекта, а также незначительный объем средств, возможных к экономии, эффективность использования бюджетных ассигнований можно оценить на приемлемом уровне», – говорится в сообщении.

<https://tass.ru/ekonomika/11152129>

### **ТАСС; 2021.04.15; ВЕТЕРАНЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ МОГУТ БЕСПЛАТНО СЛЕТАТЬ ИЗ БЛАГОВЕЩЕНСКА В ТЫНДУ**

Авиакомпании в преддверии празднования Дня Победы предлагают ветеранам Великой Отечественной войны, проживающим в Приамурье, воспользоваться льготами для приобретения билетов. В частности, со 100% скидкой можно улететь из Благовещенска в города на севере региона, с которыми налажено авиасообщение, – в Тынду и Зею, сообщает в четверг **пресс-служба Министерства транспорта** и дорожного хозяйства Амурской области.

«Авиакомпания «СиЛА» в период с 1 мая по 30 сентября на рейсы по маршрутам Иркутск – Тында, Благовещенск – Тында и Благовещенск – Зея предоставляет право бесплатного перелета ветеранам и инвалидам Великой Отечественной войны и сопровождающему лицу», – говорится в сообщении.

Внутренний авиарейс, связывающий Благовещенск и Тынду, возобновлен в Приамурье в сентябре 2020 года. Двухчасовой перелет осуществляется два раза в неделю. Самолеты из Благовещенска в Зею также летают два раза в неделю, сообщение возобновлено в марте. Кроме того, в **пресс-службе Минтранса** сообщают, что аналогичные акции для ветеранов и сопровождающих их лиц проводят авиакомпании «Уральские авиалинии», S7, «ИрАэро». Скидки предоставляются по нескольким направлениям по России, условия о сроках полетов нужно уточнять у перевозчиков.

<https://tass.ru/obschestvo/11152871>

### **ТАСС; 2021.04.15; РОССИЯ ПРОДЛИЛА ПРИОСТАНОВКУ ПОЛЕТОВ В ВЕЛИКОБРИТАНИЮ ДО 1 ИЮНЯ**

Россия продлила приостановку полетов в Великобританию до 1 июня, следует из телеграммы **Росавиации**, которая была разослана авиакомпаниям (текст документа есть у ТАСС). Ранее полеты были ограничены до 16 апреля.

«В соответствии с решением оперативного штаба по предупреждению завоза и распространения новой коронавирусной инфекции на территории РФ с 00:00 мск 15 апреля 2021 года до 23:59 мск 1 июня 2021 года временно приостановлено регулярное и нерегулярное пассажирское авиасообщение между РФ и Великобританией», – говорится в телеграмме.

Из нее следует, что авиакомпании могут выполнять только отдельные рейсы деловой авиации, каждый из которых требует разрешения оперштаба.

Эту информацию подтвердили в четверг в оперативном штабе по борьбе с коронавирусом. Авиасообщение с Великобританией было приостановлено 22 декабря 2020 года из-за распространения в стране нового штамма коронавируса и с тех пор запрет на полеты в эту страну периодически продлевается.

<https://tass.ru/ekonomika/11162033>

### **ТАСС; 2021.04.15; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ОЦЕНИЛИ УЩЕРБ ОТ ОГРАНИЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ В ТУРЦИЮ В 150-200 МЛН РУБЛЕЙ**

Ограничение полетов в Турцию, введенное с 15 апреля по 1 июня, нанесло ущерб авиакомпании «Уральские авиалинии» на сумму 150-200 млн рублей. Об этом ТАСС сообщил гендиректор перевозчика Сергей Скуратов.

«Мы самолеты перенацелим на другие направления, потеряем, думаю, 150-200 млн (рублей)», – сказал он.

Скуратов уточнил, что на данный момент в Турции находится порядка 1 600 пассажиров авиакомпании.

В 2021 году авиакомпания планирует получить прибыль более 1 млрд рублей. «Думаем, что [прибыль будет] больше 1 млрд рублей [в 2021 году]», – отметил глава «Уральских авиалиний».

Ранее сообщалось, что чистый убыток перевозчика за 2020 год составил 5,8 млрд рублей, в 2019 году авиаперевозчик показал прибыль в размере 2,1 млрд рублей. В **пресс-службе** компании добавили, что на фоне пандемии и введенных ограничений на международные авиаперелеты пассажиропоток сократился до беспрецедентно низкого уровня, что выразилось в рекордных убытках, полученных отраслью. По данным **Росавиации**, пассажиропоток компании сократился на 41,4%.

<https://tass.ru/ekonomika/11156219>

### **ТАСС; 2021.04.15; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПЛАНИРУЮТ ПОЛУЧИТЬ ПЕРВЫЕ ДВА BOEING К ОСЕНИ**

Авиакомпания «Уральские авиалинии» планирует получить первые два Boeing в авиапарк к осени 2021 года. Об этом сообщил гендиректор компании Сергей Скуратов.

«Два самолета Boeing 737-800 MAX, уже облетанные и покрашенные. Мы перегоним в Россию, как только Россия сертифицирует этот тип воздушных судов. Ожидаем их в сентябре – октябре», – сказал он.

Сейчас авиакомпания эксплуатирует 51 лайнер Airbus (3 A320neo, 2 A321neo, 23 A320, 17 A321 и 5 A319) на условиях операционного лизинга.

«Уральские авиалинии» и Boeing весной 2018 года заключили договор на поставку самолетов Boeing, изначально планировалось, что поставки начнутся в октябре 2019 года. Авиакомпания стала первой в России, публично заявившей о планах компенсировать срыв сроков поставок самолетов этой модели.

<https://tass.ru/ekonomika/11156751>

### **ИНТЕРФАКС; 2021.04.15; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» В 2021Г РАССЧИТЫВАЮТ ПОЛУЧИТЬ 1 МЛРД РУБ. ЧИСТОЙ ПРИБЫЛИ**

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL) по итогам 2021 года планирует получить 1 млрд рублей чистой прибыли, сообщил генеральный директор авиаперевозчика Сергей Скуратов.

«Первый квартал мы отработали уже лучше, чем первый квартал 2019 года по всем финансовым показателям. Мы провели большую программу сокращения расходов, этот кризис нас многому научил. И результаты финансовые – они лучше, мы научились работать по-другому», – сказал он журналистам в Екатеринбурге в четверг.

Как сообщалось, в 2020 году авиакомпания получила чистый убыток по РСБУ в размере 5,85 млрд рублей против 2,09 млрд рублей чистой прибыли в 2019 году. Выручка сократилась в 1,6 раза и составила 54,26 млрд рублей.

### **ПРАЙМ; 2021.04.15; «TUI РОССИЯ» ПРЕДЛОЖИЛА ОТКРЫТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ С РЯДОМ КУРОРТНЫХ СТРАН**

«TUI Россия» считает важными принятые правительством РФ меры поддержки российских туроператоров, однако отрасли требуются и другие меры, в частности, следует изучить вопрос возобновления авиасообщения с рядом стран, популярных у туристов, сказал гендиректор «TUI Россия» Тарас Демура.

«Принятые правительством меры поддержки туроператоров важны, за что спасибо правительству и Ростуризму. Но это лишь первые шаги, требуется дополнительно следующее: с сегодняшнего дня туроператоры начинают вывозить туристов из Турции. А значит, нам срочно необходим механизм, который позволит компаниям компенсировать затраты на вывозные рейсы», – сказал Демура, слова которого привели в **пресс-службе** компании.

«В срочном порядке проработать возможность открытия авиасообщения и разрешить туроператорам постановку чартеров на курорты стран, где эпидемиологическая ситуация стабильна и действуют эффективные меры безопасности. Такими курортами могли бы стать Кипр, Египет, Тунис, Греция», – добавил глава компании.

Он отметил, что летом большинство туристов предпочитают ехать к морю, чтобы «перезарядиться», укрепить иммунитет. «Наши курорты не смогут принять всех желающих из-за ограниченности классифицированного номерного фонда», – заметил гендиректор туроператора.

Еще одна мера, которую назвал Демура, – необходимость разработки и принятия механизма субсидирования туроператоров, ставящих чартерные рейсы на такие перспективные направления, как Сахалин, Камчатка, Алтай, Карелия, Байкал, Кавказ, Калининградская область и другие.

Топ-менеджер также подчеркнул необходимость распространения ранее использованного механизма правил реализации турпродукта, который был предложен в 2020 году для

поддержки туротрасли, на текущую ситуацию, сложившуюся после закрытия массовых чартерных направлений – Турции и Танзании.

### **ТАСС; 2021.04.15; «ЮТЭЙР» ПЛАНИРУЕТ ВЕРНУТЬ СВОИХ ПАССАЖИРОВ ИЗ ТУРЦИИ ДО 29 АПРЕЛЯ**

Авиакомпания «Ютэйр» планирует вернуть своих пассажиров из Турции в Грозный и Махачкалу до 29 апреля. Об этом сообщили в **пресс-службе** компании в четверг.

«С 15 апреля Utair планирует осуществлять вывозные чартерные рейсы из Стамбула в Грозный и Махачкалу», – говорится в сообщении, с уточнением, что рейсы будут выполняться до 29 апреля.

В компании пояснили, что вывозные рейсы будут выполнены 15, 22 и 29 апреля. «Пассажиры отмененных рейсов могут оформить вынужденный возврат или вылететь в Россию вывозными рейсами», – добавили в **пресс-службе**.

<https://tass.ru/ekonomika/11154251>

### **ТАСС; 2021.04.15; TURKISH AIRLINES ПРОИНФОРМИРОВАЛА КЛИЕНТОВ О ТОМ, КАК ОБМЕНЯТЬ АВИАБИЛЕТЫ**

Авиакомпания Turkish Airlines предложила обращаться клиентам с билетами на перелет между Турцией и Россией в кол-центр или в офисы продаж для обмена авиабилетов. Об этом говорится в распространенном заявлении турецкого перевозчика, поступившего в четверг в распоряжение ТАСС.

«В связи с решение официальных лиц перелеты с Россией были ограничены с 15 апреля по 1 июня. В указанный промежуток времени перелеты будут осуществляться дважды в неделю на взаимной основе. Ознакомьтесь с нашим обновленным планом полетов, чтобы получить последнюю информацию о вашем рейсе, – отмечается в коммюнике. – Для обмена авиабилетов или других запросов обращайтесь в наш кол-центр по телефону +908503330849, в наши офисы продаж или в те агентства, где были куплены билеты».

<https://tass.ru/ekonomika/11155707>

### **ТАСС; 2021.04.15; СУД НА УКРАИНЕ ЗАОЧНО АРЕСТОВАЛ ЕЩЕ 12 РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ ЗА ПОЛЕТЫ В КРЫМ**

Суд на Украине заочно наложил арест на 12 самолетов российской авиакомпании за пассажирские перевозки в Крым, так как Киев считает это нарушением своего законодательства. Об этом в четверг сообщила так называемая прокуратура Автономной республики Крым и Севастополя, входящая в состав Генеральной прокуратуры Украины, на своей странице в Facebook.

«Под процессуальным руководством прокуратуры автономии судом наложен арест на 12 самолетов российского авиаперевозчика, которые использовались для перевозки пассажиров из / в закрытого Украиной **пункта пропуска** «Симферополь-авиа», что находится на временно оккупированной территории АР Крым», – говорится в сообщении. Уточняется, что ранее аналогичная мера была применена в отношении 199 самолетов.

<https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/11155489>

### **ТАСС; 2021.04.15; ПРИАНГАРЬЕ ПРОСИТ ВЛАСТИ РФ УСКОРИТЬ РЕШЕНИЕ ВОПРОСА ТРАНСПОРТНОЙ НАГРУЗКИ НА БРАТСКУЮ ГЭС**

Власти Иркутской области обратились к **Минтрансу РФ** с просьбой помочь в решении вопроса о выносе автомобильной и железной дорог с плотины Братской ГЭС, одной из крупнейших в России гидроэлектростанций, из-за большой нагрузки на сооружение и высокой вероятности катастроф.

По данным на 2019 год, по плотине Братской ГЭС проходит порядка 13 тыс. автомобилей и около 40 поездов в сутки. Альтернативой плотине может стать строительство моста через Ангару. В 2019 году власти Иркутской области оценивали строительство почти в 100 млрд рублей. Правительство региона ранее обращалось к властям РФ с просьбами выделить финансирование, но положительного решения принято не было.

«Остается нерешенным вопрос выноса дороги с гребня плотины Братской ГЭС. <...> За более чем полувековой период эксплуатации Братской ГЭС состояние единственного существующего [между берегами Ангары в Братске] автомобильного и железнодорожного полотна стало вызывать серьезные опасения. <...> Я прошу представителей общественного совета при **Министерстве транспорта РФ** рассмотреть данный вопрос и оказать содействие в его положительном решении на федеральном уровне», – сказала представитель Министерства жилищной политики, энергетики и транспорта Иркутской области Ольга Золоторева в четверг в ходе дискуссии на Красноярском экономическом форуме (КЭФ).

Она отметила, что Братская ГЭС – единственная в мире гидроэлектростанция, по плотине которой проходят автомобильная и железная дороги. Причем эти пути соединяют участки федеральной автотрассы «Виллой» и Байкало-Амурской магистрали (БАМ). «С принятием правительством Российской Федерации решения о развитии автомобильной дороги «Виллой» эксплуатационная нагрузка от автотранспорта и поездов возросла многократно, что ухудшает состояние плотины и повышает вероятность катастроф с тяжелыми последствиями. Также отсутствие альтернативного проезда затрудняет проведение мероприятий по обслуживанию и ремонту сооружений Братской ГЭС и делает абсолютно невозможным проведение работ капитального характера», – сказала представительница министерства.

<https://tass.ru/sibir-news/11158207>

### **РИА НОВОСТИ; 2021.04.15; НОВОСИБИРСК ПОЛУЧИТ ЕЩЕ 1,4 МЛРД РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ ОБЬ**

Новосибирская область в этом году получит дополнительные 1,4 миллиарда рублей из федерального бюджета на строительство четвертого моста через Обь в Новосибирске, сообщает в четверг облправительство со ссылкой на первого вице-спикера Госдумы РФ Александра Жукова.

Такое решение, по его словам, приняла парламентская комиссия по перераспределению бюджетных ассигнований в текущем финансовом году.

«Принято решение направить в 2021 году из резервного фонда правительства Российской Федерации дополнительно 1,4 миллиарда рублей на строительство в рамках государственно-частного партнерства так называемого четвертого моста через реку Обь», – приводятся в сообщении слова Жукова.

Кроме того, по данным первого зампреда Госдумы, одобрено выделение 200 миллионов рублей на реконструкцию автомобильной дороги Р-254 «Иртыш» Челябинск-Курган-Омск-Новосибирск в рамках реализации нацпроекта «Безопасные и качественные дороги».

В настоящее время техническая готовность моста в Новосибирске составляет около 25%. Начата подвижка пролетных строений на опоры. Окончание подвижки конструкций пролетных строений русловой части моста запланировано на июль 2022 года.

В сентябре 2020 года губернатор Новосибирской области Андрей Травников сообщал, что группа компаний «ВИС», которая строит мост по концессионному соглашению, публично взяла на себя повышенные обязательства по открытию движения на новой скоростной магистрали моста в декабре 2022 года.

Четвертый мост через Обь соединит площадь Будагова на правом берегу с площадью Труда на левом в Новосибирске. Строительство началось в апреле 2020 года. Проект

предполагает строительство транспортных развязок на обоих берегах реки. Длина шестиполосного моста составит 1,5 километра. Общая стоимость проекта составляет 37 миллиардов рублей, где 26,2 миллиарда – капитальный грант из федерального бюджета, 2,6 миллиарда – средства бюджета Новосибирской области, 8,2 миллиарда – средства концессионера.

<https://realty.ria.ru/20210415/most-1728346382.html>

### **ТАСС; 2021.04.15; ВОЗОБНОВИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО МЕТРО В КРАСНОЯРСКЕ МОГУТ В КОНЦЕ ГОДА**

Возобновление строительства метро в Красноярске может начаться в конце текущего года, сообщил в четверг ТАСС губернатор Красноярского края Александр Усс в кулуарах Красноярского экономического форума (КЭФ).

Работы по строительству метрополитена в Красноярске начались в октябре 1995 года, они неоднократно приостанавливались из-за проблем с финансированием. Окончательно строительство было законсервировано в 2013 году.

«Мы рассчитываем, что экспертиза (в Главгосэкспертизе – прим. ТАСС) будет завершена к концу апреля. Как только получим положительное заключение, приступим к следующему этапу – займемся подготовкой документов для строительства котлованов. После этого можно начинать реализацию проекта. Пока ведутся формальные процедуры, администрации Красноярска следует задуматься над выносом сетей. Сама стройка может стартовать уже в четвертом квартале этого года. Но все зависит от того, будут ли выделены федерацией средства, достаточные для проведения работ», – сказал Усс.

Ранее губернатор сообщал, что стоимость строительства метро в Красноярске составит 65-70 млрд рублей, власти региона рассчитывают получить на реализацию этого проекта федеральные средства.

<https://tass.ru/sibir-news/11153423>

### **ТАСС; 2021.04.15; В ОП ПРЕДЛОЖИЛИ ПРИРАВНЯТЬ ВЕЛОСИПЕДЫ С МОТОРОМ И ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ К МОПЕДАМ В ПДД**

Комиссия Общественной палаты (ОП) РФ по безопасности и взаимодействию с общественными наблюдательными комиссиями (ОНК) предлагает в правилах дорожного движения (ПДД) приравнять к мопедам средства передвижения с электрическими двигателями, в том числе велосипеды с мотором и электросамокаты. Круглый стол в ОП по этому вопросу планируется провести 19 апреля.

«Предлагается приравнять к мопедам велосипеды и средства индивидуальной мобильности, оснащенные электродвигателем (электродвигателями), за исключением средств индивидуальной мобильности с гироскопической стабилизацией», – говорится в документе, поступившем в распоряжение ТАСС.

Комиссия предлагает ввести в ПДД новый термин «средство индивидуальной мобильности», под которым будет пониматься транспортное средство, «имеющее одно или несколько колес (роликов), приводящееся в движение мускульной энергией лица, находящегося на нем, или имеющие систему гироскопической стабилизации». Такими средствами являются роликовые коньки, самокаты, скейтборды, гироскутеры, сегвеи, моноколеса и другие.

Также в комиссии предлагают разрешить движение мопедов, велосипедов и средств индивидуальной мобильности с электродвигателями по краю проезжей части дороги или обочине только под управлением лиц старше 16 лет.

Кроме того, в комиссии ОП предлагают запретить управлять перечисленными средствами передвижения пьяным людям, находящимся под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, а также тем, кто настолько плохо себя чувствует или так утомлен, что может угрожать безопасности движения.

По словам зампреда комиссии ОП Александра Холодова, эти предложения были выработаны совместно с общественниками, экспертами и юристами. «На круглом столе 19 апреля мы презентуем наше видение необходимых изменений. По итогам мероприятия мы сформируем документ, который будет открыт для широкого общественного обсуждения. Это очень смелая и новая концепция, которая требует мнения общественности и обратной связи граждан», – отметил Холодов.

<https://tass.ru/obschestvo/11152991>

### **НСН; 2021.04.15; СКОРОСТНЫМ ТУТ НЕ МЕСТО. ШКУМАТОВ ПРИЗВАЛ РАЗДЕЛИТЬ ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ ДЛЯ ПДД**

Координатор «Синих ведерок» считает неуместным выгонять на проезжую часть все электросамокатчиков, равно как и вносить в ПДД любителей роликовых коньков.

Руководитель рабочей группы ОНФ «Защита прав автомобилистов» Пётр Шкуматов в беседе с Telegram-каналом «Радиоточка НСН» предложил вводить ограничения ПДД только для мощных электросамокатов и не усложнять жизнь владельцам менее скоростных средств. Ранее комиссия Общественной палаты (ОП) РФ по безопасности и взаимодействию с общественными наблюдательными комиссиями (ОНК) предложила приравнять к мопедам средства передвижения с электрическими двигателями, в том числе велосипеды с мотором и электросамокаты.

«Правила дорожного движения – это обоюдная штука, безопасность передвижения зависит от обеих сторон. Если человек едет на самокате, который не может сильно разогнаться, то пусть он едет, как хочет, отстаньте от него. Если говорить про электросамокаты, где установлен двигатель с мощностью, которая не позволяет разогнаться больше 20-25 километров в час, то здесь я не вижу каких-то серьезных проблем с этим и не вижу необходимости в дополнительных ограничениях в ПДД. Все-таки от таких электросамокатов не надо ожидать того, что они будут ездить по дорогам. А если этот электросамокат мощный и может разогнаться до скорости больше 30-40 километров в час, то на него должны распространяться все правила, которые распространяются на мопеды и скутеры, включая требование наличия водительского удостоверения», – отметил Шкуматов.

Такие скоростные самокаты опасны как для пешеходов, так и для самого ездока, констатировал эксперт.

«Потому что когда электросамокат имеет техническую возможность ехать со скоростью 60-80 километров в час, то тот факт, что он исполнен в форме самоката, не делает его менее опасным, а даже наоборот – делает его более опасным транспортным средством. Потому что диаметр колес у скутера, например, больше и соответственно здесь шансов попасть в какую-то аварию на дорожной неровности или в случае какой-то серьезной ситуации у водителя мощного электросамоката больше. Передвижение электросамоката по тротуару со скоростью 60 километров в час – это, может, очень безопасно для самого самокатчика, но для людей, которые по этому тротуару ходят, это может быть и смертельно опасно», – считает координатор движения «Синие ведёрки».

А вот идею комиссии ввести в ПДД новый термин «средство индивидуальной мобильности» Шкуматов раскритиковал. Под этим термином будет пониматься транспортное средство, имеющее одно или несколько колес, приводящееся в движение мускульной энергией лица (роликовые коньки, самокаты, скейтборды, гироскутеры, сегвеи, моноколеса).

«Признавать роликовые коньки транспортным средством – это бред просто. Если мы говорим про средства индивидуальной мобильности, необходимо отдельно давать классифицирующий признак: наличие мотора, двигателя. Если двигателя нет, то и не надо заниматься ерундой. Также надо учитывать мощность двигателя и предельную скорость. То есть два важных параметра. Если слишком мощный двигатель стоит, то, пожалуйста,

получай права категории М и следуй правилам дорожного движения», – подытожил Шкуматов.

<https://nsn.fm/society/vsyo-delo-v-moschnosti-pyotr-shkumatov-prizval-otpraviti-elektrosamokaty-na-dorogi>

### **ТАСС; 2021.04.15; МВД ВОЗЬМЕТ НА КОНТРОЛЬ СОБЛЮДЕНИЕ АВТОШКОЛАМИ УСЛОВИЙ ОБУЧЕНИЯ ВОДИТЕЛЕЙ**

МВД России разработало законопроект, предусматривающий наделение сотрудников полиции полномочиями по проверке автошкол. Об этом ТАСС сообщила официальный представитель МВД Ирина Волк.

«Законопроектом предполагается наделение сотрудников полиции полномочиями по участию в проводимых лицензирующими органами проверках автошкол (в части проверки соответствия учебно-материальной базы требованиям, которые будет устанавливать правительство РФ). В целях качественного и полноценного обучения будущих водителей автошколы должны располагать и использовать в своей деятельности соответствующую учебно-материальную базу. Например, для изучения теоретического курса необходим учебный класс с учебно-наглядными пособиями, для приобретения первоначальных навыков управления автомобилем – учебный автомобиль и закрытая площадка с разметочным оборудованием», – сказала она.

Кроме того, по ее словам, к автошкалам предъявляются требования о наличии преподавателей с соответствующей квалификацией.

«Приступить к осуществлению образовательной деятельности автошколы может только после получения заключения Госавтоинспекции о соответствии учебно-материальной базы установленным требованиям. Однако, как показывает практика, недобросовестные или «серые» автошколы имеют полный комплект необходимого оборудования лишь на этапе его обследования Госавтоинспекцией. В дальнейшем, имея действующие заключения, такие автошколы не заинтересованы в поддержании учебно-материальной базы в надлежащем состоянии», – сказала Волк.

Она также подчеркнула, что инициатива по наделению МВД России такими полномочиями поддержана Министерством экономического развития РФ, Министерством просвещения РФ и Федеральной службой по надзору в сфере образования.

<https://tass.ru/obschestvo/11162169>

### **ТАСС; 2021.04.15; В 2020 ГОДУ ВЫРОСЛО ЧИСЛО ПОГИБШИХ В ДТП ПО ВИНЕ ПЬЯНЫХ ТАКСИСТОВ**

Количество ДТП, произошедших по вине пьяных таксистов в прошлом году увеличилось почти на 15%, почти в 2,5 раза выросло число жертв таких происшествий. Об этом ТАСС сообщили в пресс-центре МВД РФ в ответ на соответствующий запрос агентства.

«Увеличилось на 14,8% (124) количество ДТП с участием водителей легкового такси, управляющих транспортным средством с признаками опьянения. Число погибших в этих происшествиях увеличилось на 137,5% (19)», – сказал собеседник агентства. Он обратил внимание, что доля погибших в таких автоавариях в три раза больше удельного веса количества ДТП с их участием. «Водители легкового такси с признаками опьянения были виновны в подавляющем большинстве ДТП, в которых участвовали, – 89,5%», – добавил он.

Всего, по данным МВД, в прошлом году в России произошло 3 574 автоаварии с участием такси. Это на 1,2% меньше, чем годом ранее. При этом таксисты были виновны почти в 63% ДТП с их участием.

По данным МВД, рост автоаварий с такси зафиксирован в каждом четвертом регионе. Наибольший – в Пензенской (плюс 400%), Самарской (плюс 300%) и Московской (плюс 161,1%) областях.

В МВД пояснили, что в минувшем году значительное влияние на аварийность при осуществлении перевозок пассажиров в такси оказали ограничительные меры, связанные с профилактикой распространения коронавируса. В частности, в апреле-мае 2020 года, когда был период строгих ограничений, наблюдалось снижение количества ДТП с участием такси, но в то же время произошел значительный рост погибших. Аналогичная ситуация прослеживается с сентября по декабрь, то есть в то время, когда в стране пошла вторая волна пандемии.

Ранее руководитель российской ГИБДД Михаил Черников сообщил, что в России растет количество пассажиров, погибших в ДТП с участием машин такси.

<https://tass.ru/obschestvo/11152363>

### **ИНТЕРФАКС; 2021.04.15; РСА СОЗДАСТ МЕХАНИЗМ ПЕРЕСТРАХОВАНИЯ РИСКОВ ДЛЯ ПЕРЕРАСПРЕДЕЛЕНИЯ УБЫТКОВ ПО ДОГОВОРАМ ОСАГО В СЕГМЕНТЕ ТАКСИ**

Российский союз автостраховщиков (РСА) обсуждает создание модели перестрахования избыточных рисков в сегменте такси, сообщили «Интерфаксу» в союзе.

Ранее РСА для бесперебойного заключения договоров ОСАГО в регионах с повышенной убыточностью и обеспечения полисами физлиц создал систему «Е-Гарант». «Однако использовать ее для выравнивания убыточности в сегменте такси невозможно, поскольку здесь предполагается заключение договоров ОСАГО с юридическими, а не с физическими лицами», – пояснили в союзе.

Впервые РСА ставит вопрос о формировании уровня перестраховочной защиты через формирование пулового соглашения со всеми участниками рынка ОСАГО.

В РСА агентству пояснили, что «аналогичный механизм создан Национальным союзом страховщиков ответственности (НССО) и действует в обязательном страховании ответственности перевозчиков перед пассажирами (этот закон не распространяется на перевозки такси – прим. ИФ), а также в обязательном страховании ответственности владельцев опасных объектов. Ожидается, что механизм перестрахования станет выравнивать избыточную нагрузку на отдельных участников, перераспределяя ее между всеми игроками». Таким образом, избегать принятия рисков по договорам ОСАГО с такси отдельными игроками окажется невозможным.

Вместе с тем, решение о перераспределении нагрузки убытков по договорам ОСАГО в сегменте такси пропорционально долям участия компаний в сегменте ОСАГО может служить только временной мерой, считают автостраховщики. РСА настаивает на обеспечении комплексных мер и подходов по снижению уровня убыточности такси в целом.

Как сообщает РСА со ссылкой на президента союза Игоря Юргенса, страховщики видят, что «аварийность у разных таксопарков отличается в разы. Там, где система допуска и контроля водителей построена хорошо, частота ДТП находится практически на уровне среднегородской – около 5%. Там же, где эта система не построена, аварийность может легко составлять 100%. Необходимо добиться усовершенствования системы подготовки и допуска водителей такси со стороны таксопарков».

«Разумным способом решения проблемы является повышение тарифа для убыточных сегментов – это же будет и экономическим стимулом для таксопарков для снижения убыточности. Однако если поднять тарифы для такси на действительно необходимый уровень, это может оказаться неподъемным для аварийных таксопарков и, с большой вероятностью, приведет к тому, что они перестанут покупать полисы ОСАГО вовсе», – отметил Юргенс.

Как сообщалось ранее со ссылкой на экспертные оценки автостраховщиков, уровень убыточности в сегменте такси по договорам ОСАГО был в разы выше аналогичного показателя в целом по рынку ОСАГО в 2020 году и значительно превышал 100%, средний

показатель частоты наступления страховых событий в такси превышал средний по рынку ОСАГО в 7,2 раза.

По данным ГИБДД, количество смертей в результате аварий с участием машин такси в России в 2020 году увеличилось на 20% по сравнению с 2019 годом, причем в целом общее количество аварий осталось на прежнем уровне. Одновременно в прошлом году автостраховщики фиксировали существенное снижение частоты убытков как по портфелям автокаско, так и по портфелям ОСАГО, на этом фоне сопоставимая с 2019 годом аварийность в секторе такси выглядит повышенной.

Ранее о проблемах с заключением договоров ОСАГО для таксопарков сообщил депутат Госдумы Александр Старовойтов в обращениях к генпрокурору РФ и руководителю ФАС, депутат просил проверить факты нарушения порядка при заключении договоров ОСАГО с перевозчиками такси.

Как показал опрос автостраховщиков, проведенный «Интерфаксом», они считают таксистов одной из самых проблемных категорий страхователей в ОСАГО, а применяемые к таким водителям тарифы – дефицитными, ставят вопрос о корректировках в ценообразовании в ОСАГО.

По инициативе страховщиков тема снижения убыточности по договорам моторного страхования обсуждается с представителями отрасли. В частности, автостраховщики ведут переговоры с крупнейшими агрегаторами такси о повышении контроля за состоянием эксплуатируемых автомобилей, уровнем квалификации водителей и манерой их вождения, состоянием их здоровья, соблюдением ими правил дорожного движения, условий режима труда и отдыха. Обеспечение этого комплекса мер представителями самой отрасли способно снизить аварийность, а значит, и убыточность по договорам ОСАГО и автокаско, смягчить ценовые подходы страховщиков при страховании таксопарков.

### **ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ДМИТРИЙ ГОНЧАРУК; 2021.04.15; ГОСРЕЕСТР АВТОДОРОГ ЗАМЕНЯТ СИСТЕМОЙ КОНТРОЛЯ ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ**

Информационная Система контроля дорожных фондов (СКДФ) полностью заменит Единый государственный реестр автомобильных дорог. В неё будут вноситься актуальные сведения о состоянии дорог и транспортной ситуации. Правительственный законопроект о её создании (№ 1134427-7) планируется рассмотреть в первом чтении на одном из пленарных заседаний Госдумы в весеннюю сессию.

Вести эту систему, а также определять все параметры подачи и включения в неё информации будет **Министерство транспорта**. Оператор также будет обязан размещать в системе достоверную информацию, соблюдать периодичность её размещения, обеспечивать работоспособность.

В СКДФ будут собираться, обрабатываться и храниться данные об автомобильных дорогах общего пользования федерального, регионального, межмуниципального и местного значений, истории дорожных работ, результаты оценки технического состояния автодорог, а также оперативные и статистические показатели деятельности в сфере дорожного хозяйства.

Также в неё начнут вносить данные о собственниках, владельцах автомобильных дорог, наименование дорог, их номера и протяженность, сведения об их соответствии техническим классам и категориям, сведения о транспортной инфраструктуре, информацию о ДТП, аварийных участках с указанием местоположения по каждому объекту, сведения о состоянии дорог, поступающие от водителей.

Благодаря системе органы власти получают возможность комплексного и детального анализа информации об автомобильных дорогах и истории проведенных работ, а коммерческие организации – доступ к актуальной и достоверной информации о дорогах, об аварийно-опасных участках.

Законопроектом-спутником предусмотрены административные штрафы до 150 тысяч рублей за предоставление владельцами дорог неверной информации.

<https://www.pnp.ru/economics/gosreestr-avtodorog-zamenyat-sistemoy-kontrolya-dorozhnykh-fondov.html>

### **ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; АННА ШУШКИНА; 2021.04.15; ЗА ВОЖДЕНИЕ В ПЬЯНОМ ВИДЕ ХОТЯТ УСИЛИТЬ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ**

Правительство предлагает увеличить максимальный срок лишения свободы за систематическое вождение в состоянии алкогольного опьянения до трёх лет. Такой законопроект (№1142948-7) планируется рассмотреть на пленарных заседаниях Госдумы в первом чтении в весеннюю сессию.

Назначение более строгого наказания будет обеспечиваться путём увеличения сроков лишения свободы и принудительных работ – до трёх лет взамен установленных в настоящее время до двух лет.

Размер штрафа предлагается установить в размере от 300 тыс. до 500 тыс. рублей (сейчас от 200 тыс. до 300 тыс.). Кроме того, предусматриваются штрафы в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от двух до трёх лет взамен от одного года до двух лет. Также планируется пополнить перечень основных видов наказаний исправительными работами на срок до двух лет и ограничением свободы на срок до трех лет.

Увеличивается срок дополнительного наказания в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью до шести лет взамен ранее установленного срока в три года. «На бытовом уровне подобные нарушения продолжают ассоциироваться с незначительным правонарушением, и лица, злоупотребляющие алкогольными напитками, будучи уверенными, что не понесут ощутимой ответственности, вновь садятся пьяными за руль», – отмечается в пояснении к законопроекту. Анализ правоприменительной практики наглядно свидетельствуют об устойчивой тенденции роста повторных преступлений по статье 264.1 УК и неэффективности действующих санкций, отмечают авторы.

<https://www.pnp.ru/social/za-vozhdenie-v-pyanom-vide-khotyat-usilit-otvetstvennost.html>

<https://ria.ru/20210415/vozhdenie-1728363251.html>

### **ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; АНАСТАСИЯ ЯЛАНСКАЯ; 2021.04.15; В ПЕТЕРБУРГЕ СКОРО НЕ ОСТАНЕТСЯ МАРШРУТОК; ВМЕСТО НИХ ПО ГОРОДУ БУДУТ КУРСИРОВАТЬ НОВЫЕ АВТОБУСЫ С ТЕЛЕВИЗОРАМИ, РОЗЕТКАМИ И ВАЛИДАТОРАМИ**

В Санкт-Петербурге отменят 238 автобусных маршрутов, из которых 222 – коммерческие. На смену маршруткам придут новые социальные автобусы с низкими полами, удобными для маломобильных горожан, а также с мультимедийными табло, розетками для зарядки телефонов, кондиционерами и терминалами для бесконтактной оплаты проезда, которые заменят кондукторов. Какие ещё изменения предполагает новая модель транспортного обслуживания населения, которая должна вступить в силу в июле 2022 года, «Парламентской газете» рассказали в городском Комитете по транспорту.

Лихачей прогонят с дорог

Так называемая транспортная реформа в Петербурге должна была начаться ещё в июле 2020 года. Планам помешала пандемия коронавируса – и теперь её внедрят в июле 2022-го, но в немного скорректированном виде. Впрочем, поправки незначительные – в основном они коснулись маршрутных сетей, так как за два года в городе построили много новых жилых комплексов и школ, которые тоже нужно обеспечить транспортом, пояснил председатель петербургского Комитета по транспорту Кирилл Поляков.

Самое главное нововведение, которое предполагает реформа, – ликвидация коммерческих маршруток. Причин такого решения три. Первая – они дублируют маршруты социальных перевозок, в том числе веток метро. Вторая – из-за них то и дело происходят аварии.

«Все популярные у петербуржцев маршруты останутся и будут усилены, мы уберём излишнее дублирование, сохраним все транспортные связи и даже добавим новые, – пообещал Кирилл Поляков. – Кроме того, на дорогах станет безопаснее, больше никаких «маршрутчиков-лихачей», которые в погоне за рублём нарушают ПДД и рискуют жизнями пассажиров».

Третья причина – в маршрутках нет льгот, что особо обидно тем, кто имеет право бесплатного проезда. Все зашедшие оплачивают полную стоимость билета и вместо 55 рублей не могут, например, заплатить 38 – по «Подорожнику».

Все популярные у петербуржцев маршруты останутся и будут усилены, мы уберём излишнее дублирование, сохраним все транспортные связи и даже добавим новые

Кстати, если изначально авторы реформы предполагали, что маршрутки останутся хотя бы в тех районах, где им нет замены, то сейчас их решили убрать и оттуда. Тем не менее на непопулярных маршрутах люди без транспорта не останутся – специально для них закупят автобусы малой вместимости. И вообще у чиновников в планах сделать транспортную модель гибкой – если на каких-то направлениях часть автобусов будет не востребована, их количество уменьшать, а если, наоборот, где-то они переполнятся – туда направят дополнительные машины, сообщил Кирилл Поляков.

Прибавят автобусы и маршруты

Всего петербуржцев с июля 2022 года будут обслуживать 459 автобусных маршрутов, причём сто из них – новые. Например, появится автобус № 217, который будет ехать от Мебельной улицы до Глухарской улицы, автобус № 333 – от проспекта Маршала Жукова до станции метро «Московская». Кроме того, 51 маршрут изменит трассу. В частности, речь идёт об автобусе № 54, который едет от Малой Балканской улицы до Кирочной.

Помимо этого в городе запустят два новых троллейбусных маршрута – № 51 (ж/д станция «Ручьи» – улица Николая Рубцова) и № 52 (метро «Старая деревня» – Арцеуловская аллея). Изменят трассу три троллейбусных и один трамвайный маршруты. Также в Петербурге установят 211 новых автобусных остановок – и это только на первом этапе.

Сами автобусы, которые город планирует закупить в количестве 2662 штук, будут оборудованы по последнему слову техники. Год их производства – не раньше 2021-го, салоны – с мультимедийным табло, оборудованием для бесконтактной оплаты проезда и розетками для телефонов. Кроме того, все автобусы будут низкопольными, а также с откидным пандусом.

«Низкий пол увеличит доступность для маломобильных групп пассажиров: лиц с ограниченными возможностями здоровья, молодых мам с колясками и петербуржцев преклонного возраста», – подчеркнул Кирилл Поляков.

По словам председателя комитета Заксобрания Петербурга по промышленности, экономике и предпринимательству Алексея Макарова, новая транспортная модель, предложенная Смольным, весьма похожа на европейскую.

«Я жду, что мы придём к такому формату транспорта – комфортного, безопасного, ходящего по расписанию, – сказал Макаров «Парламентской газете». – Но есть и опасения: в теории всё красиво, а как получится на деле? Насколько удобна будет новая маршрутная сеть для горожан? Будет ли выдерживаться расписание? Будет ли работать информационная система, управляющая транспортом? Хватит ли подвижного состава? Но вообще реформа – это благо, давно пора уходить от маршруток».

Наличка и кондукторы уйдут в прошлое

Согласно реформе, в транспорте можно будет расплатиться за проезд «Подорожником», кредитной картой или смартфоном. А вот оплату наличкой исключат.

«Уже сегодня мы ведём переговоры с банками, чтобы разовый билет можно было приобрести, например, в банкомате, распечатать его и в транспортном средстве оплатить свой проезд», – проинформировал Поляков.

Кроме того, почти со всех автобусов, трамваев и троллейбусов исчезнут кондукторы – оставят их только на самых напряжённых маршрутах, в том числе в центре Петербурга. Оплату проезда власти оставят на совести горожан. При этом зайцев всё-таки ловить будут – для этого ежедневно в рейды будут выходить контролёры, которые в случае неоплаты составят протокол. Затем его направят в Комитет по транспорту, где решат вопрос о возбуждении административного дела. Кстати, пилотный проект по бескондукторному облуживанию уже проходит на маршрутах автобусов № 15, 61, 141, 161, 328, троллейбусов № 6, 8, 13, 21, трамвая № 9.

Ещё одно новшество, о котором рассказал Поляков, касается бесплатной пересадки между маршрутами, причём это относится ко всем видам наземного транспорта. Так, если с момента первой оплаты проезда пройдёт не более 60 минут и при этом поездка будет оплачена «электронным кошельком», пассажир сможет без повторной оплаты пересесть на другой маршрут.

<https://www.pnp.ru/social/v-peterburge-skoro-ne-ostanetsya-marshrutok.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2021.04.15; СЕРГЕЙ ЦИВИЛЕВ: УГЛЯ В КУЗБАССЕ БОЛЬШЕ, ЧЕМ ВОЗМОЖНОСТЕЙ ДЛЯ ЕГО ВЫВОЗА**

Предложения по вывозу угля в Кемеровской области значительно превышают возможности Российских железных дорог по его вывозу, констатирует глава региона Сергей Цивилев. В интервью РИА Новости губернатор рассказал о планируемом увеличении объемов перевозки угля и долгосрочных контрактах с РЖД, а также о ценах на жилье в регионе, продлении льготной ипотеки, перспективах туристической отрасли Кузбасса и подготовке к празднованию 300-летия региона. Беседовала Дарья Ураева.

– Сергей Евгеньевич, мы с вами беседуем в Москве, расскажите, пожалуйста, какова цель вашего визита? Это рабочая поездка?

– Да, это рабочий визит. Я, как руководитель рабочей группы Госсовета по направлению «Энергетика», участвую в работе многих объединенных рабочих групп. Одновременно в рамках поездки у меня проходит ряд встреч в федеральных министерствах. Как вы знаете, правительство Российской Федерации утвердило программу социально-экономического развития Кузбасса, мы в свою очередь составили «дорожную карту», которая впоследствии была утверждена правительством. Так вот, я встречаюсь с руководителями министерств, ведомств, чтобы совместными усилиями и как можно быстрее двигаться в направлении реализации этой программы. Она была согласована в кратчайшие сроки, поэтому этот темп терять нельзя.

Вчера у нас состоялось подписание соглашения с руководителем общественной организации «Российские студенческие отряды» Михаилом Киселевым, в рамках которого в этом году будет реализована всероссийская студенческая стройка под названием «Кузбасс-300». К нам приедут представители студенческих отрядов из многих регионов России. В наш юбилейный год они будут принимать участие в строительстве спортивных объектов. Но не только спортивных – приедет и медицинский стройотряд, что в сегодняшних условиях тоже очень важно. Ребята приедут к нам уже этим летом.

– В марте министр транспорта РФ Виталий Савельев в рамках совещания в Кемерово сообщил, что РЖД и угольные компании должны заключить до 15 июня долгосрочные соглашения по вывозу продукции. Процесс уже запущен? Будут ли соблюдены сроки?

– Такое решение принималось в качестве эксперимента. РЖД и угольные компании сейчас прорабатывают этот процесс. Эти соглашения предварительно должны распространяться на часть объема – не на тот объем, который у нас и так есть, а на

дополнительный, который будет появляться в результате реализации программы развития Восточного полигона со стороны РЖД. Потому что мы уже четвертый год – с 2018 по 2021 – находимся на одном и том же уровне по объемам перевозки угля в восточном направлении: это около 53 миллионов тонн в год. При этом у нас предложений по вывозу угля намного больше, чем предоставляемые возможности от РЖД. И тут речь идет как раз об увеличении объемов перевозки, потому что со следующего года по поручению президента Российской Федерации **Владимира Путина** определены новые параметры вывоза угля – речь идет о 10 миллионах тонн. Но еще раз повторю, это задача угольных компаний и РЖД.

У нас непосредственно при участии правительства РФ подписаны соглашения с РЖД. Также федеральное правительство утвердило методiku, которая перераспределяет объемы между западом и востоком Кузбасса, чтобы сбалансировать загруженность. Согласно этой методике, за распределение потоков отвечает Министерство энергетики РФ. Правительство Кузбасса контролирует исполнение обязанностей со стороны угольных компаний. Всякое может быть – задержалось контрактное исполнение, задержки судов, «провал» по добыче из-за выявленных нарушений. Так вот на период такого краткосрочного «провала» мы контролируем, чтобы эти объемы были заполнены другой угольной компанией, а РЖД не страдали от колебаний рынка и добычи, и все их мощности были полностью заполнены. Непосредственно этим мы и занимаемся.

– В прошлом году объем добычи угля в Кемеровской области снизился впервые за 23 года. Есть ли уже прогнозы по добыче угля по итогам текущего года?

– На 2021 год, как и установлено было поставить 53 миллиона тонн угля на восток, так 53 миллиона тонн на восток мы и поставим. Как я уже говорил, мы могли бы поставить гораздо больше. Именно поэтому теперь в Кузбассе объемы сбалансированы, а угольные компании подстраиваются под возможность вывоза. Но еще раз подчеркну, что возможностей по добыче угля у нас намного больше, чем возможностей по его вывозу, а единственная возможность перевозки угля – это железные дороги. Потребность вывоза угля, к сожалению, больше, чем возможности российских железных дорог.

<https://ria.ru/20210415/tsivilev-1728289633.html>

### **ГТРК ВЕСТИ СОЧИ; 2021.04.15; В СОЧИ ИЗ МОСКВЫ ЗА 12 ЧАСОВ: СКОРОСТНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ПОЯВИТСЯ К 2030 ГОДУ**

Большие перспективы ждут основные железные дороги России. К 2030 году планируется обеспечить их инфраструктурой для использования беспилотников и электротранспорта. Этому посвящен проект «Агрессивное развитие инфраструктуры», который активно обсуждает правительство с экспертами.

Как отмечает ГТРК «Вести Сочи», выходящая в эфир на телеканалах «Россия 1» и «Россия 24», одним из перспективных нововведений станет создание высокоскоростных железнодорожных магистралей. Их использование позволит сократить время в пути между крупными городами более чем в два раза. В итоге это не только фактически сблизит населенные пункты, но и увеличит грузопоток. Путь из Москвы в Адлер, например, сократится с 24 часов до 12 часов, передает ТАСС.

Чтобы достичь поставленных целей, предусмотрено увеличение капитальных вложений в транспорт в 2024 году: до 5% от ВВП. Это около 7,4 трлн рублей. Из них внебюджетные источники составят 4,4 трлн рублей. К 2030 году инвестиции в транспорт возрастут до 10,8 трлн рублей, в том числе 6,1 трлн рублей из внебюджетных источников.

<https://www.vesti.ru/article/2550942>

### **ИНТЕРФАКС; 2021.04.15; ГРУЗОВАЯ БАЗА ДЛЯ Ж/Д ВЕТКИ В АЭРОПОРТ КРАСНОЯРСКА НЕДОСТАТОЧНА, ШАНС ПРОЕКТУ МОЖЕТ ДАТЬ КОНЦЕССИЯ – РЖД**

Проект грузопассажирской железнодорожной ветки в аэропорт Красноярск в настоящее время не подкреплен достаточной грузовой базой, чтобы быть окупаемым для АО «Российские железные дороги», заявил генеральный директор АО «ИК «РЖД Инвест» Иван Григорович на Красноярском экономическом форуме в четверг.

«Простого пути решения этой задачи (строительства ж/д ветки в красноярский аэропорт – ИФ), на наш взгляд, нет, экономика этого проекта не самая простая. На сегодня необходимой грузовой базы, для того чтобы проект был окупаемым для РЖД, не просматривается. Но варианты софинансирования со стороны Федерации, субъекта, по концессионной модели, я думаю, что могут дать шанс этому проекту и его реализовать можно», – отметил Григорович.

Он также подчеркнул, что компания оценивает бюджет такого проекта в сумму, превосходящую изначально заявленные 8 млрд рублей: «По нашим прикидкам это чуть больше, так как пассажирское движение требует более серьезных капитальных вложений и в безопасность, и в организацию, и в строительство».

В феврале 2020 года со ссылкой на **министра транспорта** Красноярского края Константина Димитрова сообщалось, что решение о строительстве грузопассажирской железнодорожной ветки в аэропорт Красноярск будет приниматься после того, как будут определены ключевые грузоотправители для этой ветки.

«Есть определенное непонимание в **Минтрансе** (России – ИФ) по этому проекту. Сейчас самое главное – определить якорного перевозчика для этой ветки. (. . .) Когда появятся якорные грузоотправители, уже с ними нужно идти в **Минтранс**, чтобы доказать пассажиро- и грузопоток. Тогда они будут уже согласовывать и как-то относиться к этому проекту», – пояснял тогда министр.

Строительство железнодорожной ветки из Красноярск до аэропорта входит в инвестиционный проект создания транспортно-логистического производственного хаба на базе аэропортов Красноярск («Емельяново» и «Черемшанка»). Также инвестпроект предполагает объединение инфраструктуры двух аэропортов, строительство новой рулежной дорожки, реконструкцию перрона и искусственной взлетно-посадочной полосы международного аэропорта. Завершить реализацию проекта планируется к 2027 году, общий объем необходимых инвестиций оценивается в 65 млрд рублей.

### **ИНТЕРФАКС; 2021.04.15; ПГК НАЦЕЛЕНА ВОЙТИ В ТОП-3 КОНТЕЙНЕРНЫХ Ж/Д ОПЕРАТОРОВ С ПАРКОМ НЕ МЕНЕЕ 7 ТЫС. ВАГОНОВ**

ПАО «Первая грузовая компания» (ПГК) нацелена в перспективе войти в тройку крупнейших участников рынка железнодорожных контейнерных перевозок.

«Мы наращиваем парк за счет как 80-футовых, так и 40-футовых фитинговых платформ. Намерены войти как минимум в топ-3», – заявил журналистам генеральный директор ПГК Сергей Каратаев в кулуарах форума TransRussia 2021 (о планах выхода в этот сегмент оператор сообщал в своей стратегии развития до 2023 г.).

Крупнейшим игроком на рынке железнодорожных контейнерных перевозок в РФ сейчас является ПАО «Трансконтейнер» (МОЕХ: TRCN) группы «Дело» Сергея Шишкарева и «Росатома» (34,2 тыс. платформ по состоянию на 31 декабря 2020 г.). Парк же его конкурентов пока не превышает 7 тыс. вагонов, хотя их количество и объем подвижного состава у каждого активно растут.

«7 тыс. – это достижимая величина, может, (будет – ИФ) и больше», – заявил Каратаев, комментируя возможные масштабы нового бизнеса ПГК. «Есть разные способы стать крупным игроком – приобретение или аренда парка, потенциальные M&A с существующими игроками», – отметил топ-менеджер.

«На этом этапе еще рано говорить, каким способом мы реализуем наши намерения», – сообщил Каратаев. «Мы изучаем рынок. Должны совпасть возможности компании с точки зрения приобретения и наличия необходимых ресурсов с возможностями рынка», – сказал глава ПГК.

Активное расширение числа игроков на этом рынке оператора так же не пугает. «У нас есть компетенции, грузовая база», – заявил в этой связи Каратаев.

### **ТАСС; 2021.04.15; ПОЧТИ 12 МЛРД РУБЛЕЙ ПЛАНИРУЮТ ИНВЕСТИРОВАТЬ В ПЕРЕГРУЗОЧНЫЙ ТЕРМИНАЛ В ПРИМОРЬЕ**

Два крупных проекта с привлечением инвесторов из Южной Кореи запланированы на территории Приморского края. Как сообщили в **пресс-службе** Минвостокразвития, одним из них стал морской грузовой перегрузочный терминал «Подъяпольский», в развитие которого планируется инвестировать 11,8 млрд рублей.

«11,8 млрд рублей будет инвестировано в развитие морского грузового перегрузочного терминала «Подъяпольский», предполагающего строительство инфраструктуры для перевалки рыбной продукции и смешанных грузов общим объемом до 1,2 млн т в год, а также создание холодильных мощностей для одновременного хранения 25 тыс. т рыбной продукции», – сказано в сообщении по итогам встречи главы министерства Алексея Чекункова с чрезвычайным и полномочным послом Республики Корея в РФ Ли Сок Пэ.

<https://tass.ru/ekonomika/11151003>

### **ТАСС; 2021.04.15; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА ОТКАЗАЛИСЬ ОТ СОЗДАНИЯ ВОДНОГО ТАКСИ ИЗ-ЗА ЕГО НЕРЕНТАБЕЛЬНОСТИ**

Водное такси является нерентабельным проектом для Петербурга в условиях текущей экономической ситуации. Об этом сообщила в четверг в региональном пресс-центре ТАСС директор Агентства внешнего транспорта Александра Бахмутская.

«Этот вопрос встает на протяжении целого ряда лет. Я не думаю, что сейчас, в условиях сложной ситуации с бюджетными доходами, город сможет позволить себе субсидирование водных перевозок. Мы перешли от реализации проекта водного такси к городским причалам, когда город предоставляет общедоступную инфраструктуру для причаливаний», – сказала Бахмутская.

Она напомнила, что Петербург уже имеет опыт реализации проекта аквабусов – это были субсидированные городом перевозки с помощью водного транспорта. Проект завершился в 2015 году, когда все четыре судоходные компании, которые осуществляли перевозку, отказались участвовать в нем.

«К сожалению проект не вышел на запланированные результаты, и они оказались печальными не только для бюджета города, но и для судоходных компаний, которые принимали в нем участие. Они обанкротились и прекратили свою деятельность. Тем более, не секрет, что наибольшее число пассажиров водного такси составляли туристы нашего города», – отметила Бахмутская.

С 15 апреля в Петербурге началась навигация маломерных судов по рекам и каналам, она завершится осенью. Как отметил на пресс-конференции начальник Поисково-спасательной службы Петербурга Юрий Данчук, обеспечивать безопасность в реках и каналах будет обеспечивать 18 спасательных станций, 370 спасателей, 13 аварийно-спасательных автомобиля и 47 маломерных спасательных судов.

<https://tass.ru/ekonomika/11161237>