



Ежедневный мониторинг СМИ

19 АПРЕЛЯ 2021

СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЯ 24; 2021.04.16; РФ РАССЧИТЫВАЕТ ВОССТАНОВИТЬ СООБЩЕНИЕ С РФ ДО ДОКОВИДНЫХ ОБЪЕМОВ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	4
РОССИЯ 1 ВЕСТИ В 20:00; АНАСТАСИЯ САХОВСКАЯ; 2021.04.16; РОССИЙСКО-БЕЛОРУССКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО	4
1 КАНАЛ НОВОСТИ В 18:00; МИХАИЛ АКИНЧЕНКО; 2021.04.16; СОТРУДНИЧЕСТВО РОССИИ И БЕЛОРУССИИ В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ МИХАИЛА МИШУСТИНА И АЛЕКСАНДРА ЛУКАШЕНКО	5
МИР 24; 2021.04.16; МИШУСТИН И ГОЛОВЧЕНКО ОБСУДИЛИ В МИНСКЕ ТОВАРООБОРОТ, ТРАНСПОРТ И ВАКЦИНАЦИЮ	6
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2021.04.19; В ПОЛЬЗУ СОЮЗА; МИХАИЛ МИШУСТИН ПРЕДСТАВИЛ БЕЛАРУСИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНТЕГРАЦИИ.....	7
ИЗВЕСТИЯ; ЛЮБОВЬ ЛЕЖНЕВА; 2021.04.17; ДОРОЖНАЯ РАССТАНОВКА: МИШУСТИН ОБСУДИЛ В МИНСКЕ ВОПРОСЫ ИНТЕГРАЦИИ; ПРЕМЬЕР РОССИИ ПРИЗВАЛ НАРАЩИВАТЬ ТОВАРООБОРОТ, ВОССТАНАВЛИВАТЬ ТРАНСПОРТНОЕ СООБЩЕНИЕ И СИНХРОНИЗИРОВАТЬ НАЛОГОВЫЕ СИСТЕМЫ.....	8
ТАСС; 2021.04.16; МИШУСТИН НАДЕЕТСЯ НА СКОРОЕ ВОССТАНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ МЕЖДУ РОССИЕЙ И БЕЛОРУССИЕЙ	10
РИА НОВОСТИ; 2021.04.16; МИШУСТИН: АВИАВЛАСТИ РФ И БЕЛОРУССИИ ПОДПИШУТ СОГЛАШЕНИЕ ПО ВОПРОСАМ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ.....	11
ИНТЕРФАКС; 2021.04.16; МИШУСТИН СООБЩИЛ О ПЛАНАХ ПОСТЕПЕННОГО ВОССТАНОВЛЕНИЯ ОБЪЕМОВ Ж/Д И АВИАСООБЩЕНИЯ С БЕЛОРУССИЕЙ 11 ТАСС; 2021.04.16; БЕЛОРУССИЯ ПРЕДЛОЖИЛА РФ ОРГАНИЗОВАТЬ СВОБОДНОЕ ПЕРЕМЕЩЕНИЕ ЧЕРЕЗ ГРАНИЦУ В ДЕЛОВЫХ ЦЕЛЯХ	12
БЕЛТА; 2021.04.16; БЕЛАРУСЬ ОТГРУЗИЛА ЧЕРЕЗ МОРСКУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ РОССИИ БОЛЕЕ 220 ТЫС. Т ГРУЗОВ	13
БЕЛТА; 2021.04.16; РОССИЯ ЗАИНТЕРЕСОВАНА В РАЗВИТИИ СОТРУДНИЧЕСТВА С БЕЛАРУСЬЮ В ОБЛАСТИ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ – НОВАК	13
ТАСС; 2021.04.16; НОВАК: ДОРОЖНАЯ КАРТА РФ И БЕЛОРУССИИ ПО НЕФТИ И НЕФТЕПРОДУКТАМ ГОТОВА К ПОДПИСАНИЮ	14
ИНТЕРФАКС; 2021.04.16; ОБЪЕМЫ ПЕРЕВАЛКИ БЕЛОРУССКИХ НЕФТЕПРОДУКТОВ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ РФ НЕСКОЛЬКО БОЛЬШЕ, ЧЕМ ПЛАНИРОВАЛОСЬ – НОВАК.....	14
ИНТЕРФАКС; 2021.04.16; ФОСАГРО РАССЧИТЫВАЕТ В МАЕ ВЫЙТИ НА КОНТРАКТНЫЙ ОБЪЕМ ОТГРУЗКИ ЧЕРЕЗ НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ В УСТЬ-ЛУГЕ	15
1 КАНАЛ НОВОСТИ В 21:00; АНАТОЛИЙ ЛАЗАРЕВ; 2021.04.18; ВЛАДИМИР ПУТИН ПОСЕТИЛ КООРДИНАЦИОННЫЙ ЦЕНТР ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИИ	15
РОССИЯ 1; 2021.04.18; ЧЕРНЫШЕНКО РАССКАЗАЛ О ЗАДАЧАХ НОВОГО КООРДИНАЦИОННОГО ЦЕНТРА. МОСКВА. КРЕМЛЬ. ПУТИН.....	16

1 КАНАЛ НОВОСТИ В 21:00; 2021.04.18; РАЗВИТИЕ АРКТИКИ СТАЛО ОДНОЙ ИЗ ГЛАВНЫХ ТЕМ ЗАСЕДАНИЯ ПОПЕЧИТЕЛЬСКОГО СОВЕТА РУССКОГО ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ОБЩЕСТВА	16
1 КАНАЛ НОВОСТИ В 10:00; 2021.04.18; РОСАВИАЦИЯ ВЗЯЛА НА ОСОБЫЙ КОНТРОЛЬ СИТУАЦИЮ С ВОЗВРАЩЕНИЕМ НАШИХ СООТЕЧЕСТВЕННИКОВ ИЗ ТУРЦИИ	17
1 КАНАЛ НОВОСТИ В 21:00; 2021.04.18; ИНИЦИАТИВЫ «ЕДИНОЙ РОССИИ» ПОМОГУТ СДЕЛАТЬ ЖИЗНЬ ЛЮДЕЙ КОМФОРТНЕЕ ДАЖЕ В САМЫХ ОТДАЛЕННЫХ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТАХ	17
1 КАНАЛ НОВОСТИ В 18:00; 2021.04.16; АНДРЕЙ ТУРЧАК ПРИЗВАЛ ОБРАТИТЬСЯ К ПРЕЗИДЕНТУ С ПРОСЬБОЙ ПОДДЕРЖАТЬ «ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ РЫВОК».....	18
1 КАНАЛ НОВОСТИ В 18:00; 2021.04.16; САМОЛЕТЫ ИЗ РОССИИ В ВЕЛИКОБРИТАНИЮ НЕ ПОЛЕТЯТ МИНИМУМ ДО 1 ИЮНЯ ИЗ-ЗА СЛОЖНОЙ ЭПИДОБСТАНОВКИ.....	18
РОССИЯ 24; ЕВГЕНИЯ ЧИРОЧКИНА; 2021.04.18; СИСТЕМА «АНТИСОН» – ЗАЛОГ БЕЗОПАСНОСТИ НА ДОРОГАХ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	18
РОССИЯ 24; НИКА ЯНКОВАЯ; 2021.04.16; ВОЗОБНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ МОЖЕТ ПОМОЧЬ ВОСПОЛНИТЬ НЕХВАТКУ МИГРАНТОВ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	19
РОССИЯ 1; 2021.04.17; «НАРУШИТЕЛИ-НЕВИДИМКИ-2». РАССЛЕДОВАНИЕ ЭДУАРДА ПЕТРОВА.....	19
РОССИЯ 1; 2021.04.16; АВТОБЛОГЕРЫ ПОДВЕРГАЮТ РИСКУ ЖИЗНИ ДЕСЯТКОВ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ. 60 МИНУТ	19
РОССИЯ 1; 2021.04.17; В ЗАБАЙКАЛЬЕ СТАРТОВАЛ РЕМОНТ ПЯТИ УЧАСТКОВ ВАЖНОЙ РЕГИОНАЛЬНОЙ ТРАССЫ. ВЕСТИ.....	19
ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ БАШЛЫКОВА; 2021.04.19; ДОРОГИ ДОРОГИ: ПЕРЕДАЧУ РЕГИОНАМ ДОХОДОВ С АКЦИЗОВ НА БЕНЗИН ОТЛОЖАТ НА 5 ЛЕТ; ЧТОБЫ ПОПОЛНИТЬ ПОСТРАДАВШИЙ ОТ ПАНДЕМИИ БЮДЖЕТ, МИНФИН ПРЕДЛОЖИЛ ПЕРЕНЕСТИ РЕШЕНИЕ О СТОПРОЦЕНТНОМ ПЕРЕЧИСЛЕНИИ СРЕДСТВ СУБЪЕКТАМ.....	19
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.04.19; РАЗБОР ПРИЛЕТОВ; КАК РОССИЙСКИХ ТУРИСТОВ БУДУТ ВЫВОЗИТЬ ИЗ ТУРЦИИ.....	21
ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА БАЛАЯН; 2021.04.19; ПОПАСТЬ В ПЕРЕЛЕТ: БОЛЬШИНСТВО РОССИЯН ВЕРНУТСЯ ИЗ ТУРЦИИ К МАЙСКИМ ПРАЗДНИКАМ; ОТКРЫТИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ С РЕСПУБЛИКОЙ С 1 ИЮНЯ МАЛОВЕРОЯТНО, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ ТУРОТРАСЛИ	22
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.04.19; НАД УГЛЕМ ПОСТАВЯТ ТРАНСПОРТНЫЙ ЭКСПЕРИМЕНТ; МЕХАНИЗМ «ВЕЗИ ИЛИ ПЛАТИ» ВВЕДУТ МАКСИМУМ ДЛЯ 15 МЛН ТОНН ГРУЗОВ.....	25
ВЕДОМОСТИ; 2021.04.19; ВЭБ ЗАЙМЕТСЯ ИНФРАСТРУКТУРОЙ БУДУЩЕГО; А ТАКЖЕ СОЗДАНИЕМ СУПЕРОТРАСЛЕЙ ДЛЯ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ПРОРЫВА.....	26
ВЕДОМОСТИ; ДЕНИС ИЛЬЮШЕНКОВ; 2021.04.19; ВЫГОДОПРИОБРЕТАТЕЛИ СПОРЯТ О НОВОЙ ПЛОЩАДКЕ ДЛЯ ПОРТА ПЕТЕРБУРГА; УЧАСТНИКИ ПОРТА В ЛАВНЕ ПРЕДЛАГАЮТ ПЕРЕЕХАТЬ К НИМ.....	27
КОММЕРСАНТЬ; АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ, АЛЕКСЕЙ ПОЛУХИН; 2021.04.19; ПРОДУКТЫ ПОДКАТИЛИ К ПРЕМЬЕРУ; ПОСТАВЩИКИ ПРОСЯТ ОТМЕНИТЬ НОВЫЕ ПРАВИЛА ДОСТАВКИ ГРУЗОВ В МОСКВЕ	29

ТАСС; 2021.04.16; КАБМИН УТВЕРДИЛ ДИРЕКТИВЫ ПО ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ ГОСКОМПАНИЙ	30
ТАСС; 2021.04.17; МЕНЯЙЛО ПОРУЧИЛ РАЗРАБОТАТЬ МОДЕЛЬ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВЛАДИКАВКАЗА	31
ТАСС; 2021.04.16; СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАНСПОРТНОГО КОЛЬЦА ПЕРМСКОГО НАЗЕМНОГО МЕТРО ЗАВЕРШИТСЯ К 2023 ГОДУ	32
РИА НОВОСТИ; 2021.04.17; В ПЕКИНЕ СОЗДАДУТ ЗОНУ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.....	32
ТАСС; 2021.04.17; СОЮЗ ТУРИНДУСТРИИ ЗАЯВИЛ, ЧТО УБЫТОК ОТ ОГРАНИЧЕНИЯ РЕЙСОВ В ТУРЦИЮ СОСТАВИЛ 5 МЛРД РУБЛЕЙ	33
ТАСС; 2021.04.17; СОЮЗ ТУРИНДУСТРИИ ОЖИДАЕТ СКОРОЕ ВОЗОБНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ С ЧЕРНОГОРИЕЙ И ХОРВАТИЕЙ	33
ТАСС; 2021.04.17; В НОВОСИБИРСК ПРИБЫЛ ПОСЛЕДНИЙ ВЫВОЗНОЙ РЕЙС КОМПАНИИ S7 С РОССИЙСКИМИ ТУРИСТАМИ ИЗ ТУРЦИИ	33
ИНТЕРФАКС; 2021.04.16; РОССИЙСКИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ БУДУТ СЛЕДИТЬ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬЮ В ТЕРМИНАЛАХ ЕГИПЕТСКИХ АЭРОПОРТОВ, КУДА БУДУТ ПРИЛЕТАТЬ РЕЙСЫ ИЗ РФ – ИСТОЧНИК.....	34
ТАСС; 2021.04.16; РОСАВИАЦИЯ НАЗВАЛА ОГРАНИЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ НАД МОСКОВСКИМ РЕГИОНОМ ИЗ-ЗА ПАРАДА МИНИМАЛЬНЫМИ.....	34
ТАСС; 2021.04.16; «АЭРОФЛОТ» ЗАПУСТИТ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ 13 РЕГИОНОВ НА ЮГ РОССИИ.....	34
ТАСС; 2021.04.16; САМОЛЕТЫ КОМПАНИИ RED WINGS БУДУТ ПОСТОЯННО БАЗИРОВАТЬСЯ В АЭРОПОРТУ ПЕРМИ.....	35
ТАСС; 2021.04.16; ЭКСПЕРТ РАССКАЗАЛ О РОЛИ ВОДОРОДНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В СОЗДАНИИ НОВОЙ ВОЗДУШНОЙ ЛОГИСТИКИ	35
РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2021.04.16; ВЭБ ПЕРЕДАСТ КРУПНЕЙШЕЙ ЛИЗИНГОВОЙ КОМПАНИИ 79 САМОЛЕТОВ И ВЕРТОЛЕТОВ.....	36
РБК; АРТЁМ КОРЕНЯКО, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2021.04.16; АВИАКОМПАНИИ НАРАСТИЛИ ДОЛГИ ПО АРЕНДЕ САМОЛЕТОВ ИЗ-ЗА ОГРАНИЧЕНИЙ НА ПОЛЕТЫ ОНИ НЕ СМОГЛИ ЗАПЛАТИТЬ ПОЧТИ Р16 МЛРД.....	37
ТАСС; 2021.04.19; В ЛДПР ПРЕДЛОЖИЛИ ПРИДАТЬ ПРАВИЛАМ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ СТАТУС ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА	39
ТАСС; 2021.04.17; В ПЕТЕРБУРГЕ К 2025 ГОДУ ЗАМЕНЯТ ОКОЛО 500 ТРАМВАЕВ И 400 ТРОЛЛЕЙБУСОВ	40
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ИВАН ПЕТРОВ; 2021.04.16; БЕЗ ПРАВА НА ТРОТУАР; ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ ПРЕДЛАГАЕТСЯ ПРИРАВНЯТЬ К МОПЕДАМ	41
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.04.19; ВСЕ ПУТИ ВЕДУТ В МВД; АВТОИНСПЕКЦИЯ ВОЗВРАЩАЕТ КОНТРОЛЬ ЗА ОРГАНИЗАЦИЕЙ ДВИЖЕНИЯ	42
ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА ЕРЕМИНА; 2021.04.17; ТО В ФОТОШОПЕ: В РЕФОРМЕ ТЕХОСМОТРА НАШЛИ СЛАБОЕ МЕСТО; СИСТЕМА ФОТОФИКСАЦИИ ТЕХОСМОТРА НЕ СТАЛА ПРЕПЯТСТВИЕМ ДЛЯ МОШЕННИКОВ, ПОДДЕЛЫВАЮЩИХ ДИАГНОСТИЧЕСКИЕ КАРТЫ.....	43
ТАСС; 2021.04.16; МИНТРАНС НАСТАИВАЕТ НА ПРИОРИТЕТЕ Ж/Д ПЕРЕВОЗОК ДЛЯ КОНТРАКТОВ «ВЕЗИ ИЛИ ПЛАТИ».....	46
ТАСС; 2021.04.16; ПОЕЗДА МОСКОВСКИХ ЦЕНТРАЛЬНЫХ ДИАМЕТРОВ ПЕРЕВЕЗЛИ 200 МЛН ЧЕЛОВЕК ЗА 1,5 ГОДА	47
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.04.16; В РСПП ПРЕДЛОЖИЛИ РАЗВИВАТЬ КРУГЛОГОДИЧНУЮ НАВИГАЦИЮ НА ЮГЕ РОССИИ.....	47

ПУБЛИКАЦИИ

РОССИЯ 24; 2021.04.16; РФ РАССЧИТЫВАЕТ ВОССТАНОВИТЬ СООБЩЕНИЕ С РБ ДО ДОКОВИДНЫХ ОБЪЕМОВ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Премьер-министр России **Михаил Мишустин** рассчитывает на постепенное восстановление авиасообщения между Россией и Белоруссией. 30 апреля будет между Москвой и Минском будет запущена «Ласточка».

<https://www.vesti.ru/video/2289069>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ В 20:00; АНАСТАСИЯ САХОВСКАЯ; 2021.04.16; РОССИЙСКО-БЕЛОРУССКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

В: Первой вакциной «Спутник V», произведенной в Белоруссии, сегодня привился министр здравоохранения этой республики. До конца месяца на местных мощностях планируется выпустить полмиллиона доз. На этом фоне Москва и Минск намерены поэтапно восстановить железнодорожное и авиасообщение. Об этом сегодня в белорусской столице **Михаил Мишустин** говорил с президентом Лукашенко. Репортаж Анастасии Саховской.

КОРР: **Михаила Мишустина** его белорусский коллега встречает лично из аэропорта. Премьеры вместе едут в президентский дворец.

МИХАИЛ МИШУСТИН, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ: Александр Григорьевич, здравствуйте.

КОРР: Александр Лукашенко предлагает делегациям быть ближе.

АЛЕКСАНДР ЛУКАШЕНКО, ПРЕЗИДЕНТ БЕЛОРУССИИ: А что по разные стороны расселись?

КОРР: Вместе наши страны ориентируются по дорожным интеграционным картам, их около 30. Экономическая почти готова, например, налоговая пока не согласована. Сближение фискальных систем лидеры России и Белоруссии обсуждали в феврале в Сочи. Тогда же **Владимир Путин** заявил, что **Михаил Мишустин** лично разъяснит Минску суть российских предложений.

АЛЕКСАНДР ЛУКАШЕНКО, ПРЕЗИДЕНТ БЕЛОРУССИИ: У нас, вы знаете, добрые отношения. Но слушай, он у нас профессор, к тому же и академик. Послушай его, как он понимает ту систему, которую он выстрадал. Она нужна будет Белоруссии. Спрашиваю – бесплатно? – Бесплатно.

МИХАИЛ МИШУСТИН, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ: Наши системы, поскольку они взаимодействуют в постоянном режиме, весь товарооборот, должны быть интегрированы. Но что такое интеграция – это, конечно же, в пользу нашего Союзного государства выгоды, а ни в коем случае не какие-то поглощения.

КОРР: Встречи длились более двух часов. Александр Лукашенко еще провел гостя по своей минской резиденции.

(видеосюжет)

КОРР: Это уже третий визит российского премьера в Минск за год. Здесь в президентском дворце **Михаил Мишустин** был в сентябре прошлого года, со своим белорусским коллегой Романом Головченко он встречался буквально недавно в Москве и на полях саммита в Алма-Ате. В минувшем году премьеры проводили переговоры четыре раза. Ежедневно вместе против пандемии – теперь в Белоруссии вакцинируют абсолютно всех желающих российским «Спутником V», выпущенным в Минске. Сегодня препаратом из первой партии привился министр здравоохранения Дмитрий Пиневич. Планы на апрель – произвести до 500 тысяч доз. После COVID'a постепенно восстанавливается транспортное

сообщение. В конце месяца из Москвы прилетит первая «Ласточка» – новый скоростной поезд свяжет две столицы всего за семь часов.

МИХАИЛ МИШУСТИН, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ: Собираемся железнодорожное сообщение в ближайшее время восстановить с Сочи. В Минск также ежедневный скоростной поезд должен быть. И надеюсь, что также и авиасообщение потихоньку будет восстанавливаться.

РОМАН ГОЛОВЧЕНКО, ПРЕМЬЕР-МИНИСТР БЕЛОРУССИИ: На первом этапе целесообразно продумать организацию свободного перемещения в деловых целях. Это придаст дополнительный импульс межрегиональным отношениям.

КОРР: Из-за пандемии, например, только количество авиаперевозок сократилось в пять раз. Но регулярные рейсы уже возвращаются в расписание.

ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ, МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ: Предложили программу «Путешествуем без COVID'a», которая в общем-то четко будет определять лаборатории, которые будут делать тесты. Они будут сертифицированы.

КОРР: Вопросы сотрудничества лидеры России и Белоруссии обсудят в Москве 22 апреля. Подготовку этой встречи подтвердили в Кремле.

Анастасия Саховская, Александр Александронец, Олег Пилецкий, Павел Витринский. «Вести», Минск

<https://www.vesti.ru/video/2289162>

1 КАНАЛ НОВОСТИ В 18:00; МИХАИЛ АКИНЧЕНКО; 2021.04.16; СОТРУДНИЧЕСТВО РОССИИ И БЕЛОРУССИИ В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ МИХАИЛА МИШУСТИНА И АЛЕКСАНДРА ЛУКАШЕНКО

Москва в ближайшее время планируют вернуться к «доковидному» товарообороту с Минском. Об этом 16 апреля заявил **Михаил Мишустин** на встрече с белорусским лидером Александром Лукашенко. Наш премьер прибыл в республику с рабочим визитом. Как обстоят дела с производством российских вакцин в Белоруссии и когда между двумя странами полностью восстановится транспортное сообщение?

На официальной странице белорусского Дворца независимости сказано, что это место для проведения совещаний по важнейшим вопросам внутренней и внешней политики. Переговорам с российской делегацией, прилетевшей в Минск статус важнейших присвоен, можно сказать, по умолчанию.

Дворец независимости – это еще и официальная резиденция белорусского лидера. Так что **Михаила Мишустина** приветствовал не только его коллега, глава белорусского правительства Роман Головченко, но и президент Александр Лукашенко.

Разговор втроем без масок. **Мишустин** и Лукашенко переболели коронавирусом, а белорусский премьер в сентябре прошлого года сделал прививку «Спутником V». В конце марта в Белоруссии также запустили в производство российскую вакцину. Постепенное ослабление карантинных мер позволяет нашим странам вновь вернуться к отложенным планам интеграции в рамках союзного государства. В частности, речь зашла о сближении налоговых и таможенных систем.

«Ну, что такое интеграция? Это, конечно же, в пользу нашего Союзного государства выгода, а ни в коем случае не какие-то поглощения. Мы так это и видим. И попробовали рассмотреть возможность этой интеграции на основе как я сказал лучших технологий, которые предлагают и белорусская сторона и российская», – сказал **Михаил Мишустин**.

В разработке российской технологии **Михаил Мишустин** и сам принимал непосредственное участие в бытность главой налоговой службы. Об этом, вспомнил Александр Лукашенко, ему рассказывал **Владимир Путин** по время февральских переговоров в Сочи.

«И он, ну у нас знаете добрые отношения, говорит: «Слушай, он у нас профессор, а может, и академик. Послушай его, как он понимает ту систему, которую он выстрадал.

Она нужна будет Белоруссии». Я только благодарен и спрашиваю: «Бесплатно?» – Бесплатно», – рассказал Александр Лукашенко.

Столь выгодное предложение не осталось без внимания не только Александра Лукашенко, но и руководителей профильных ведомств Белоруссии. Для них **Михаил Мишустин** лично провел мультимедийную презентацию возможностей информационных сервисов российской налоговой службы.

О выгодах, которые сулит укрепление сотрудничества между нашими странами, речь шла и на расширенных переговорах. Одним из успешных примеров стало соглашение об отгрузке белорусских нефтепродуктов на запад через российские, а не латвийские порты, как прежде.

Документ был подписан всего два месяца назад. Но уже сейчас можно сказать, что получили все, на что рассчитывали: российские порты дополнительные заказы, а белорусские поставщики надежный торговый маршрут.

«В целом торгово-экономическое сотрудничество наше развивается. Стало, пока не сильно, но уже чуть-чуть лучше, чем это было в период пиковый пандемии, я имею в виду, в первую очередь, сокращение взаимного товарооборота. Примерно у нас 29,5 миллиардов долларов. Я надеюсь на то, что в ближайшее время эта тенденция будет переломлена, и мы нарастим наш торговый взаимный оборот», – сказал российский **премьер-министр**.

Кроме того, на переговорах обсудили и возможность восстановления полноценного авиационного сообщения между странами, которое до сих пор ограничено из-за пандемии коронавируса. А в конце апреля по железнодорожному маршруту Москва – Минск отправятся и первые скоростные поезда «Ласточка». Из одной столицы в другую они будут доставлять пассажиров меньше чем за семь часов.

https://www.1tv.ru/news/2021-04-16/404994-sotrudnichestvo_rossii_i_belorussii_v_tsentre_vnimanii_mihaila_mishustina_i_aleksandra_lukashenko

https://www.1tv.ru/news/2021-04-16/405006-premier_ministr_rossii_i_prezident_belorussii_obsudili_na_vstreche_v_minske_sotrudnichestvo_dvuh_stran

МИР 24; 2021.04.16; МИШУСТИН И ГОЛОВЧЕНКО ОБСУДИЛИ В МИНСКЕ ТОВАРООБОРОТ, ТРАНСПОРТ И ВАКЦИНАЦИЮ

Товарооборот, транспортное сообщение, вакцинация, интеграция систем – это главные темы сегодня на переговорах главы правительства России **Михаила Мишустина** в Минске, передает корреспондент «МИР 24» Екатерина Михайлинская.

Как заявил Роман Головченко на встрече с российским коллегой, пакет предложений по углублению интеграции Беларуси и России находится в высокой степени готовности. Но имеются вопросы, по которым пока не достигнут консенсус. Белорусский премьер отметил, что их нужно решить в ближайшее время, чтобы развивать кооперационную интеграцию. В то же время многого удалось достичь. Так, в марте Беларусь начала перевалку нефтепродуктов через российские порты.

«Наше сотрудничество по перевалке белорусских грузов через российские морские порты может служить примером того, как должны решаться трудные вопросы двустороннего взаимодействия. Всего месяц назад, ну, может, два месяца началась активная работа по этому направлению, но уже отгружено более 220 тысяч тонн внешнеторговых грузов Беларуси через морскую инфраструктуру России», – указал Головченко.

Из-за пандемии страны практически на год приостановили транспортное сообщение. Начали его восстанавливать в феврале. Совсем недавно в расписание добавили еще несколько поездов между Беларусью и Россией. Работу в этом направлении договорились продолжить.

«По мере нормализации эпидемиологической ситуации мы восстанавливаем транспортное сообщение. В частности, 30 апреля будет реализован проект «Ласточка» Москва – Минск. Мы собираемся в ближайшее время восстановить железнодорожное сообщение Сочи – Минск. Надеюсь, что и авиасообщение потихоньку будет восстанавливаться до тех объемов перевозок, пассажиро- и грузопотока, которые были до пандемии», – сказал **Михаил Мишустин**.

Перед этой встречей премьеры провели переговоры во Дворце Независимости. Александр Лукашенко поблагодарил **Михаила Мишустина** за визит и анонсировал встречу с **Владимиром Путиным** в конце апреля.

«Это первое такое мероприятие. Мы вчера с **Путиным** договорились о нашем графике работы по многим вопросам. Где-то в конце апреля, скорее всего 22-го, мы встретимся в Москве с президентом. Это будет такая серьезная встреча по обсуждению тех или иных проблем. Потом союзный Совмин. А потом где-то сентябрь-октябрь, договоримся ближе к обстановке, Высший Государственный Совет. Нам надо этот Высший госсовет отметить хорошим движением в рамках Союзного государства», – сказал белорусский лидер.

Из-за пандемии товарооборот между странами несколько снизился. Он составил около 30 миллиардов долларов. Но партнеры планируют эти показатели улучшить. Такая тенденция уже наметилась.

<https://mir24.tv/news/16456129/mishustin-i-golovchenko-obsudili-v-minske-tovarooborot-transport-i-vakcinaciyu>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2021.04.19; В ПОЛЬЗУ СОЮЗА; МИХАИЛ МИШУСТИН ПРЕДСТАВИЛ БЕЛАРУСИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНТЕГРАЦИИ

На этой неделе, 22 апреля состоится встреча президентов России и Беларуси. **Владимир Путин** и Александр Лукашенко обсудят вопросы интеграции и двусторонние проекты. Одним из важных этапов подготовки этой встречи стал визит в Минск премьер-министра России **Михаила Мишустина** в минувшую пятницу.

На встрече с президентом Беларуси Александр Лукашенко напомнил **Мишустину**, что договорился с российским лидером о «графике работы по многим вопросам». В Москву Лукашенко приедет 22 апреля. По его словам, «это будет серьезная встреча по обсуждению тех или иных проблем».

Михаил Мишустин подчеркнул, что стороны рассмотрят вопрос интеграции своих систем, дав при этом высокие оценки коллегам таможенной и налоговой служб Беларуси. «Наши системы, поскольку они взаимодействуют в постоянном режиме, должны быть интегрированы», – считает глава правительства России.

«Но что такое интеграция? Это, конечно, в пользу нашего Союзного государства выгоды, а ни в коем случае не какие-то поглощения, – подчеркнул **Мишустин**. – Мы так это и видим. И попробовали рассмотреть возможности этой интеграции на основе лучших технологий, которые предлагают и белорусская сторона, и российская». Двустороннему сотрудничеству серьезно помешала пандемия коронавируса, но постепенно странам удается справляться с заболеванием. «Конечно, есть еще много вопросов. Наши медики предупреждают и о рисках, которые могут быть в различных вариациях штаммов, – заметил российский премьер, – но совместные меры, я надеюсь, приведут нас к тому, чтобы мы защитились от этого вируса».

Торгово-экономическое сотрудничество стран снова развивается. «Уже чуть лучше стал наш взаимный товарооборот, который снизился в период пиковой пандемии, – примерно у нас 29,5 миллиарда долларов», – сказал **Мишустин** в ходе межправительственных переговоров. Он надеется, что в ближайшее время тенденция будет переломлена и удастся нарастить торговый оборот.

По мере нормализации эпидемиологической ситуации восстанавливается транспортное сообщение. В конце апреля между Москвой и Минском начнет курсировать «Ласточка».

«Мы собираемся в ближайшее время восстановить железнодорожное сообщение и с Сочи: в Минск также будет ходить ежедневный скоростной поезд. Надеюсь, что и авиасообщение потихоньку будет восстанавливаться до тех объемов перевозок, пассажиропотоков и грузопотоков, которые были до пандемии», – заявил **Мишустин**.

Премьер-министр Беларуси Роман Головченко считает, что активному восстановлению сотрудничества мешают ограничения для движения через границу. На первом этапе, предложил он, можно продумать свободное перемещение в деловых целях: «Это придаст дополнительный импульс межрегиональным отношениям и послужит хорошим сигналом деловому сообществу по развитию сотрудничества».

Но приоритетом для Минска остается экономическая интеграция. Эксперты, напомнил Головченко, подготовили пакет предложений, формально он имеет высокую степень готовности, но остаются вопросы, «по которым пока не достигнут консенсус в сущностном плане».

«В основном это вопросы, которые имеют практическую значимость для выравнивания условий деятельности, хозяйствования наших экономических агентов, – пояснил глава белорусского правительства.

<https://rg.ru/2021/04/18/mihail-mishustin-predstavil-belarusi-predlozheniia-po-integracii.html>

ИЗВЕСТИЯ; ЛЮБОВЬ ЛЕЖНЕВА; 2021.04.17; ДОРОЖНАЯ РАССТАНОВКА: МИШУСТИН ОБСУДИЛ В МИНСКЕ ВОПРОСЫ ИНТЕГРАЦИИ; ПРЕМЬЕР РОССИИ ПРИЗВАЛ НАРАЩИВАТЬ ТОВАРОБОРОТ, ВОССТАНАВЛИВАТЬ ТРАНСПОРТНОЕ СООБЩЕНИЕ И СИНХРОНИЗИРОВАТЬ НАЛОГОВЫЕ СИСТЕМЫ

Санкционное давление США и ЕС становится дополнительным стимулом для развития Союзного государства России и Белоруссии, заявили «Известиям» в Госдуме по итогам визита **премьер-министра Михаила Мишустина** в Минск. Несмотря на трудности в переговорах по сырьевым и налоговым вопросам, обе страны готовы на взаимные уступки, считают эксперты. Однако политологи не исключают, что подписание дорожных карт по интеграции может стать поводом для введения новых экономических ограничений западными странами. Во время переговоров с президентом и премьером Белоруссии **Михаил Мишустин** призвал наращивать товарооборот и восстанавливать транспортное сообщение.

Пересечение интересов

В 25-ю годовщину образования сообщества России и Белоруссии, которое легло в основу Союзного государства, **Михаил Мишустин** прилетел в Минск, где его ждал глава государства Александр Лукашенко. Будучи бывшим главой ФНС, российский премьер предложил сразу обсудить налоговое интегрирование двух стран, которое до сих пор вызывает много споров.

– Это должно быть выгодно, а ни в коем случае не быть каким-то поглощением, – заявил он в белорусском Дворце независимости, отметив необходимость укреплять двусторонние отношения.

В прошлом году, по его словам, сотрудничеству стран помешала пандемия, из-за которой существенно упал товарооборот – сейчас он составляет \$29,5 млрд. Однако тенденция на отрицательную динамику будет переломлена, полагает **Михаил Мишустин**.

– Коронавирус отходит, хотя наши медики и предупреждают о рисках, которые могут содержаться в различных вариациях штамма. Но совместными действиями мы справимся, – считает российский премьер.

Чтобы экономика быстрее восстанавливалась, белорусский премьер Роман Головченко предложил устранить все барьеры для перемещения через границу для бизнесменов. **Михаил Мишустин**, в свою очередь, сообщил, что в ближайшее время «Ласточки» снова

будут ездить в Минск не только из Москвы, но и из Сочи. Кроме того, ожидается восстановление и объемов авиасообщения.

Российско-белорусский диалог продолжится на президентском уровне, заверил Александр Лукашенко, сообщив о предстоящей встрече с **Владимиром Путиным** 22 апреля. Накануне визита **Михаила Мишустина** в Минск глава республики и **президент России** провели телефонный разговор, в ходе которого выразили обоюдный настрой на дальнейшее всестороннее укрепление российско-белорусских союзнических отношений.

Из 28 дорожных карт по интеграции Союзного государства 21 уже готовы к подписанию, сообщил в марте посол Белоруссии в РФ Владимир Семашко. Оставшиеся темы стороны должны согласовать до конца апреля. Пока что Москве и Минску не удалось договориться по вопросам в налоговой сфере, таможенной, сельскохозяйственной и промышленной политике, а также по ценам на природный газ и созданию единого рынка нефти и нефтепродуктов.

– Интеграционные взаимодействия в Союзном государстве, которое мы сегодня уже подробно обсуждали, в том числе и с президентом Белоруссии Александром Григорьевичем Лукашенко, – важнейший вопрос. Мы абсолютно уверены, что мы сможем его наращивать абсолютно независимо и, как мы сегодня говорили, использовать возможности этого взаимодействия, интеграции для обеих сторон, чтобы улучшать эффективность наших экономик, – заявил российский премьер.

«У нас дорожная карта по электроэнергетике уже подписана, по нефти и нефтепродуктам готова к подписанию. Сейчас продолжается доработка дорожной карты по газовой сфере», – заявил в пятницу журналистам **вице-премьер** Александр Новак.

Михаил Мишустин также напомнил о реализации совместного проекта по экспортным поставкам белорусских нефтепродуктов через российские порты, соглашение по которому было подписано в феврале.

– Этот проект на сегодняшний день показывает, как быстро мы можем решать разные вопросы, в том числе логистические. И в ходе моего визита мы также собираемся подписать с вами соглашение по вопросам летной годности между авиационными властями России и Белоруссии, – сказал **Михаил Мишустин**, обращаясь к Роману Головченко. – Оно упростит порядок одобрения и валидации поставляемой в Белоруссию российской гражданской авиационной техники.

Министр финансов Белоруссии Юрий Селиверстов между тем сообщил, что республика рассчитывает до конца июня получить второй транш российского кредита в размере \$500 млн. При этом он не стал отвечать на вопрос относительно переговоров о возможности новых заимствований от РФ.

Соглашение о предоставлении Белоруссии российского кредита в сумме, эквивалентной \$1 млрд, было подписано 21 декабря 2020 года. Первый транш кредита в размере \$500 млн Минфин получил 30 декабря.

С оглядкой на прошлое

В далеком 1999 году предполагалось, что Союзное государство станет особенным интеграционным объединением, которое будет балансировать между статусами международной организации и государства. Объединить Россию и Белоруссию должны были общие гражданство, конституция, валюта и многие другие вещи. Однако спустя более чем 20 лет намеченные цели в большей мере остались на бумаге.

Те же решения, которые принимаются, проходят длительный период согласования. Например, отменить роуминг Москва и Минск договорились еще в 2017 году, но лишь в 2019-м стороны подписали соответствующую дорожную карту. В итоге граждане обеих стран смогут звонить друг другу без переплат ориентировочно только с 2022 года.

Однако постоянные попытки США и Евросоюза диктовать условия Москве и Минску с помощью экономического давления подталкивают две страны к сотрудничеству и дальнейшей интеграции, заявил «Известиям» председатель комитета Госдумы по делам

СНГ, евразийской интеграции и связям с соотечественниками Леонид Калашников. Российские и белорусские политики понимают, что более тесное сотрудничество позволяет эффективнее отстаивать свои национальные интересы на международной арене. – Не очень важно, в каком конкретно месяце все дорожные карты будут согласованы. После последних санкций США (против российского госдолга. – «Известия») ни у кого нет сомнений, что ни нам, ни Белоруссии ничего хорошего не сулит сотрудничество с Вашингтоном. Поэтому нам нужно подписывать соответствующие документы по интеграции, – отметил политик.

Интеграция продолжается, но есть ряд вопросов, особенно в сырьевой сфере и в налоговой политике, по которым странам сложно договориться, считает политолог Алексей Дзермант.

– Большая часть дорожных карт уже готова – это вселяет оптимизм. В ближайшее время мы увидим результаты. Интенсивные политические контакты доказывают, что у стран есть обоюдный интерес, – сказал «Известиям» эксперт.

Подписание документов по интеграции в рамках Союзного государства, по его мнению, может стать поводом для новых санкций западных стран против России и Белоруссии. Однако, по оценкам руководителя аналитического центра ЕсооМ Сергея Мусиенко, возможный ввод ограничений вряд ли повлияет на ситуацию, потому что Москва и Минск уже успели адаптироваться к постоянному внешнеполитическому давлению.

<https://iz.ru/1152349/liubov-lezhneva/dorozhnaia-rasstanovka-mishustin-obsudil-v-minske-voprosy-integracii>

ТАСС; 2021.04.16; МИШУСТИН НАДЕЕТСЯ НА СКОРОЕ ВОССТАНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ МЕЖДУ РОССИЕЙ И БЕЛОРУССИЕЙ

Премьер-министр России Михаил Мишустин выразил надежду на постепенное восстановление авиасообщения между двумя странами. «По мере нормализации эпидемиологической ситуации мы восстанавливаем транспортное сообщение. В частности, 30 апреля будет реализован проект «Ласточка» Москва – Минск. Мы собираемся в ближайшее время восстановить железнодорожное сообщение с Сочи», – сказал он. «Надеюсь, что и авиасообщение потихоньку будет восстанавливаться до тех объемов перевозок и пассажиро– и грузопотока, которые были до пандемии», – отметил **Мишустин** на переговорах с белорусским коллегой Романом Головченко.

РФ и Белоруссия также подпишут в пятницу соглашение по вопросам летной годности между авиационными властями двух стран, которое упростит порядок одобрения поставляемой в республику российской гражданской авиатехники.

Мишустин напомнил, в частности, о реализации совместного проекта по экспортным поставкам белорусских нефтепродуктов через российские порты, соглашение по которому было подписано в феврале. «Этот проект на сегодняшний день показывает, как быстро мы можем решать разные вопросы, в том числе логистические. И в ходе моего визита мы также собираемся подписать с вами соглашение по вопросам летной годности между авиационными властями России и Белоруссии, – сказал **Мишустин**, обращаясь к Головченко. – Оно упростит порядок одобрения и валидации поставляемой в Белоруссию российской гражданской авиационной техники».

Глава кабмина РФ также предложил белорусскому коллеге обсудить совместные меры по выполнению задач, поставленных президентами двух стран **Владимиром Путиным** и **Александром Лукашенко**.

<https://tass.ru/ekonomika/11171183>

<https://ria.ru/20210416/sochi-1728602142.html>

РИА НОВОСТИ; 2021.04.16; МИШУСТИН: АВИАВЛАСТИ РФ И БЕЛОРУССИИ ПОДПИШУТ СОГЛАШЕНИЕ ПО ВОПРОСАМ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ

Глава правительства РФ **Михаил Мишустин** сообщил, что в ходе его визита в Минск будет подписано соглашение по вопросам летной годности между авиационными властями РФ и Белоруссии, которое упростит порядок одобрения поставляемой в республику российской гражданской авиатехники.

«В ходе моего визита мы также собираемся подписать с вами соглашение по вопросам летной годности между авиационными властями России и Белоруссии. В первую очередь оно упростит порядок одобрения и валидации поставляемой в Белоруссию российской гражданской авиационной техники», – сообщил **Мишустин** на переговорах с белорусским коллегой Романом Головченко.

Также российский премьер рассчитывает, что в ходе этой встречи стороны обсудят совместные меры по выполнению тех задач, которые поставили перед правительствами двух стран президенты России и Белоруссии **Владимир Путин** и Александр Лукашенко.

Говоря в целом о торгово-экономическом сотрудничестве двух стран, **Мишустин** отметил, что оно развивается, и сейчас динамика стала чуть лучше, чем это было в пиковый период пандемии.

«Я имею в виду в первую очередь сокращение взаимного товарооборота – примерно у нас 29,5 миллиардов долларов. Я надеюсь на то, что в ближайшее время эта тенденция будет переломлена, и мы нарастим наш торговый взаимный оборот», – отметил глава кабмина РФ.

Он упомянул, что реализован совместный проект по экспортным поставкам белорусских нефтепродуктов через российские порты, соответствующее межправсоглашение было подписано в феврале. «Этот проект показывает, как быстро мы можем решать разные вопросы, в том числе логистические вопросы», – уточнил он.

ИНТЕРФАКС; 2021.04.16; МИШУСТИН СООБЩИЛ О ПЛАНАХ ПОСТЕПЕННОГО ВОССТАНОВЛЕНИЯ ОБЪЕМОВ Ж/Д И АВИАСООБЩЕНИЯ С БЕЛОРУССИЕЙ

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин пообещал, что Россия вскоре восстановит железнодорожное, а затем и авиационное сообщение с Белоруссией в «доковидных» объемах.

«Мы восстанавливаем транспортное сообщение – в частности, 30 апреля будет реализован проект «Ласточки» Москва-Минск. И мы вообще собираемся железнодорожное сообщение (объемы – ИФ) восстановить в ближайшее время», – сказал **Мишустин** в пятницу в ходе переговоров в Минске с белорусским коллегой Романом Головченко.

Он выразил надежду на то, что «и авиасообщение потихоньку будет восстанавливаться до тех объемов перевозок, которые были до пандемии».

Мишустин констатировал, что торгово-экономическое сотрудничество России и Белоруссии «стало чуть лучше, чем в период пика пандемии». «Я имею в виду в первую очередь сокращение взаимного товарооборота – примерно он у нас \$29,5 млрд. Я надеюсь, что в ближайшее время эта ситуация будет переломлена, и мы нарастим наш торговый оборот», – сказал премьер.

В качестве удачного примера оперативного решения экономических вопросов **Мишустин** привел проект экспортных поставок белорусских нефтепродуктов через российские порты. «Этот проект на сегодняшний день показывает, как мы можем быстро решать разные, в том числе логистические, вопросы», – сказал он.

Мишустин сообщил также, что в ходе его пребывания в Минске планируется подписать соглашение между авиационными властями РФ и Белоруссии по вопросам летной годности. «В первую очередь оно упростит порядок одобрения, валидации поставляемой в Белоруссию российской авиационной гражданской техники», – пояснил премьер.

Как сообщалось, 9 апреля ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) объявило, что с 30 апреля запускает новый скоростной международный поезд «Ласточка» по маршруту Москва-Минск.

«Ласточки» сообщением Москва – Минск будут курсировать ежедневно. Поезда будут отправляться из начальных и прибывать в конечные пункты по зеркальному расписанию дважды в день», – говорилось в сообщении РЖД.

Также 9 апреля Белорусская железная дорога сообщила о поэтапном возобновлении международного пассажирского сообщения между Белоруссией и РФ.

ТАСС; 2021.04.16; БЕЛОРУССИЯ ПРЕДЛОЖИЛА РФ ОРГАНИЗОВАТЬ СВОБОДНОЕ ПЕРЕМЕЩЕНИЕ ЧЕРЕЗ ГРАНИЦУ В ДЕЛОВЫХ ЦЕЛЯХ

Премьер-министр Белоруссии Роман Головченко считает важным в условиях пандемии коронавируса организовать свободное передвижение через белорусско-российскую границу в деловых целях. Об этом он заявил в пятницу на встрече с **председателем правительства РФ Михаилом Мишустиним**.

«Конечно, сдерживающим фактором для экономики является медленное восстановление свободного движения через белорусско-российскую границу, поэтому, Михаил Владимирович <...>, с учетом, конечно, обстановки в сфере ситуации с вирусом необходимо выходить на нормальный, доковидный режим транспортного сообщения, с учетом санитарно-эпидемиологических мер. Возможно, на первом этапе целесообразно продумать организацию свободного перемещения в деловых целях. Это придаст дополнительный импульс межрегиональным отношениям и послужит хорошим сигналом деловому сообществу по развитию сотрудничества», – сказал Головченко.

Премьер Белоруссии поблагодарил российскую сторону за помощь в организации производства в республике вакцины от коронавируса. «Тот же пример по проекту, который уже состоялся. Это выпуск в Республике Беларусь вакцины «Спутник V», который стартовал 25 марта. Хочу поблагодарить вас за поддержку этого проекта и решений, которые были приняты для того, чтобы это производство стартовало в Республике Беларусь как можно быстрее», – сказал Головченко. «Конечно, хотелось бы, чтобы все остальные вопросы решались так же оперативно, так же быстро, и, я уверен, что такой подход приведет к позитивному результату по всем нашим совместным проектам», – заявил премьер Белоруссии.

Углубление интеграции

Пакет предложений по углублению экономической интеграции между Белоруссией и Россией имеет высокую степень готовности, заявил белорусский премьер. «Тема интеграции в экономической сфере – приоритетный вопрос двусторонней повестки. Совместными усилиями наших экспертов выработаны предложения по углублению экономической интеграции. Этот пакет формально имеет высокую степень готовности», – отметил он.

При этом Головченко признал, что «имеются вопросы, по которым пока не достигнут консенсус в сущностном плане». «В основном это те вопросы, которые имеют практическую значимость для выравнивания условий хозяйствования наших экономических агентов», – пояснил белорусский премьер. «Эти вопросы сложные, чувствительные, но и обходить их бессмысленно, потому что, не найдя развязок по ним, мы не сможем выстроить по-настоящему союзную экономику и реальный интеграционный проект», – заявил **премьер-министр** Белоруссии.

Белоруссия отгрузила с начала активных поставок через морскую инфраструктуру Российской Федерации более 220 тыс. тонн грузов, сообщил Головченко. «Наше сотрудничество по перевалке белорусских грузов через российские морские порты могут служить примером того, как могут и должны решаться трудные вопросы двустороннего взаимодействия. Всего месяц назад началась активная работа по этому направлению,

может, два месяца, но уже отгружено более 220 тыс. тонн внешнеторговых грузов Республики Беларусь через морскую инфраструктуру России», – отметил белорусский премьер.

Головченко сообщил, что в Белоруссии в начале 2021 года видят очень обнадеживающую тенденцию к восстановлению объема двустороннего товарооборота. «Темп роста белорусского товарного экспорта в Россию по итогам января – февраля составил около 105%, а российского в Беларусь – почти 125%», – уточнил глава правительства.

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

Созданная по инициативе президентов Белоруссии и РФ межправительственная рабочая группа по интеграции к концу 2019 года подготовила 31 интеграционную дорожную карту. Стороны тогда не пришли к компромиссу по ряду направлений, в том числе связанных с вопросами поставок нефти и газа, налоговой политики. В конце сентября минувшего года посол Белоруссии в РФ Владимир Семашко сообщил, что Минск и Москва возобновили переговоры по дорожным картам. В конце февраля белорусский президент Александр Лукашенко заявил, что сторонам осталось доработать шесть-семь интеграционных дорожных карт.

8 апреля нынешнего года Семашко заявил, что Белоруссия рассчитывает в мае завершить работу с РФ по согласованию дорожных карт по интеграции.

<https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/11171139>

<https://ria.ru/20210416/granitsa-1728596972.html>

БЕЛТА; 2021.04.16; БЕЛАРУСЬ ОТГРУЗИЛА ЧЕРЕЗ МОРСКУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ РОССИИ БОЛЕЕ 220 ТЫС. Т ГРУЗОВ

Беларусь отгрузила через морскую инфраструктуру России уже более 220 тыс. т грузов. Об этом сообщил **премьер-министр** Беларуси Роман Головченко во время встречи с председателем правительства России **Михаилом Мишустиним**, которая прошла в расширенном составе, передает корреспондент БЕЛТА.

«Наше сотрудничество по перевалке белорусских грузов через российские морские порты может служить примером того, как должны решаться трудные вопросы двустороннего взаимодействия. Не так давно началась активная работа по этому направлению, но уже отгружено более 220 тыс. т внешнеторговых грузов Беларуси через морскую инфраструктуру России. Это хороший пример того, как сложные в практическом плане вопросы могут оперативно решаться благодаря нужной мотивации и усилиям, а также поддержке на уровне руководства наших стран», – сказал Роман Головченко.

<https://www.belta.by/economics/view/belarus-otgruzila-cherez-morskiju-infrastrukturu-rossii-bolee-220-tys-t-gruzov-437532-2021/>

БЕЛТА; 2021.04.16; РОССИЯ ЗАИНТЕРЕСОВАНА В РАЗВИТИИ СОТРУДНИЧЕСТВА С БЕЛАРУСЬЮ В ОБЛАСТИ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ – НОВАК

Россия заинтересована в развитии сотрудничества с Беларусью в области перевалки грузов. Об этом сообщил сегодня журналистам заместитель председателя правительства России Александр Новак, передает корреспондент БЕЛТА.

Отвечая на вопрос о перевалке белорусских нефтепродуктов через российские порты, он сказал: «Задача полностью выполняется. Более того, объемы в марте были несколько больше, чем планировалось, в апреле тоже планируется увеличение объемов. Этот механизм работает. И Беларусь, и Россия заинтересованы в развитии сотрудничества в

этой области. Сегодня также обсуждалась возможность в будущем осуществлять перевалку и других продуктов (не в сфере энергетики, а в области промышленности и по другим направлениям), использовать совместные логистические цепочки. Это эффективно и способствует развитию торгово-экономического сотрудничества».

<https://www.belta.by/economics/view/rossija-zainteresovana-v-razvitii-sotrudnichestva-s-belarusju-v-oblasti-perevalki-gruzov-novak-437552-2021/>

ТАСС; 2021.04.16; НОВАК: ДОРОЖНАЯ КАРТА РФ И БЕЛОРУССИИ ПО НЕФТИ И НЕФТЕПРОДУКТАМ ГОТОВА К ПОДПИСАНИЮ

Дорожная карта по нефти и нефтепродуктам между Россией и Белоруссией готова к подписанию. Об этом заявил в пятницу журналистам **вице-премьер** Александр Новак по итогам переговоров **премьер-министра** России **Михаила Мишустина** с его белорусским коллегой Романом Головченко.

«У нас дорожная карта по электроэнергетике уже подписана, по нефти и нефтепродуктам готова к подписанию. Сейчас продолжается доработка дорожной карты по газовой сфере», – сказал он.

Новак рассказал, что на переговорах обсуждались «вопросы интеграции во всех сферах, в том числе и в сфере энергетики». По его словам, «все эти процессы должны быть синхронизированы, поскольку создание единых рынков подразумевает под собой не отдельно взятую сферу <...>, но и другие вопросы, касающиеся налогового, финансового, банковского законодательства».

«То есть интеграционный процесс идет по всем направлениям, и мы должны быть синхронизированы, потому что создание равных экономических условий подразумевает работу во всех сферах», – сказал Новак.

Развитие торговли

Кроме того, Новак заявил, что Россия и Белоруссия могут в будущем договориться о выстраивании совместных логистических цепочек для развития взаимной торговли.

По словам Новака, соглашение по перевалке белорусских нефтепродуктов в российских портах работает, при этом объемы перевалки в рамках этих договоренностей «несколько больше, чем планировалось в марте». **Вице-премьер** добавил, что «в апреле тоже планируются объемы увеличенные».

«Этот механизм работает, он в интересах Белоруссии и России. Сегодня обсуждалась также возможность в будущем и другие продукты обеспечивать и переваливать вместе, транспортировать и использовать совместные логистические цепочки. Это эффективно, и позволяет нам развивать торгово-экономическое сотрудничество нашим компаниям, обеспечивать загрузку», – сказал он.

Новак пояснил, что «речь идет о других продуктах, не в сфере энергетики, а в сфере промышленности и других направлений».

<https://tass.ru/ekonomika/11172191>

ИНТЕРФАКС; 2021.04.16; ОБЪЕМЫ ПЕРЕВАЛКИ БЕЛОРУССКИХ НЕФТЕПРОДУКТОВ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ РФ НЕСКОЛЬКО БОЛЬШЕ, ЧЕМ ПЛАНИРОВАЛОСЬ – НОВАК

Москва и Минск обсуждают возможность распространить договоренности, касающиеся перевалки белорусских нефтепродуктов через российские порты на другие виды товаров, сообщил **вице-премьер** Александр Новак.

«Соглашение работает, оно полностью выполняется. Даже объемы несколько больше, чем планировалось. В марте-апреле тоже планируется увеличение объемов», – сказал Новак журналистам в пятницу в Минске.

Он также добавил, что «сегодня (на переговорах премьера РФ **Михаила Мишустина** в Минске – ИФ) обсуждалась возможность в будущем и другие продукты переваливать, транспортировать, используя совместные логистические цепочки».

«Это позволяет нам и торгово-экономическое сотрудничество развивать, и нашим компаниям обеспечивать загрузку», – отметил Новак.

ИНТЕРФАКС; 2021.04.16; ФОСАГРО РАССЧИТЫВАЕТ В МАЕ ВЫЙТИ НА КОНТРАКТНЫЙ ОБЪЕМ ОТГРУЗКИ ЧЕРЕЗ НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ В УСТЬ-ЛУГЕ

«ФосАгро» (МОЕХ: PHOR) рассчитывает в мае выйти на плановый объем отгрузки через новый терминал «Ультрамара» в Усть-Луге, сообщил «Интерфаксу» генеральный директор «ФосАгро» Андрей Гурьев.

«Мы рассчитываем до конца месяца отгрузить два судна (с нового терминала – ИФ) и в мае выйти на контрактный объем 240 тыс. тонн удобрений в месяц. В конце мая также надеемся отгрузить первый Panamax на 70 тыс. тонн, скорее всего, в Индию», – сказал он.

1 КАНАЛ НОВОСТИ В 21:00; АНАТОЛИЙ ЛАЗАРЕВ; 2021.04.18; ВЛАДИМИР ПУТИН ПОСЕТИЛ КООРДИНАЦИОННЫЙ ЦЕНТР ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИИ

Для развития Северного морского пути, как и для решения других важнейших вопросов, важно объединять усилия регионов, федеральных министерств, бизнеса, экспертов. Современной площадкой для оперативного обмена информацией, ее анализа и выработки решений становится Координационный центр правительства. Как он работает, на уходящей неделе показали президенту.

От «Камы» до «Ангары» несколько шагов. По соседству «Ямал», «Крым», «Камчатка». Все это – комнаты для переговоров и рабочие пространства в Координационном центре правительства. Стены между ними прозрачные, и это как символ: у каждого региона своя специфика, но здесь видят и ее, и картину в целом.

«На связи вся страна». Здесь эту фразу можно понимать буквально. Огромный во всю стену экран лишь часть масштабной системы видеоконференцсвязи. Она поддерживает одновременно более 300 подключений в высоком качестве. Идеальный инструмент для оперативной координации действий.

Быстро и эффективно реагировать на социально-экономические изменения или же просто держать руку на пульсе, когда все идет по плану. Именно для этого нужен центр. Представители разных министерств и ведомств, эксперты в различных областях собираются здесь для совместных мозговых штурмов. Сюда же стекается информация со всей России. И очень важно, чтобы она была достоверной, подчеркнул президент.

«Это, безусловно, очень современный инструмент управления. Все очень наглядно, дает возможность реагировать на происходящие события, обмениваться информацией, получать обратную связь и корректировать действия правительства. Эта обратная связь должна поступать из регионов. Нужно, чтобы нужная информация, именно нужная, не причесанная, не красиво оформленная, а именно объективная информация поступала в соответствующие структуры, накапливать ее и обрабатывать», – отметил **Владимир Путин**.

«На сегодняшний день на портале Государственных услуг собираем информацию обратную, делаем центр управления регионами, которые обязательно должны давать нам обратную связь, и то, о чем Вы говорите, является стратегическим направлением сегодня: это обобщение, сбор обратной связи от граждан, от людей и соответствующие уже управленческие решения», – сказал **председатель правительства РФ Михаил Мишустин**.

Как работает система, ориентированная не просто на население, а на конкретного человека, рассказала по видеосвязи Татьяна Голикова, приведя в качестве примера выплаты медикам за работу в «красных зонах».

«Соответствующая система мониторинга налажена. Мы видим персонально каждого работника, получающего выплаты, и оперативно реагируем на обращение граждан», – сообщила **вице-премьер** правительства РФ.

Спустя несколько дней мы снова увидели в этом зале Татьяну Голикову. На этот раз с другой стороны экрана.

«Часть рабочего времени и даже послерабочего времени мы проводим здесь. Главное, что координационный центр дал нам всем возможность получения оперативной обратной связи с нашими гражданами», – сказала **вице-премьер** правительства РФ.

Попасть на съемку в этот зал оказалось непросто. Не потому, что он секретный, а потому что в его графике практически нет свободного времени, все расписано надолго вперед. Бывали случаи, когда совещания продолжались всю ночь до рассвета. А конкретнее – до 4 утра.

«Собираясь с коллегами, ты можешь одну проблему рассмотреть в формате 360 градусов и выйти на решение, причем здесь же. Мне кажется, это совершенно уникальный формат работы», – отметил министр здравоохранения РФ Михаил Мурашко.

«Мы делимся с региональными властями инструментами, масштабируем модель взаимодействия. Это дает очень мощный синергетический эффект для принятия управленческих решений», – сказал заместитель председателя правительства РФ Дмитрий Чернышенко.

Менее чем за год здесь прошло более полутора тысяч совещаний.

«Некабинетная форма работы очень полезна. Здесь министры, эксперты. Есть система видеоконференцсвязи. В режиме реального времени мы вырабатываем новые проекты по развитию нашей страны», – сообщил министр просвещения РФ Сергей Кравцов.

Сайт «Национальныепроекты.рф» – интерактивная платформа Координационного центра. В прошлом году, как отметил **Михаил Мишустин**, сюда зашли более 21 миллиона человек, а сейчас количество посещений выросло до 33 миллионов. Основные клиенты портала – семьи с детьми. Форма для обратной связи – одна из самых востребованных рубрик. Предложить инициативу, задать вопрос, сообщить о проблеме. Все, что вы скажете там, проанализируют здесь, здесь же будут искать решение.

https://www.1tv.ru/news/2021-04-18/405096-vladimir_putin_posetil_koordinatsionnyy_tsentr_pravitelstva_rossii

На ту же тему:

<https://www.vesti.ru/video/2289526>

РОССИЯ 1; 2021.04.18; ЧЕРНЫШЕНКО РАССКАЗАЛ О ЗАДАЧАХ НОВОГО КООРДИНАЦИОННОГО ЦЕНТРА. МОСКВА. КРЕМЛЬ. ПУТИН

Новый Координационный центр правительства призван решать масштабные задачи, например, связанные с массовыми денежными выплатами, рассказал «России 1» **вице-премьер** Дмитрий Чернышенко.

<https://www.vesti.ru/video/2289496>

1 КАНАЛ НОВОСТИ В 21:00; 2021.04.18; РАЗВИТИЕ АРКТИКИ СТАЛО ОДНОЙ ИЗ ГЛАВНЫХ ТЕМ ЗАСЕДАНИЯ ПОПЕЧИТЕЛЬСКОГО СОВЕТА РУССКОГО ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ОБЩЕСТВА

Огромный регион, хранящий несметные богатства. По оценкам ученых, под ледяным панцирем – 13% мировых запасов нефти, треть всего газа, а еще золото, алмазы, ценнейшие редкоземельные металлы. Более половины из них на российской территории.

Стратегическое значение региона также велико. И там же Северный морской путь. Насколько важен этот транспортный коридор, еще раз продемонстрировал инцидент в Суэцком канале, когда в конце марта его заблокировало гигантское судно, случился коллапс грузовых перевозок.

Владимир Путин: «Россия занимается строительством самого мощного в мире ледокольного флота, в том числе таких гигантов, как «Лидер», которых еще никогда никто не строил. В самое ближайшее время, в ближайшие годы движение по Северному морскому пути может стать круглогодичным».

За последние 10 лет, с момента создания попечительского совета, который возглавил **Владимир Путин**, Русское географическое общество организовало более трех тысяч экспедиций. Изучение географии тесно связано с историей страны. Один из проектов – исследование арктической воздушной трассы, по которой в годы войны наши летчики перегоняли американские самолеты, полученные по ленд-лизу.

https://www.1tv.ru/news/2021-04-18/405095-razvitie_arktiki_stalo_odnoy_iz_glavnyh_tem_zasedaniya_popchitelskogo_soveta_russkogo_geograficheskogo_obschestva

1 КАНАЛ НОВОСТИ В 10:00; 2021.04.18; РОСАВИАЦИЯ ВЗЯЛА НА ОСОБЫЙ КОНТРОЛЬ СИТУАЦИЮ С ВОЗВРАЩЕНИЕМ НАШИХ СООТЕЧЕСТВЕННИКОВ ИЗ ТУРЦИИ

Росавиация взяла на особый контроль ситуацию с возвращением наших соотечественников из Турции. Организацией вывоза россиян занимается специальный оперативный штаб. Как сообщается, графики рейсов уже сформированы. И при необходимости их будут корректировать.

Перевозчики готовы наращивать число перелетов, а кроме того, страховать друг друга, забирая часть пассажиров своими самолетами. Все детали есть на сайтах авиакомпаний. Также им рекомендовано усилить работу колл-центров, чтобы обеспечить туристам полную информационную поддержку.

https://www.1tv.ru/news/2021-04-18/405058-spetsialnyy_opershtab_zaymetsya_organizatsiey_vyvoza_rossiyan_iz_turtsii

https://www.1tv.ru/news/2021-04-18/405069-rosaviatsiya_beret_na_osobyu_kontrol_vyvoz_rossiyskih_turistov_iz_turtsii

https://www.1tv.ru/news/2021-04-18/405078-rosaviatsiya_vzjala_na_osobyu_kontrol_situatsiyu_s_vozvrascheniem_nashih_sootechestvennikov_iz_turtsii

1 КАНАЛ НОВОСТИ В 21:00; 2021.04.18; ИНИЦИАТИВЫ «ЕДИНОЙ РОССИИ» ПОМОГУТ СДЕЛАТЬ ЖИЗНЬ ЛЮДЕЙ КОМФОРТНЕЕ ДАЖЕ В САМЫХ ОТДАЛЕННЫХ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТАХ

Как сделать жизнь людей комфортнее во всех регионах и даже в самых отдаленных населенных пунктах? Инициативы «Единой России».

Через Тверскую область проходит экспортный газопровод «Ямал – Европа», а в домах многих жителей газа нет. Причина – очень высокая цена подключения. Стоимость нескольких метров труб, так называемой «последней мили», может достигать до сотен тысяч рублей. Представители партии предлагают сделать подключение для людей бесплатным.

А в Нижегородской области половина коммунальных сетей нуждается в ремонте. Чтобы все их заменить, региону потребуется десять лет. В «Единой России» предлагают выделить часть средств субъектам на эти цели из бюджета. А еще помочь с покупкой машин скорой помощи и школьных автобусов.

https://www.1tv.ru/news/2021-04-18/405098-initiativy_edinoy_rossii_pomogut_sdelat_zhizn_lyudey_komfortnee_dazhe_v_samyh_otdallyh_naselennyh_punktah

1 КАНАЛ НОВОСТИ В 18:00; 2021.04.16; АНДРЕЙ ТУРЧАК ПРИЗВАЛ ОБРАТИТЬСЯ К ПРЕЗИДЕНТУ С ПРОСЬБОЙ ПОДДЕРЖАТЬ «ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ РЫВОК»

Выделить дополнительные средства на покупку новых школьных автобусов и машин скорой помощи для регионов предложит президенту партия «Единая Россия». Об этом сообщил секретарь Генсовета партии Андрей Турчак во время рабочей поездки по Нижегородской области. «Единая Россия» инициирует поддержку крупных инвестиционных проектов, на которых держится экономика регионов. Сделать это, по словам Турчака, можно в том числе за счет бюджетных кредитов.

«С учетом этих 1,5 лет пандемии нам сейчас нужен рывок. И в первую очередь в стране нужен инфраструктурный рывок. Общаясь с губернаторами, мы понимаем, что необходимо нам консолидировать позицию, обратиться к федеральному центру, обратиться к президенту с просьбой такие проекты поддержать. Это могут быть разные формы поддержки. Это могут быть прямые бюджетные, инфраструктурные кредиты. Это может быть выпуск инфраструктурных обязательств при поддержке государства. Вот эти инструменты мы готовы дальше дорабатывать», – сказал Андрей Турчак.

«Единая Россия» также предложит начать модернизацию коммунальных сетей в регионах. По словам Турчака, решить эту проблему самостоятельно без увеличения тарифов ЖКХ субъекты не смогут.

https://www.1tv.ru/news/2021-04-16/404991-andrey_turchak_prizval_obratitsya_k_prezidentu_s_prosboy_podderzhat_infrastrukturnyy_ryvo_k

1 КАНАЛ НОВОСТИ В 18:00; 2021.04.16; САМОЛЕТЫ ИЗ РОССИИ В ВЕЛИКОБРИТАНИЮ НЕ ПОЛЕТЯТ МИНИМУМ ДО 1 ИЮНЯ ИЗ-ЗА СЛОЖНОЙ ЭПИДОБСТАНОВКИ

Самолеты из России в Великобританию не полетят как минимум до 1 июня. В Москве было принято решение продлить приостановку авиасообщения, которая была изначально объявлена еще до Нового года. Ситуация с COVID-19 в Британии, по-прежнему, нестабильная, поэтому, чтобы не допустить роста завозных случаев к нам, поездки пока остановлены.

В России, в отличие от многих других стран, медики контролируют и понимают уровень количества заболевших. Сегодня у нас в стране чуть менее девяти тысяч новых случаев. Все, кто сейчас или вскоре будут возвращаться из Турции, возможно, будут сдавать не один тест на COVID-19, что обязательно сейчас по прилету, а два теста. Чтобы более четко отследить динамику привозных случаев, в Роспотребнадзоре предложили сдавать второй анализ в течение пяти дней после возвращения.

https://www.1tv.ru/news/2021-04-16/404989-samolety_iz_rossii_v_velikobritaniyu_ne_poletyat_minimum_do_1_iyunya_iz_za_slozhnoy_epidobstanovki

РОССИЯ 24; ЕВГЕНИЯ ЧИРОЧКИНА; 2021.04.18; СИСТЕМА «АНТИСОН» – ЗАЛОГ БЕЗОПАСНОСТИ НА ДОРОГАХ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

В автопарках Самарской области тестируют систему «Антисон». Она отслеживает усталость водителя и в случае необходимости, предупреждает его об опасности. Систему внедряют по всей стране в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные дороги». На

дорогах Москвы и в метро ее успешно используют уже более двух лет. Как работает умная программа?

<https://www.vesti.ru/video/2289450>

РОССИЯ 24; НИКА ЯНКОВАЯ; 2021.04.16; ВОЗОБНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ МОЖЕТ ПОМОЧЬ ВОСПОЛНИТЬ НЕХВАТКУ МИГРАНТОВ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

России не хватает мигрантов для реализации крупных проектов. Об этом, в частности, говорят строители. В каких еще отраслях ощущается нехватка иностранных рабочих, и как спрос отразился на зарплатах?

<https://www.vesti.ru/video/2288896>

РОССИЯ 1; 2021.04.17; «НАРУШИТЕЛИ-НЕВИДИМКИ-2». РАССЛЕДОВАНИЕ ЭДУАРДА ПЕТРОВА

В России остаётся очень много машин с иностранными регистрационными знаками. Нарушители думают, что остаются невидимыми для видеочамер, но это не так – инспекторы ГИБДД вычисляют таких хитрецов и вручают им пачки постановлений на сотни тысяч рублей. Как работает система контроля на дорогах? И что ждать водителям из других стран? Смотрите новое расследование Эдуарда Петрова «Нарушители-невидимки 2».

<https://www.vesti.ru/video/2289277>

РОССИЯ 1; 2021.04.16; АВТОБЛОГЕРЫ ПОДВЕРГАЮТ РИСКУ ЖИЗНИ ДЕСЯТКОВ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ. 60 МИНУТ

Набирающие опасную популярность автоблогеры, вышли на большую дорогу. Они владеют мощными спорткарами и рассматривают улицы городов как гоночный трек, где автохамам позволено все. Десятки приходящих штрафов так и остаются пустой бумагой до тех пор, пока горе-гонщик не попадает в крупное ДТП. Тогда деньги на штрафы находятся сразу. По ком на московских дорогах звонит колокол, в репортаже программы «60 минут».

<https://www.vesti.ru/video/2289158>

РОССИЯ 1; 2021.04.17; В ЗАБАЙКАЛЬЕ СТАРТОВАЛ РЕМОНТ ПЯТИ УЧАСТКОВ ВАЖНОЙ РЕГИОНАЛЬНОЙ ТРАССЫ. ВЕСТИ

В рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги» начался ремонт пяти участков важной для забайкальских жителей трассы. Дорога, ведущая к федеральной трассе «Байкал», давно не благоустраивалась.

<https://www.vesti.ru/video/2289304>

ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ БАШЛЫКОВА; 2021.04.19; ДОРОГИ ДОРОГИ: ПЕРЕДАЧУ РЕГИОНАМ ДОХОДОВ С АКЦИЗОВ НА БЕНЗИН ОТЛОЖАТ НА 5 ЛЕТ; ЧТОБЫ ПОПОЛНИТЬ ПОСТРАДАВШИЙ ОТ ПАНДЕМИИ БЮДЖЕТ, МИНФИН ПРЕДЛОЖИЛ ПЕРЕНЕСТИ РЕШЕНИЕ О СТОПРОЦЕНТНОМ ПЕРЕЧИСЛЕНИИ СРЕДСТВ СУБЪЕКТАМ

Процесс полной передачи регионам доходов с акцизов на бензин, дизельное топливо и моторные масла предложено поставить на паузу. Как выяснили «Известия», несмотря на то, что субъекты должны были начать получать эти средства уже в 2024 году, Минфин подготовил законопроект по увеличению срока поэтапной передачи зачисления доходов от акцизов на нефтепродукты в местные бюджеты. Согласно изменившимся планам

министерства, в стопроцентном объеме «бензиновые деньги» придут в регионы лишь в 2030-м. В большинстве фракций Госдумы отнеслись к инициативе скептически. По мнению депутатов, Минфин мог пойти на эти меры, чтобы получить дополнительные доходы для федерального бюджета, который пострадал после пандемии. Эксперты также не понимают, почему сроки сдвигаются на столь долгое время.

Отдадут к 2030-му

По информации «Известий», Минфин разработал законопроект «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ». Им предлагается с 2025 по 2030 год поэтапно передать регионам 100% доходов с акцизов на нефтепродукты. Согласно тексту документа, который имеется в распоряжении «Известий», доля поступлений в федеральный бюджет за это время будет постепенно сокращаться. Так, в 2025 году казна страны получит 21,1% доходов, а бюджеты субъектов – 78,9%. В 2026 году соотношение изменится 17,1 к 82,9%, в 2027-м – 13,1 к 86,9%, в 2028-м – 9,1 к 90,9%, в 2029-м – 5,1 к 94,9%. Стопроцентная передача этих доходов должна произойти в 2030 году.

Хотя ранее планировалось, что это произойдет уже в 2024 году. Такое поручение в 2018 году давал правительству президент России Владимир Путин. Кроме того, это было прописано и в паспорте национального проекта «Безопасные и качественные дороги», опубликованном на сайте кабмина в 2019 году. Однако Минфин предложил передвинуть сроки и в тексте финансового экономического обоснования уточнил, что нормативы зачисления в федеральный бюджет в 2022–2024 годах акцизов на нефтепродукты останутся на уровне 2021 года. Благодаря чему, по расчетам министерства, казна страны получит дополнительно 428,5 млрд рублей. В ведомстве разработку новых норм «Известиям» подтвердили.

«Законопроект не предполагает увеличения акцизов на автомобильный бензин, прямогонный бензин, дизельное топливо, моторные масла для дизельных и (или) карбюраторных (инжекторных) двигателей, производимые на территории РФ, и, следовательно, не приведет к увеличению цены автомобильного топлива. Законопроектом предполагается сохранение нормативов зачисления налоговых доходов федерального бюджета от акцизов на нефтепродукты, направляемых в федеральный бюджет и бюджеты субъектов РФ, в 2022–2024 годах на уровне 2021 года», – пояснили в пресс-службе министерства.

Также там уточнили, что в 2021 году акцизы зачисляются по нормативу 25,1% в федеральный бюджет, 74,9% – в бюджеты субъектов. Впрочем, как пояснили в ведомстве, все дополнительные средства Минфин хочет отдать в пользу финансирования нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Вызывает вопросы

В профильном комитете Госдумы по транспорту и строительству отнеслись к предложению министерства скептически. Зампред комитета Александр Старовойтов не понимает, зачем нужен перенос этих сроков, да еще на столь длительное время.

– У нас основная масса регионов находится в не очень хорошем финансовом положении: только пять-шесть субъектов – доноры, а остальные живут на дотации. Поэтому для них очень важны эти деньги для решения огромного количества вопросов, связанных с дорожным хозяйством, – пояснил «Известиям» парламентарий.

По его словам, Госдума получает огромное количество жалоб из различных уголков страны на качество дорожного покрытия.

– Эти деньги с акцизов были бы очень хорошим подспорьем для решения этих вопросов, поэтому я пока не очень понимаю Минфин. Понятно, что там всегда смотрят с позиции цифр, особенно если они не сходятся. Но мы в Госдуме всё-таки исходим из того, что за этими цифрами стоят люди и безопасность дорожного движения. Поэтому я крайне негативно отношусь к переводу на 2030 год, – подчеркнул депутат.

Во фракциях Госдумы также не понимают логики министерства.

– Мы, конечно, изучим законопроект, когда он будет внесен в Госдуму. Но этот маневр. Где гарантия, что эти доходы федерального бюджета потом не будут перераспределены на другие цели, – заявил «Известиям» зампред фракции ЛДПР Ярослав Нилов.

По его словам, например, между Ненецким автономным округом, который он курирует, и соседней Республикой Коми до сих пор нет дороги. Если бы субъекты получили эти доходы в 2024 году, она бы, наверное, появилась, отметил парламентарий.

Первый зампред комитета по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству Николай Арефьев предположил, что инициатива Минфина связана с растущей ценой на нефть.

– Смысла действительно в этом переносе никакого нет, если Минфин правда намерен отдать эти деньги регионам. Но если они проговорились о дополнительных доходах федерального бюджета, то думаю, что регионы всех этих денег не увидят. Тем более что сейчас опять начался рост цен на нефть. Жаба заела, и отдавать не хочется, тем более что экономика страны оставляет желать лучшего, – пояснил он «Известиям».

Аналогичного мнения придерживается зампред фракции «Справедливая Россия» Михаил Емельянов.

– Вместо того чтобы отдать деньги регионам, Минфин концентрирует их у себя, а потом как посредник опять их отдает. Совершенно непонятная история. Лично у меня есть сомнения, что все эти средства дойдут до регионов, – заявил депутат.

Политолог Дмитрий Фетисов считает, что Минфин явно что-то не договаривает. Лично его сильно смущают такие далекие сроки этого переноса. По его словам, возможно, в перспективе Минфин захочет отказаться от передачи этих доходов регионам, так как ему нужны эти деньги в федеральном бюджете. Также эксперт сомневается, что названная в финансово-экономическом обосновании сумма вся будет потрачена на ремонт дорог.

<https://iz.ru/1152646/natalia-bashlykova/dorogi-dorogi-peredachu-regionam-dokhodov-s-aktcizov-na-benzin-otlozhat-na-5-let>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.04.19; РАЗБОР ПРИЛЕТОВ; КАК РОССИЙСКИХ ТУРИСТОВ БУДУТ ВЫВОЗИТЬ ИЗ ТУРЦИИ

Россияне, выехавшие самостоятельно в Турцию или другие страны через Турцию, вернуться в Россию по заранее составленному графику. Соблюдение плана вывозных рейсов проконтролирует созданный **Росавиацией** оперативный штаб.

Накануне **руководитель федерального агентства Александр Нерадько** провел его первое заседание с участием представителей МИДа, **Минтранса**, минэкономразвития, Ростуризма. «Авиакомпании подтвердили планы по вывозу пассажиров в заранее спланированные даты. У каждой сформированы графики вывозных рейсов», – сообщили в **Росавиации**. Авиакомпании при необходимости готовы увеличить количество рейсов. Они взаимодействуют в рамках «манифеста прерванного полета», то есть передают авиапассажиров друг другу.

Пассажиры могут посмотреть графики вывозных рейсов, они опубликованы на сайтах авиакомпаний. При этом планы будут корректироваться с учетом ситуации. Оперативный штаб **Росавиации** станет регулярно информировать **минтранс** о количестве выполненных рейсов и перевезенных россиянах. В случае изменения рейсов туристам переоформят билеты. Авиакомпаниям также рекомендовано усилить работу кол-центров, а при необходимости выделить отдельную телефонную линию для обращений пассажиров.

По оценкам Ростуризма, сейчас за рубежом находятся около 50 тысяч россиян, выехавших самостоятельно на отдых в Турцию или другие страны транзитом через эту страну. Россия приостановила из-за роста заболеваемости коронавирусом авиасообщение с турецкими

курортами и Танзанией с 15 апреля по 1 июня. Авиакомпании начали отменять рейсы, потому возник вопрос с возвращением россиян домой.

Туристы, улетевшие на отдых в Турцию и Танзанию по линии туроператоров, вернутся в Россию в запланированные сроки после окончания тура с помощью туроператоров. Таких организованных туристов сейчас также около 50 тысяч в Турции и около четырех тысяч в Танзании. Ростуризм проводит согласование субсидий туроператорам, чтобы все организованные российские туристы могли планомерно вернуться из Турции и Танзании.

Тем временем правительство ввело дополнительные меры поддержки туроператоров. Было принято решение предоставить туроператорам возможность для расчета с туристами в 2021 году воспользоваться средствами фондов персональной ответственности.

«По закону, средства из фондов персональной ответственности могли быть использованы только при банкротстве туроператора. Эта мера, наряду с другими инструментами поддержки, как раз была направлена на предотвращение банкротств и стабильность отрасли – чтобы потребитель получил в итоге либо деньги, либо услугу», – отметили в Ростуризме.

Речь идет о возможности выплат денег туристам из средств фонда персональной ответственности за зарубежные туры, забронированные до 31 марта 2020 года. Но это не означает требование к туроператорам немедленно провести выплаты. По правилам, которые и были продлены на 2021 год, туроператоры должны вместо туров, аннулированных в 2020 году из-за пандемии, отправить туристов в равнозначные путешествия до 31 декабря 2021 года. При этом перенос или замена туров происходит по соглашению между туристами и туроператорами. Если же услуга не будет оказана до 31 декабря 2021 года, только в этом случае туркомпания должна будет вернуть деньги. Такие правила помогут поддержать стабильность в отрасли, чтобы потребитель мог получить в итоге либо деньги, либо услугу, отметили в Ростуризме.

Кроме того, изменились правила возврата туристам денег из фонда персональной ответственности. Срок подачи уведомления о возврате туристам средств, которое туроператор направляет в ассоциацию «Турпомощь», увеличивается с двух недель до месяца. При этом деньги выплачивает не сам туроператор, а ассоциация.

Также правительство продлило действие пониженных ежегодных взносов туроператоров, работающих в сфере выездного туризма, в фонд персональной ответственности. Взнос за 2021 год в фонды перечисляется в размере 0,25% общей цены туристского продукта в сфере выездного туризма за 2020 год. Взнос должен быть внесен не позднее 15 апреля 2022 года.

<https://rg.ru/2021/04/19/kak-rossijskih-turistov-budut-vyvozit-iz-turcii.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/11178217>

<https://ria.ru/20210417/opershtab-1728726883.html>

<https://www.rbc.ru/society/17/04/2021/607ae8fb9a7947241adc9aba>

<https://russian.rt.com/russia/article/853916-rosaviaciya-opershtab-vyvoz-turciya>

ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА БАЛАЯН; 2021.04.19; ПОПАСТЬ В ПЕРЕЛЕТ: БОЛЬШИНСТВО РОССИЯН ВЕРНУТСЯ ИЗ ТУРЦИИ К МАЙСКИМ ПРАЗДНИКАМ; ОТКРЫТИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ С РЕСПУБЛИКОЙ С 1 ИЮНЯ МАЛОВЕРОЯТНО, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ ТУРОТРАСЛИ

В Турции пока остаются 40 тыс. организованных и 50 тыс. самостоятельных и транзитных российских туристов, заявили «Известиям» участники рынка. 10 тыс. человек, купивших путевки через турагентства, уже вернулись домой. Тяжелее всех приходится транзитным туристам: из-за взлетевших цен на обратный перелет им просто может не хватить денег, говорят специалисты. Что касается тех, кто отдыхает в Турции по путевкам, возвращаться в Россию они будут до середины мая, полагают эксперты. А вот открытие этой страны с 1

июня сейчас для них уже выглядит сомнительным: ежедневная заболеваемость коронавирусом в республике в последние четыре дня вышла за порог в 60 тыс. человек и не снижается. Тем временем Турция не прекратила принимать отдыхающих из других государств.

Пустые улицы, полный транспорт

По данным на воскресенье, 18 апреля, в Турции на отдыхе находятся 40 тыс. организованных и 50 тыс. самостоятельных и транзитных российских туристов, рассказал «Известиям» вице-президент Ассоциации туроператоров России (АТОР) Дмитрий Горин. 10 тыс. человек, купивших путевки через турагентства, уже вернулись домой, остальные отправятся на родину в свои сроки, добавил он. Авиасообщение между Россией и Турцией было ограничено с 15 апреля из-за сложной эпидобстановки в республике.

Данные о количестве «застрявших» в этой стране «Известиям» подтвердила исполнительный директор Альянса туристических агентств РФ Наталия Осипова. За выходные число могло измениться, но незначительно, добавил глава правовой комиссии Российского союза туриндустрии (РСТ) Георгий Мохов.

В последние дни количество заболевших COVID-19 в Турции превысило порог 60 тыс. человек в сутки. 18 апреля в стране выявили 62,6 тыс. случаев инфекции. По ежедневному приросту заболевших страна уже вышла на четвертое место в мире после Индии, США и Бразилии.

13 апреля президент Турции Реджеп Тайип Эрдоган объявил о новых ограничительных мерах на время священного месяца Рамадан. Согласно правилам, опубликованным местным министерством внутренних дел, рестораны теперь работают только на вынос, до 17 мая закрыты парки развлечений и тематические парки, кофейни, кафе, клубы, чайханы, игровые салоны. Сокращено время работы продуктовых магазинов и рынков, семь дней в неделю действует комендантский час. Людям старше 65 лет после двух часов дня запрещено выходить на улицу и пользоваться общественным транспортом. Между городами нельзя ездить на автомобиле, в самом транспорте число мест для пассажиров сокращено в половину. В отелях рестораны будут обслуживать не более двух человек за одним столом, сказано в документе.

Из-за введенных ограничений крупные города страны переживают коллапс: в определенное время дня транспорт оказывается переполненным, сообщила турецкая пресса.

Число российских туристов в отелях уменьшается с каждым днем, рассказала «Известиям» Елена Талпэу, которая живет в Анталии.

– В Анталии всё закрыто уже с семи вечера ежедневно, а также все выходные, выходить нельзя. Жара +28, но даже до моря не прогуляться. Туристам можно, но россиян уже в отелях мало осталось. А тем, которые имеют вид на жительство, так же, как и туркам, запрещено. За нарушение правил карантина к российским резидентам будут применять очень строгие меры, вплоть до лишения ВНЖ, – описала ситуацию живущая в Турции россиянка.

В Анталии улицы пустые даже в дневное время – люди попросту не выходят из дома, добавила она.

– В воскресенье наш коллега видел на улицах единичных прохожих и ни одного без маски, – подтвердила Наталия Осипова.

Власти создали оперативный штаб по вывозу россиян из Турции. Новая структура при **Росавиации** провела заседание в субботу, 17 апреля. В нем приняли участие представители МИД, **Минтранса**, Минэкономразвития, Ростуризма. Авиакомпании подтвердили планы по вывозу пассажиров в заранее спланированные даты, сказано в сообщении **Росавиации** по итогам встречи. В ведомстве уточнили, что перевозчики взаимодействуют в рамках «манифеста прерванного полета». Он подразумевает, что одна авиакомпания может передать пассажиров другой, если по тем или иным причинам не

может выполнить рейс. Такой механизм взаимовыручки особенно эффективен для транзитных пассажиров, у которых сейчас много проблем с вылетом, подчеркнул Дмитрий Горин.

Графики рейсов будут корректироваться в зависимости от ситуации, о чем перевозчики должны оперативно информировать пассажиров и при необходимости переоформлять им билеты. Сейчас на регулярной основе в Турцию из Москвы летает четыре рейса в неделю. Основная нагрузка легла на дополнительные рейсы, которые появились практически у всех перевозчиков – по три-четыре у каждой компании. Их графики уже утверждены. Это рейсы с односторонней загрузкой, ориентированные только на вывоз, при этом у туроператоров еще сохраняются свои чартерные рейсы, подчеркнул Дмитрий Горин.

– Если учесть, что последний вылет в Турцию из России был 14 апреля, а средняя продолжительность отдыха составляет 7–14 дней, подавляющее число туристов вернутся на родину уже к майским праздникам, – подчеркнул эксперт.

При этом никаких предельных дат для возврата нет, все рейсы будут выполняться в плановом режиме. Так, авиакомпания S7 Airlines, согласно опубликованной на сайте полетной программе, будет заниматься перевозками весь апрель и май.

Также в апреле из Стамбула в Москву можно улететь рейсами Turkish Airlines, Pegasus и «Аэрофлота». Стоимость билетов на некоторые рейсы доходит до 75 тыс. рублей, что значительно больше обычного, сообщил источник «Известий» в туротрасли.

Из-за возросших цен и ограничения количества рейсов россияне могли застрять и в третьих странах, откуда планировали вернуться через Турцию, отметил Георгий Мохов. Это в основном Черногория, Египет, Арабские Эмираты. С ухудшением обстановки взлетели цены и стыковочных рейсов.

– Например, если раньше люди летели в Черногорию через Стамбул, и вторая часть перелета обходилась им в 23 тыс. рублей в обе стороны, то теперь возвращаться из Черногории придется через Белград, и один этот перелет обойдется в 60 тыс. рублей, – сказал эксперт.

Ранее оперативный штаб при Ростуризме сообщил «Известиям», что предложит государству вывозить застрявших за границей российских туристов по авиабилетам за 10–12 тыс. рублей. Решение об организации вывозных рейсов должно быть принято в начале следующей недели.

Июнь не за горами

Большинство опрошенных «Известиями» экспертов сошлись во мнении, что открытие авиасообщения с Турцией с 1 июня пока выглядит малореалистичным. Один только нынешний вывоз туристов из республики растянется до конца апреля, да и растущую заболеваемость за один месяц не победить, сказал Георгий Мохов.

– По опыту мы видим, что заболеваемость должна упасть в разы, а она так быстро не падает, – согласен первый вице-президент Ассоциации туроператоров России Владимир Канторович.

Он тоже считает, что Турция вряд ли откроется к июню, но связывает надежды туристического рынка с Египтом. В отрасли обсуждают возможность возобновления авиасообщения с этой страной после заявления главы МИД Сергея Лаврова о том, что Россия в этом заинтересована.

Если туристы из других стран будут продолжать приезжать в Турцию, то республика вряд ли сможет снизить заболеваемость в короткие сроки, считает Наталия Осипова. По ее мнению, страна стоит между выбором – ограничить поток туристов до лета или потерять весь летний сезон. ПЦР за 72 часа до въезда не дает гарантий того, что за это время человек не заразился и не привез вирус в страну, напомнила эксперт.

<https://iz.ru/1153249/elena-balaian/popast-v-perelet-bolshinstvo-rossiian-vernutsia-iz-turtcii-k-maiskim-prazdnikam>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.04.19; НАД УГЛЕМ ПОСТАВЯТ ТРАНСПОРТНЫЙ ЭКСПЕРИМЕНТ; МЕХАНИЗМ «ВЕЗИ ИЛИ ПЛАТИ» ВВЕДУТ МАКСИМУМ ДЛЯ 15 МЛН ТОНН ГРУЗОВ

Правительство склоняется к тому, чтобы сразу не вводить режим «вези или плати» на всей железнодорожной сети, а провести эксперимент на дополнительных объемах угля из Кузбасса, которые президент поручил вывезти из региона к 2024 году. В таком случае новый механизм охватит только максимум 15 млн тонн груза в год. Источники “Ъ” говорят, что речь идет о принятии нового федерального закона, который исключает повсеместное введение приоритетов на сети, но как он будет сформулирован, пока неясно. Участники рынка в целом позитивно оценивают намерение сначала поэкспериментировать на малом тоннаже.

На совещании по введению на железной дороге принципа «вези или плати» у **первого вице-преьера Андрея Белоусова** 15 апреля было решено сузить охват подготавливаемого законопроекта, рассказали “Ъ” участники совещания.

Если раньше в нем не конкретизировалось в принципе, на какие объемы и виды грузов и на каких направлениях можно заключать долгосрочные обязывающие договоры на условиях ship-or-pay, то теперь речь идет только о дополнительных отпавках угля из Кузбасса в восточном направлении, намеченных на 2022–2024 годы.

Владимир Путин 2 марта поручил к 2024 году увеличить вывоз угля из Кузбасса на Восток на 30% относительно 2021 года. Это дополнительные 15 млн тонн к сегодняшним 53 млн. Также он поручил законодательно предусмотреть возможность заключения между ОАО РЖД и угольщиками обязывающих соглашений на срок до трех лет, содержащих согласованные объемы и положения об ответственности сторон, в том числе за недозагрузку инфраструктуры (см. “Ъ” от 3 марта). Законопроект, который последовал за этим поручением, предусматривал введение таких договоров на условиях предоплаты со стороны грузоотправителя, который взамен получал приоритетный доступ к инфраструктуре (см. “Ъ” от 19 марта). Проект вызвал резкую критику (см. “Ъ” от 26 марта), после чего был несколько раз переработан.

«Все предложения органов власти и организаций по законопроекту по итогам обсуждения отправлены на доработку, в рамках которой необходимо определить параметры и условия заключения договоров, – говорит один из участников совещания. – При этом предложено реализацию пилотных договоров осуществлять в рамках дополнительного прироста из Кузбасса с целью оценить эффективность их применения».

Четверо собеседников “Ъ”, знакомых с ходом совещания, также говорят, что было решено распространить договоры ship-or-pay только на дополнительные объемы угля. Причем, уточняют два собеседника “Ъ”, первые 5 млн дополнительных тонн не должны подпадать под новые правила, так как уже предусмотрены программой развития угольной промышленности. Два источника “Ъ” говорят, что решено разработать законопроект о проведении эксперимента на дополнительных объемах с Кузбасса, что исключит принятие общеобязательных поправок.

По словам источников “Ъ”, на совещании представители правительства утверждали, что на дефицитной инфраструктуре приоритеты вводиться не должны. Но другой собеседник “Ъ” настаивает, что как официальная позиция это не звучало.

Также, рассказывают источники “Ъ”, на непосредственно предшествовавшей совещанию у господина **Белоусова** встрече с участием глав профильных ведомств обсуждался вопрос замены предоплаты банковской гарантией. Совет потребителей услуг ОАО РЖД уже указывал, что предоплата по договорам «бери и плати» должна будет отображаться в отчетности как долгосрочное обязательство, что резко увеличит долговую нагрузку всех сторон (так, крупные угольщики платят в год за перевозку порядка \$500 млн).

Собеседники “Ъ” в отрасли в целом позитивно оценивают перевод инициативы по введению ship-or-pay в плоскость эксперимента. Но, отмечает один из них, должна быть

понятна его цель: идет ли речь о гарантиях вывоза этих довольно скромных дополнительных объемов или более глобальном предоставлении приоритета грузоотправителям Кузбасса.

<https://www.kommersant.ru/doc/4780893>

ВЕДОМОСТИ; 2021.04.19; ВЭБ ЗАЙМЕТСЯ ИНФРАСТРУКТУРОЙ БУДУЩЕГО; А ТАКЖЕ СОЗДАНИЕМ СУПЕРОТРАСЛЕЙ ДЛЯ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ПРОРЫВА

Ярослав Кабаков , директор по стратегии ИК «Финам»

До конца 2025 г. ВЭБ намерен реализовать инвестиционные проекты на 10 трлн руб. Такие планы обнародовал председатель ВЭБа Игорь Шувалов на заседании наблюдательного совета госкорпорации, которое состоялось 16 апреля 2021 г. «ВЭБ готов брать на себя более амбициозные задачи и активно участвовать в реализации фронтальных стратегий правительства», – сказал Шувалов по итогам набсовета. В свою очередь, глава набсовета госкорпорации вице-премьер Дмитрий Григоренко отметил, что «фронтальная стратегия правительства предусматривает существенные инвестиции в экономику страны, инструментом привлечения этих капиталовложений становится ВЭБ». Сейчас основные направления инвестирования ВЭБа – это судостроительная и газохимическая отрасли, машиностроение, развитие магистральной инфраструктуры, модернизация аэропортов. В ближайшей перспективе направлений работы у ВЭБа будет больше. Во-первых, инвестиции в проекты национальных целей и приоритетные для правительства. Во-вторых, это проекты, направленные на повышение конкурентоспособности и экспортоориентированности и нацеленные на создание суперотраслей для технологического прорыва. На этом фронте ВЭБ, кстати, уже начал работу – это, например, строительство 647 000 школьных мест к 2024 г. в рамках нацпроекта «Образование». «Третье направление: проекты региональной повестки, в том числе реализуемые на принципах государственно-частного партнерства. ВЭБ.РФ становится драйвером проектов инфраструктуры будущего, направленных на развитие агломераций», – сказал Григоренко.

По итогам заседания набсовета ВЭБа были обнародованы и новые вводные по реформе институтов развития, в результате которой большая их часть перешла под управление ВЭБа. Обновленная стратегия группы должна быть представлена к 1 июля. Приоритетная задача – максимальный вклад группы ВЭБ в выполнение национальных целей развития.

Решать эту задачу предстоит на нескольких фронтах: выступать интегратором приоритетных проектов, создавать систему поддержки бизнеса с типовыми продуктами и сервисами, масштабировать лучшие решения. Еще одно важное направление – снятие рисков экономических циклов (контрциклическое хеджирование, востребованное прежде всего в проектах с высокой экспортной составляющей) и поддержка проектов на сложных этапах их реализации (таким образом ВЭБ обеспечивает участие в проектах частных инвесторов, прежде всего коммерческих банков).

Среди конкретных проектов, которые были рассмотрены наблюдательным советом ВЭБа, модернизация трамвайной сети в Таганроге. В планах обновление 45 км путей и поставка 60 новых трамваев. Это первый в России опыт столь масштабного обновления трамвайной сети. Шувалов назвал этот проект сложным и интересным. «Этот проект поддерживает председатель Совета Федерации, и председатель правительства дал все необходимые указания для того, чтобы был выделен капитал для поддержки», – сказал он. Проект станет пилотным, в случае успеха возможно его масштабирование в других регионах. Общая стоимость проекта – около 10 млрд руб. И, судя по информации в местной прессе, концессионерам (правительство Ростовской области заключило соответствующее соглашение с компанией «Синара – городские транспортные решения») придется попотеть: трамвайное хозяйство Таганрога сейчас не в лучшей форме, порядка половины

парка машин из-за поломок не выходят на линию, немногим лучше и ситуация с состоянием путей и тяговых подстанций.

Впрочем, у ВЭБа уже есть довольно успешный опыт реализации комплексных проектов обновления систем общественного транспорта с внедрением современных цифровых решений контроля трафика и оплаты проезда. Так, в Твери был капитально обновлен автобусный парк (438 новых машин). Общая стоимость проекта составила порядка 3 млрд руб. После обновления системы транспорта в Твери на 30% снизилось количество ДТП с участием автобусов и на 50% – число травм пассажиров в результате таких аварий. Еще один плюс трамвайных проектов – их безусловная «зеленость». Так что особое внимание к ним ВЭБа, как одного из основных проводников повестки устойчивого развития и механизмов привлечения зеленого финансирования, также не вызывает вопросов.

К слову, каждое из направлений повестки ВЭБа соответствует уже принятым или анонсированным решениям властей по стимулированию инвестиций и активизации экономического роста. И концентрация на работе с регионами логична – тем более если вспомнить новый механизм поддержки инвестиций в регионах, который будет запущен уже в этом году.

С высокой вероятностью именно инфраструктура будет если не доминантой, то одним из самых весомых блоков в повестке ВЭБа на ближайшие годы. Госкорпорации при поддержке правительства предстоит довольно напряженная работа именно на этом направлении. И с учетом задачи по привлечению капиталов крайне востребованным будут как уже наработанные тандемы с коммерческими банками, так и поиск и привлечение дополнительных источников капитала и ликвидности.

На мой взгляд, разворот ВЭБа в сторону инфраструктуры оправдан и закономерен. Это тренд – именно на инфраструктуру ставят не только власти России, на этом направлении очень активны США, Китай и ряд других грандов мировой экономики. Здесь стоит отметить и недоинвестированность сферы в России сейчас, и высокий мультипликативный эффект от каждого вложенного рубля. И, что не менее важно для ВЭБа как банка развития, инфраструктурный трек дает счетные улучшения в жизни людей – со снижением аварийности, ростом налоговых отчислений и созданием новых рабочих мест.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2021/04/19/866533-veb-zaimetsya>

ВЕДОМОСТИ; ДЕНИС ИЛЬЮШЕНКОВ; 2021.04.19; ВЫГОДОПРИБРЕТАТЕЛИ СПОРЯТ О НОВОЙ ПЛОЩАДКЕ ДЛЯ ПОРТА ПЕТЕРБУРГА; УЧАСТНИКИ ПОРТА В ЛАВНЕ ПРЕДЛАГАЮТ ПЕРЕЕХАТЬ К НИМ

В конце марта РБК писал, что совладелец «Трансмашхолдинга» Андрей Бокарев с партнерами предложили президенту **Владимиру Путину** перевести Большой порт из Петербурга в Усть-Лугу, почти за 120 км от города, а на его месте построить 4,8 млн кв. м жилья, коммерческих помещений и объектов социальной инфраструктуры и культуры. Проект Бокарев оценил в 440 млрд руб.

Участки порта находятся в основном в городской и федеральной собственности, но сданы в аренду компаниям, ведущим деятельность в порту (стивидорам). Среди них – «Петербургский нефтяной терминал» Михаила Скигина, а также структуры Global Ports и Первой портовой компании Владимира Лисина.

При этом сам Бокарев владеет 48,99% нефтепродуктового наливного терминала «Усть-Луга ойл» в одноименном порту, а Уральская горно-металлургическая компания (УГМК), совладельцем которой является бизнесмен, управляет здесь терминалом «Ростерминалуголь».

«Рано или поздно Санкт-Петербург заберет себе участок, на котором сейчас находится Большой порт, потому что он востребован и нужен. Эти мощности будут перемещаться в Усть-Лугу. Ровно так же они могут перемещаться в «Лавну», – заявил позднее на

закрытой встрече со СМИ экс-глава Минтранса РФ, гендиректор Государственной транспортно-лизинговой компании (ГТЛК) Евгений Дитрих. **Минтранс РФ** и Global Ports отказались комментировать данную инициативу. Связаться со структурами Михаила Скигина и Владимира Лисина «Ведомостям» не удалось.

Петербург vs. Усть-Луга

«Большой порт Санкт-Петербург» находится в устье Невы в городской черте Петербурга, общая площадь его причальной линии составляет 31 км. Он является одним из крупнейших портов Северо-Запада России – оборот, по данным Ассоциации морских торговых портов (АСОП), за 2020 г. составил почти 60 млн т. Основным объемом принесли перевалка контейнеров (26,6 млн т), нефтепродуктов (11,4 млн т) и минудобрений (7,1 млн т).

Усть-Луга, по данным АСОП, на сегодня является вторым по грузообороту портом в России после Новороссийска. За 2020 г. в порту было перевалено 102,6 млн т грузов (-1,2% к 2019 г.), основная специализация – уголь, контейнеры, нефтепродукты.

Примечательно, что ГТЛК является миноритарным (5%) участником консорциума инвесторов в проект морского угольного порта «Лавна» в 1400 км от Петербурга на Кольском полуострове. В строительстве «Лавны» также принимают участие «Бизнесглобус», действующий в интересах Андрея Бокарева (30%), Центр развития портовой инфраструктуры (30%), «СДС-уголь» (25%) и «РЖД-инфраструктурные проекты» (10%). Предполагается, что в 2023 г. порт выйдет на грузопоток в 18 млн т, а окупаемость будет обеспечена контрактами по схеме «бери или плати». Но, по данным «Коммерсанта» на конец 2020 г., основные грузоотправители так и не подписали обязывающие соглашения о загрузке терминала, а в начале апреля 2021 г. газета выяснила, что стоимость строительства порта выросла в полтора раза до 36,2 млрд руб.

«Пандемия существенным образом повлияла на темпы реализации проекта, фактически приостановила его. Несмотря на всю сложность координации действий всех участников проекта, в конце 2020 г. совместно с коллегами по железнодорожной части мы вышли на подписание дорожной карты о синхронизации сроков ввода по нашим объектам в 2023 г.», – рассказал журналистам замглавы ГТЛК Михаил Кадочников.

«Мы смотрим на этот проект не только как на угольный порт, а как на порт, который имеет контейнерные терминалы и универсальные перегрузочные комплексы. Это будет самый короткий путь в Европу, а также его можно будет использовать для движения по Северному морскому пути. Глубоководный, незамерзающий, самый северный. Вполне возможно, что по ставкам на перевалку он будет конкурировать с современными портами, ориентированными на экспорт, и мы сможем на этом зарабатывать», – объясняет Дитрих.

«Фактически речь идет о строительстве новых мощностей – какое-то оборудование там можно перенести, но не более», – говорит гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. По оценке аналитика, дополнительные вложения в проект в случае строительства терминалов для перевалки минудобрений и контейнеров составят от 13 млрд до 17 млрд руб. Бурмистров полагает, что для успеха проекта необходима «поддержка проектов в «Лавне» со стороны РЖД, которое строит железнодорожную инфраструктуру для порта, в части скидок на перевозки грузов».

Источник «Ведомостей» на рынке портовых и стивидорных услуг считает, что сам проект переноса мощностей Большого порта Санкт-Петербург еще «вилами по воде писан» и его ассоциация с проектом порта «Лавна», который после нескольких пересмотров все-таки вошел в стадию реализации, не имеет ничего общего с реальностью.

Идея своевременная, возражает независимый аналитик Максим Худалов. Изначально «Лавна» проектировалась как угольный порт, причем довольно крупный – там предполагалась вторая Усть-Луга, напоминает он. «Сейчас мы сталкиваемся с тем, что Европа массово отказывается от угля, мотивируя это борьбой за углеродную нейтральность. На этом фоне строительство в Мурманске насыпного терминала такой

мощности – не самая актуальная тема. Сейчас вырисовывается интересная конструкция в части транзита Россией контейнеров из Китая в Европу. Мы понимаем, что ситуация с проливами обострилась, и это не только Суэцкий канал, и есть некоторые перспективы того, что Китай будет увеличивать транзит контейнеров через территорию России, и в этом смысле строительство контейнерного терминала там имеет смысл», – говорит эксперт. Он напомнил об идее Белоруссии отгружать через российские порты минудобрения в объеме порядка 12 млн т в год, поэтому удобрения и контейнеры – наиболее перспективные направления, считает Худалов, но добавляет, что для этого необходимо построить в «Лавне» контейнерный и универсальный перегрузочный терминалы соответственно, что обойдется, по его оценкам, примерно в 15 млрд руб.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/04/18/866529-vigodopriobretateli-sporyat>

На ту же тему:

https://www.rbc.ru/business/19/04/2021/607af6219a7947279dc78795?from=from_main_6

КОММЕРСАНТЪ; АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ, АЛЕКСЕЙ ПОЛУХИН; 2021.04.19; ПРОДУКТЫ ПОДКАТИЛИ К ПРЕМЬЕРЕ; ПОСТАВЩИКИ ПРОСЯТ ОТМЕНИТЬ НОВЫЕ ПРАВИЛА ДОСТАВКИ ГРУЗОВ В МОСКВЕ

Поставщики и перевозчики продуктов обеспокоены грядущим ужесточением правил проезда в Москве и обратились за поддержкой к премьеру **Михаилу Мишустину**. Ограничения на передвижения грузовиков от 3,5 тонны в пределах МКАД, фиксированные маршруты и разделение пропусков для доставки грузов на дневные и ночные грозят ростом цен и сбоями поставок, утверждают участники рынка. Однако юристы считают, что бизнес обратился не по адресу – федеральное правительство напрямую не может заставить мэрию пересмотреть правила.

О проблемах регулирования движения грузового транспорта в Москве премьеру **Михаилу Мишустину** 15 апреля сообщили руководители Национального союза экспертов в сфере транспорта и логистики (СЭЛ), Национальной мясной ассоциации, «Союзмолока», «Союзнапитков», Рыбного союза и других объединений. Копия обращения есть у «Ъ». Письма также направлены в **Минтранс**, Минпромторг и Минсельхоз.

Бизнес беспокоит постановление мэрии Москвы от 6 апреля 2021 года. Документ, в частности, обязывает владельцев грузовиков с 5 мая регистрировать транспорт в Единой региональной навигационно-информационной системе Москвы (РНИС), вводит фиксированные маршруты, дневные и ночные пропуска, а также требует оформлять пропуск на грузовики массой от 3,5 тонны для движения в пределах МКАД.

Изменения грозят ростом затрат для всех участников цепочки поставок, повышением цен для потребителей, срывами контрактов и дефицитом грузовиков в столице, утверждают участники рынка.

Установка одного устройства для подключения к РНИС обойдется в 20 тыс. руб., фиксированные маршруты снизят эффективность логистики, а разделение пропусков на дневные и ночные сделает невозможной круглосуточную доставку, в том числе товаров первой необходимости, говорится в письме.

Участники рынка уже обращали внимание властей Москвы на эти риски (см. «Ъ» от 17 марта). Но, по словам источника «Ъ» среди производителей продуктов, «адекватной реакции не последовало». Сервис для оформления пропусков на грузовики от 3,5 тонны до сих пор не заработал, оформить ночной пропуск невозможно, а свежее молоко, например, на заводы привозят и ночью, отмечает он.

Руководитель Национальной мясной ассоциации Сергей Юшин поясняет, что фиксированные маршруты не позволят изменять точки доставки и перестраивать движение под дорожную ситуацию, кроме как под угрозой лишения пропусков. Ситуация грозит колебаниями в стоимости грузовых перевозок в районе 30%, а с учетом

сопутствующих услуг цифра может быть еще выше, добавляет президент «Союзнапитков» Максим Новиков.

Исполнительный директор СЭЛ Ольга Федоткина добавляет, что регистрация в РНИС может привести к утечкам конфиденциальной информации о маршрутах и клиентах, а отдельные пропуска и фиксированные маршруты вызовут простой части транспорта. Управляющий директор ГК «Совтрансавто» Владимир Тянь поясняет, что раньше перевозчики старались передвигаться по Москве ночью, планируя погрузку или выгрузку на дневное время, что теперь будет невозможно.

Участники рынка просят премьера поручить оценить последствия нового регулирования, а также считают необходимым отменить требования соблюдения фиксированного маршрута, обязательного подключения к РНИС и разделение пропусков.

В **пресс-службе** правительства **комментарий** не предоставили. В Минсельхозе и Минпромторге обещают проработать обращение, в **Минтрансе** посоветовали обратиться в мэрию.

В департаменте транспорта Москвы заявили, что срок введения ограничений для грузовиков массой от 3,5 тонны уже переносили с 5 апреля на 5 мая, чтобы участники рынка могли подготовиться. Там также планируют провести семинары по порядку подачи заявок в РНИС, добавив, что услуга регистрации в системе бесплатная и уже доступна.

Управляющий партнер юридической компании «Иккерт и партнеры» Павел Иккерт напоминает, что мэрия вправе вносить изменения в нормативные акты регионального уровня без согласования с федеральным правительством, у которого нет полномочий самостоятельно пересматривать эти нормы. По его словам, смысл обращения к премьеру – привлечь внимание к проблеме высших эшелонов власти и оказать давление на мэрию, а не в том, чтобы решить вопрос в правовом поле.

<https://www.kommersant.ru/doc/4780891>

ТАСС; 2021.04.16; КАБМИН УТВЕРДИЛ ДИРЕКТИВЫ ПО ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ ГОСКОМПАНИЙ

Правительство РФ утвердило директивы по цифровой трансформации госкомпаний, об этом ТАСС сообщили в понедельник в аппарате **вице-премьера** Дмитрия Чернышенко.

Отмечается, что директивы, разработанные Минцифры РФ, направлены на поддержание национального суверенитета за счет внедрения российских цифровых решений и на стимулирование импортозамещения.

«Среди госкомпаний есть как абсолютные лидеры по цифровой трансформации, так и те, кто пока не выделяет это направление в качестве приоритетного. Задача директив – масштабировать и структурировать деятельность по цифровизации и импортозамещению, не только контролируя компании, но и помогая им методическими рекомендациями, экспертизой и финансовыми инструментами», – пояснил Чернышенко.

Планируется, что до 2024 года к исполнению директив присоединятся все компании, доля участия государства в которых составляет 50%.

Уточняется, что стратегии цифровой трансформации госкомпаний должны быть разработаны или актуализированы до 1 сентября 2021 года, а затем согласованы с отраслевыми министерствами и Минцифры России. В аналогичный срок необходимо назначить руководителей, ответственных за цифровую трансформацию.

«Директивы и методические рекомендации – инструменты, которые помогут скоординировать работу по цифровой трансформации госкомпаний и компаний с государственным участием. Также в проекте «Цифровые технологии» предусмотрены финансовые меры поддержки внедрения российских решений в рамках реализации цифровых стратегий, позволяющие до 2024 года поддержать проекты на общую сумму более 100 млрд рублей:

льготное кредитование со ставкой от 1% до 5% и лизинг», – рассказал замглавы Минцифры Максим Паршин.

Что еще известно о директивах по цифровой трансформации госкомпаний

Стратегические документы должны учитывать требование директив об увеличении доли закупок российских цифровых решений: к 2024 году этот показатель должен составить не менее 70% от общей суммы расходов на ПО.

На первом этапе директивы будут распространяться на государственные компании из утвержденного правительством перечня.

Как сообщили в аппарате **вице-премьера**, представителям Российской Федерации в советах директоров госкомпаний необходимо в десятидневный срок инициировать проведение заседаний советов директоров для обсуждения разработки или актуализации существующих стратегий цифровой трансформации до 2024 года. Стратегии должны быть приведены в соответствие с методическими рекомендациями, подготовленными Минцифры и ранее одобренными на заседании президиума правительственной комиссии по цифровому развитию под председательством Чернышенко.

Методические рекомендации помогают провести оценку текущего уровня цифровизации, задать целевое видение и ключевые показатели эффективности, предусмотреть кадровые ресурсы, создать систему управления цифровой трансформацией и модели финансирования стратегий, а также сформировать дорожные карты.

Ранее рекомендации прошли апробацию в таких крупных российских компаниях, как «Почта России», РЖД, «Аэрофлот», «Алроса», «Газпром нефть».

<https://tass.ru/ekonomika/11183089>

ТАСС; 2021.04.17; МЕНЯЙЛО ПОРУЧИЛ РАЗРАБОТАТЬ МОДЕЛЬ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВЛАДИКАВКАЗА

Модель транспортной инфраструктуры разработают во Владикавказе по поручению врио главы Северной Осетии Сергея Меняйло. Об этом сообщили в **пресс-службе** главы и правительства республики в субботу.

«Проработать вопрос создания в столице республики математической модели транспортной инфраструктуры – такое поручение дал временно исполняющий обязанности главы РСО-Алания Сергей Меняйло главе администрации Владикавказа Тамерлану Фарниеву и ответственным сотрудникам агентства развития», – говорится в сообщении.

По словам Меняйло, транспортная модель инфраструктуры разработана во многих крупных городах страны, таких, как Москва и Санкт-Петербург. Это позволит систематизировать пассажирские и грузовые перевозки, в том числе передвижение транзитного транспорта, придаст импульс комплексному развитию дорожной сети и придорожного сервиса. Такой подход поможет решить проблемы транспортной доступности всех населенных пунктов районов республики и города Владикавказа.

«У республики есть большой потенциал развития. В настоящее время она является преимущественно транзитной, но в ближайшей перспективе может стать логистическим хабом, поэтому мы должны планировать инфраструктуру минимум на 10 лет вперед», – сказал Меняйло.

За 2020 год количество грузового транспорта, проходящего через территорию Северной Осетии, увеличилось на 25%, а за последние пять лет – более чем в два раза. Этим обусловлена необходимость создания системы электронно-регулируемой очереди у МАПП «Верхний Ларс» на российско-грузинской границе. Сергей Меняйло отметил, что электронная очередь должна подразумевать как платный, так и бесплатный проезд для легкового и грузового транспорта по желанию водителей.

Кроме того, в республике проходит конкурс по созданию единого облика объектов придорожного сервиса. Меняйло выразил принципиальную позицию в отношении

предоставления иностранным инвесторам земельных участков под создание объектов вдоль автодорог и в рекреационных зонах – юридическое лицо должно быть зарегистрировано в республике и платить налоги в республиканский бюджет. А задачей органов власти, как подчеркнул врио главы, является создание благоприятных условий для ведения бизнеса. «Считаю важным, чтобы облик объектов придорожного сервиса гармонировал с нашей культурой, передавал национальный колорит», – отметил Меняйло.
<https://tass.ru/ekonomika/11178033>

ТАСС; 2021.04.16; СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАНСПОРТНОГО КОЛЬЦА ПЕРМСКОГО НАЗЕМНОГО МЕТРО ЗАВЕРШИТСЯ К 2023 ГОДУ

Первый этап совместного проекта РЖД и пермских властей будет реализован к началу празднования 300-летия Перми в 2023 году. Речь идет о запуске транспортного кольца пермского наземного метро, заявил губернатор Пермского края Дмитрий Махонин на заседании оргкомитета «Пермь-300».

«Подготовительные мероприятия сделали – 50 высоких платформ. Мы трансформируем региональное законодательство, и будет механизм софинансирования 50/50 с Российскими железными дорогами. В задачах у нас – транспортное кольцо по модели Москвы, которое мы планируем реализовать до 2023 года», – рассказал глава региона.

В дальнейшем совместный проект будет включать в себя развитие пригородов и отдаленных районов Перми, в том числе и строительство железнодорожного моста через реку Кама. Ожидается, что проектирование и положительное заключение госэкспертизы будет получено в этом году, и в 2022 году начнется активная фаза строительства.

Новый железнодорожный мост через Каму позволит беспрепятственно перевозить различные грузы, в первую очередь калия с Соликамского магниевого завода. Общая стоимость строительства моста оценивается в 27,5 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/11178763>

РИА НОВОСТИ; 2021.04.17; В ПЕКИНЕ СОЗДАДУТ ЗОНУ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Проект «Россия-Китай: Главное». Власти Пекина на днях одобрили план создания демонстрационной зоны для ускорения развития сферы интеллектуальных подключенных транспортных средств (ICV).

Согласно плану, территория площадью 225 квадратных километров в Ичжуане, в районе нового международного аэропорта «Дасин» и шесть участков скоростных автострад на юге Пекина будут служить пилотной зоной реализации политики развития ICV.

Это первая в Китае пилотная зона, предназначенная для осуществления на практике комплекса административных мер в области ICV, включающих дорожные испытания, демонстрационное применение, коммерческую эксплуатацию и строительство придорожной инфраструктуры.

Нововведение также коснется правил дорожного движения и управления движением беспилотных автомобилей на дорогах.

В настоящее время в Пекине насчитывается 200 участков дорог общего пользования, открытых для тестирования беспилотных транспортных средств, общей протяженностью 699,6 километра. При этом совокупный пробег в ходе испытаний указанных автомобилей на безопасность превысил 2,7 миллиона километров.

Ожидается, что разработка плана создания пилотной зоны будет способствовать продвижению новых технологий, сопутствующей продукции и моделей в области ICV.

<https://ria.ru/20210415/pekin-1728416142.html>

ТАСС; 2021.04.17; СОЮЗ ТУРИНДУСТРИИ ЗАЯВИЛ, ЧТО УБЫТОК ОТ ОГРАНИЧЕНИЯ РЕЙСОВ В ТУРЦИЮ СОСТАВИЛ 5 МЛРД РУБЛЕЙ

Потери российских туроператоров от ограничения авиасообщения с Турцией составляют минимум 5 млрд рублей. Об этом ТАСС сообщил вице-президент Российского союза туриндустрии Юрий Барзыкин.

«Разные цифры называются [по потерям российских туроператоров от ограничения авиасообщения с Турцией] – от 5 млрд рублей и выше. Но здесь еще не учитывались транзитные пассажиры, которые через Стамбул летели», – сказал он.

Барзыкин выразил надежду, что эти потери компенсируются после 1 июня с восстановлением полноценного авиасообщения с Турцией. «Наша задача не только считать потери, но и вводить механизмы для того, что их минимизировать прежде всего для туристов и, конечно, туроператоров, потому что именно они определяют состояние на рынке. Надеемся, что правительство снова введет программу субсидирования и авиаперевозчиков, и туроператоров за вывоз россиян из-за границы, как это было в прошлом году», – добавил он.

<https://tass.ru/ekonomika/11177187>

ТАСС; 2021.04.17; СОЮЗ ТУРИНДУСТРИИ ОЖИДАЕТ СКОРОЕ ВОЗОБНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ С ЧЕРНОГОРИЕЙ И ХОРВАТИЕЙ

Возобновление авиасообщения с Черногорией и Хорватией ожидается в ближайшее время. Об этом ТАСС сообщил вице-президент Российского союза туриндустрии Юрий Барзыкин.

«Хорватия открыла получение виз, Черногория визы не вводит. Уверен, что и Хорватия, и Черногория в ближайшее время получат назначения по авиаперелетам из России», – сказал он.

Барзыкин отметил, что потенциальный турпоток в Черногорию и Хорватию не сопоставим с объемом туристов, отдыхающих ежегодно в Турции. «Поэтому реальной замены на сегодня нет», – добавил он.

По его словам, в летний сезон этого года ожидается открытие ряда средиземноморских стран для туристов из РФ. При этом, по его мнению, только 10-15% туристов, планировавших зарубежный отдых, переориентируются на внутренний.

<https://tass.ru/obschestvo/11177127>

ТАСС; 2021.04.17; В НОВОСИБИРСК ПРИБЫЛ ПОСЛЕДНИЙ ВЫВОЗНОЙ РЕЙС КОМПАНИИ S7 С РОССИЙСКИМИ ТУРИСТАМИ ИЗ ТУРЦИИ

Второй и последний вывозной чартерный рейс из Турции с российскими туристами на борту, организованный компанией S7 из Анталии, приземлился в аэропорту Толмачево. Об этом сообщается на сайте аэропорта.

«Номер рейса: S7 5864 Анталия – Новосибирск. Расчетное время: 19:06 (15:06 мск). Рейс прибыл», – говорится в сообщении.

Ранее авиакомпания S7 заявила, что организует чартерные рейсы для возвращения в Россию своих пассажиров из Турции. 12 апреля S7 приостановила авиасообщение с этой страной вслед за решением оперативного штаба по борьбе с коронавирусом в связи с новой вспышкой COVID-19 в Турции. Сообщалось, что всем пассажирам, чьи перелеты запланированы на период введенных ограничений, в том числе с датой вылета 13 и 14 апреля, будет оформлен полный возврат денежных средств без штрафов, в том числе за стыковочные рейсы. Всего было запланировано два рейса в Новосибирск, первый рейс прибыл 15 апреля.

<https://tass.ru/obschestvo/11177929>

ИНТЕРФАКС; 2021.04.16; РОССИЙСКИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ БУДУТ СЛЕДИТЬ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬЮ В ТЕРМИНАЛАХ ЕГИПЕТСКИХ АЭРОПОРТОВ, КУДА БУДУТ ПРИЛЕТАТЬ РЕЙСЫ ИЗ РФ – ИСТОЧНИК

Российские инспекторы будут следить за безопасностью пассажиров отечественных авиакомпаний в аэропортах египетских курортов после возобновления авиасообщения.

Как сообщил «Интерфаксу» источник в авиационных кругах, аэропортам Хургады и Шарм-Эль-Шейха в преддверии возобновления полетов из России предстоит заключить соответствующие договоры со службой авиационной безопасности одного из российских аэропортов.

«Аэровокзалы Хургады и Шарм-Эль-Шейха прошли глубокую модернизацию и оснащены современными системами контроля и безопасности, персонал аэропортов прошел дополнительную подготовку. Тем не менее, предполагается, что российские рейсы будут осуществляться в специальные терминалы, где наравне с египетскими коллегами за безопасностью будут следить специалисты службы авиационной безопасности одного из российских аэропортов», – сказал источник.

Российские специалисты будут контролировать процесс регистрации и посадки на рейс, а также наблюдать за процессом погрузки грузов и почты, техническим обслуживанием и проверять салон перед полетом.

В настоящее время аналогичный механизм уже действует в аэропорту Каира. «Там безопасность российских рейсов обеспечивают инспекторы одного из московских аэропортов», – сказал источник.

Ранее глава МИД РФ Сергей Лавров заявил, что Россия заинтересована в восстановлении регулярного авиасообщения с египетскими курортами, а также рассчитывает, что чартерные рейсы в Египет будут возобновлены в ближайшее время.

Тем временем, источник в авиационных кругах сообщил «Интерфаксу», что технических препятствий к возобновлению авиарейсов из РФ в Хургаду и Шарм-Эль-Шейх не осталось.

ТАСС; 2021.04.16; РОСАВИАЦИЯ НАЗВАЛА ОГРАНИЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ НАД МОСКОВСКИМ РЕГИОНОМ ИЗ-ЗА ПАРАДА МИНИМАЛЬНЫМИ

Ограничения в московской воздушной зоне будут введены на период проведения авиационных репетиций и самого парада над Красной площадью. Об этом в пятницу сообщили в Федеральном агентстве воздушного транспорта (**Росавиация**).

«Ограничения, которые ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации» планирует вводить в Московской воздушной зоне, являются минимальными», – сообщили в ведомстве.

Аэропорты были заранее извещены о планируемых ограничениях. «В целях обеспечения безопасности полетов 16, 19, 21, 23, 26 апреля будут введены минимальные ограничения на работу аэропортов Домодедово, Внуково, Раменское, Калуга (Грабцево) и Остафьево», – говорится в сообщении.

По данным **Росавиации**, в воздушной части парада Победы на Красной площади в Москве 9 мая предполагается участие 76 воздушных судов Минобороны России.

<https://tass.ru/obschestvo/11166059>

ТАСС; 2021.04.16; «АЭРОФЛОТ» ЗАПУСТИТ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ 13 РЕГИОНОВ НА ЮГ РОССИИ

Авиакомпания «Аэрофлот» с 24 мая запустит прямые рейсы из 13 российских городов в Краснодарский край и Республику Крым, сообщает в пятницу **пресс-служба** авиаперевозчика.

«Юг России традиционно популярен среди жителей самых разных регионов страны в период отпусков и летних каникул. Программа прямых перевозок из пунктов России

делает отечественные курорты гораздо ближе. Прямые перелеты без пересадок в Москве позволят пассажирам сэкономить время и деньги, а удобное расписание поможет спланировать путешествие максимально удобно», – пояснили в **пресс-службе**.

С 24 мая в Анапу, Сочи, Симферополь, Ростов-на-Дону и Краснодар отдыхающие смогут улететь из Архангельска, Челябинска, Самары, Казани, Мурманска, Новосибирска, Перми, Екатеринбурга, Тюмени, Уфы, Оренбурга, Сургута и Сыктывкара.

«Кроме того, с 1 июня Аэрофлот начнет выполнение прямых полетов из Красноярска в Краснодар, Симферополь, Сочи и Благовещенск», – добавили в **пресс-службе**.

<https://tass.ru/ekonomika/11170589>

ТАСС; 2021.04.16; САМОЛЕТЫ КОМПАНИИ RED WINGS БУДУТ ПОСТОЯННО БАЗИРОВАТЬСЯ В АЭРОПОРТУ ПЕРМИ

Пермский аэропорт Большое Савино станет региональным хабом авиакомпании Red Wings. О договоренностях с авиакомпанией заявил губернатор Пермского края Дмитрий Махонин в субботу на заседании оргкомитета «Пермь-300».

«Мы формируем региональный хаб, у нас достигнута принципиальная договоренность с авиакомпанией Red Wings. За этот и следующий год будет постоянное базирование шести судов Sukhoi Superjet 100», – рассказал глава региона.

Планируется, что часть перевозок по туристическим направлениям будет субсидироваться, например Пермь – Мурманск и Пермь – Иркутск. Модернизация аэропортовой инфраструктуры направлена на развитие внутреннего туризма, пояснил Махонин.

<https://tass.ru/ekonomika/11178653>

ТАСС; 2021.04.16; ЭКСПЕРТ РАССКАЗАЛ О РОЛИ ВОДОРОДНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В СОЗДАНИИ НОВОЙ ВОЗДУШНОЙ ЛОГИСТИКИ

Водородные технологии будут ключевыми в перспективных проектах создания новой воздушной логистики и энергоэффективных домов. Такое мнение высказал специальный представитель президента РФ по вопросам цифрового и технологического развития Дмитрий Песков. Об этом он рассказал на заседании наблюдательного совета Консорциума водородных технологий.

«Как вы знаете, в рамках готовящейся фронтальной стратегии правительства группа под названием «**Новая высокотехнологичная экономика**» под руководством **Андрея Рэмовича Белоусова** готовила проект <...> так называемых проектов-маяков, продуктовых стратегий, носящих «вытягивающий» характер для всей экономики с принципиально межведомственным подходом», – сказал Песков.

Это, по его словам, большие проекты по развитию электротранспорта; по беспилотным транспортным средствам и созданию постоянно действующих транспортных коридоров – по морским перевозкам (в том числе Санкт-Петербург – Калининград), беспилотным грузовикам (Санкт-Петербург – Москва – Казань и далее); это первые 54 маршрута для тяжелых дронов совместно с «Почтой России» и созданию новой воздушной логистики; автономные энергоэффективные энергетически нейтральные дома и персональные медицинские помощники.

«По пяти темам водородные технологии являются одними из важнейших. В некоторых случаях, как с частью перевозок и точно с воздушной логистикой и энергоэффективными домами, они являются ключевыми», – сказал спецпредставитель президента.

Он призвал членов консорциума занять активную позицию в работе над этими проектами. «Главным условием нашего технологического лидерства является запуск единой программы исследований и разработок на базе институтов Академии наук и университетов. Очевидно, что еще в эпоху Советского Союза был создан существенный технологический задел, который сейчас необходимо дораспаковать», – сказал Песков.

Консорциум водородных технологий был создан в ноябре 2020 года по инициативе Томского политехнического университета. В него вошли Институт катализа СО РАН, Институт проблем химической физики РАН, Институт нефтехимического синтеза РАН, Самарский государственный технический университет и Сахалинский государственный университет. Участники консорциума будут вести совместные разработки по всей «водородной цепочке»: от технологий его получения до использования.

<https://nauka.tass.ru/nauka/11168829>

РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2021.04.16; ВЭБ ПЕРЕДАСТ КРУПНЕЙШЕЙ ЛИЗИНГОВОЙ КОМПАНИИ 79 САМОЛЕТОВ И ВЕРТОЛЕТОВ

Государственная транспортная лизинговая компания получит от «дочки» ВЭБа «ВЭБ-лизинга» 79 самолетов и вертолетов в рамках реформы институтов развития. Это увеличит авиационный портфель ГТЛК примерно на 25%

Сделка по объединению активов крупнейшей в России лизинговой компании ГТЛК и «ВЭБ-лизинга» в рамках реформы институтов развития, включает передачу компании 79 воздушных судов (самолетов и вертолетов), которые сегодня принадлежат «дочке» ВЭБа, фондирования под эти активы и дополнительного капитала. Об этом заявил на брифинге гендиректор ГТЛК Евгений Дитрих, отвечая на вопрос РБК.

«Когда формировалась «дорожная карта» [по объединению активов], мы изначально исходили из того, что эти активы должны быть комплиментарны деятельности ГТЛК. Прежде всего это авиационные активы, в том числе различные виды самолетной и вертолетной техники, которые мы планируем до конца года получить на свой баланс», – добавила заместитель гендиректора ГТЛК Юлия Локтионова. По ее словам, могут быть другие варианты сделки, поскольку решения принимаются на уровне правительства.

Авиапарк ГТЛК на 31 декабря 2020 года состоял из 309 воздушных судов (160 вертолетов, 81 самолет региональной и малой авиации и 68 магистральных самолетов), так что передача активов «ВЭБ-лизинга» увеличит его примерно на 25,5%, до почти 400 судов.

На авиатранспорт приходится 34% лизинговой портфеля ГТЛК по объему инвестиций, общий объем ее инвестиций в авиационную промышленность более 370 млрд руб. Среди клиентов «ВЭБ-лизинга» – крупнейшая российская авиакомпания «Аэрофлот» и авиакомпания «Якутия».

«Мы, как ВЭБ, передадим [ГТЛК] наиболее интересные для вас активы из «ВЭБ-лизинга», и таким образом капитал в ГТЛК будет больше», – заявил предправления ВЭБа Игорь Шувалов в декабре 2020 года, выступая на панели «Сквозные» интеграционные проекты» в рамках форума Евразийского банка развития (ЕАБР). «Евгений Иванович, для вас у меня сейчас новая работа. Вы молодой, талантливый, попробовали уже самые разные направления, и теперь вам досталась крупнейшая лизинговая компания. И председателем правительства принято решение о формировании на базе ГТЛК даже большей компании», – сказал тогда он, обращаясь к Дитриху, который до прихода в ГТЛК в ноябре 2020 года возглавлял **Минтранс**.

Для института развития, такого как ВЭБ, «не очень правильно» заниматься лизингом самолетов Boeing или Airbus – это не поддержка российского производителя, поэтому госкорпорация будет выходить из этого бизнеса, пояснил позже первый зампред ВЭБа Николай Цехомский.

Согласно дорожной карте, совместно с правительством и ГТЛК прорабатываются различные варианты по лизинговым активам группы ВЭБ.РФ, учитывающие интересы клиентов, инвесторов и государства, сообщила **пресс-служба ВЭБа**.

В том числе обсуждаются параметры и механизм консолидации авиационных активов. По ряду из них имеются обязательства группы перед зарубежными кредиторами. Эти обязательства будут исполняться в полном объеме вне зависимости от финальных решений по механизму консолидации. При любых вариантах, предусматривающих

передачу активов ВЭБа, она будет сопровождаться адекватным возмещением на рыночной основе.

Но в портфеле активов «ВЭБ-лизинга» в том числе предусматривается и поставка 30 новых российских самолетов МС-21 (не входит в 79 передаваемых судов), начало серийного производства которых планируется на 2022 год, уточнил теперь Дитрих. **«Исходя из тех контрактов, которые заключал «ВЭБ-лизинг», они должны быть поставлены до 2027 года. Наши переговоры с Минпромторгом показывают их нацеленность на то, чтобы эта поставка состоялась»,** – добавил он.

Глава ГТЛК назвал МС-21, производство которого курирует Минпромторг, «очень перспективным самолетом». «С учетом того, что доля российских комплектующих в МС-21 существенно выше, чем в тех машинах, которые разрабатывались до этого, мы считаем, что он вполне конкурентоспособен на внутреннем рынке», – подчеркнул он. Глава «Ростеха» (контролирует Объединенную авиастроительную корпорацию, которая собирается выпускать этот самолет) Сергей Чемезов говорил в феврале 2021 года, что основная проблема при создании и разработке МС-21 – композитные материалы для крыла, которые Россия не могла самостоятельно производить и поэтому была вынуждена закупать их в США, но из-за санкций такие поставки стали невозможны. **«Чтобы выйти из этой ситуации, было принято решение создать отечественный аналог. В результате совместной работы с «Росатомом» и институтами Академии наук это сырье было создано. Сегодня крыло для МС-21 проходит сертификационные испытания»,** – рассказал он.

«Вот эти 30 машин [МС-21] мы очень ждем, и их финансовая модель должна сложиться», – заключил Дитрих.

Но для рынка и клиентов важно, чтобы была здоровая конкуренция, в том числе равный доступ к мерам государственной поддержки через лизинг, говорил ранее РБК Дмитрий Ивантер, глава одного из крупнейших конкурентов ГТЛК «ВТБ Лизинг» и председатель совета НП «Лизинговый союз» Дмитрий Ивантер. «Не хотелось бы видеть, что следствием этого слияния [ГТЛК и активов «ВЭБ-лизинга»] станут дальнейшие государственные преференции для объединенной компании, которые уже сейчас есть у ГТЛК», – подчеркивал он. Например, постановление правительства «Об утверждении правил предоставления субсидий ГТЛК» предполагает возмещение компании потерь в доходах при предоставлении лизингополучателю скидки по договорам лизинга подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта.

<https://www.rbc.ru/business/16/04/2021/6078ad1b9a794705d8022c46>

На ту же тему:

<https://iz.ru/1152327/2021-04-16/dochka-vebrf-peredast-gtlk-bolee-100-vozdushnykh-sudov>

РБК; АРТЁМ КОРЕНЯКО, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2021.04.16; АВИАКОМПАНИИ НАРАСТИЛИ ДОЛГИ ПО АРЕНДЕ САМОЛЕТОВ ИЗ-ЗА ОГРАНИЧЕНИЙ НА ПОЛЕТЫ ОНИ НЕ СМОГЛИ ЗАПЛАТИТЬ ПОЧТИ Р16 МЛРД

Российские авиакомпании в 2020 году из-за пандемии коронавируса увеличили просрочку арендных платежей за лизинг самолетов. Крупнейшая лизинговая компания ГТЛК недополучила Р15,6 млрд от перевозчиков, включая эксплуатантов Superjet

Объем недополученных платежей крупнейшей российской лизинговой компанией ГТЛК в 2020 году от клиентов составил 20,8 млрд руб., заявил ее гендиректор Евгений Дитрих. В эту сумму входят реструктуризация действующих договоров, снижение ставок и отсрочка платежей.

Большая часть недополученных доходов пришлась на авиатранспорт (15,6 млрд руб.), транспортную инфраструктуру (1,9 млрд руб.), водный (1,6 млрд руб.) и железнодорожный транспорт (1,3 млрд руб.), уточнил представитель компании. По его словам, объем дебиторской задолженности по статье «авиация» вырос вдвое.

Пандемия коронавирусной инфекции – главный вызов 2020 года, отмечает ГТЛК. Не только авиакомпании, но и лизингодатели пострадали от ограничений полетов. Объем недополученных компанией платежей очень существенный, констатирует главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов, и серьезным бременем ложится на ГТЛК. Выручка в 2020 году упала на 59%, до 67,3 млрд руб., чистая прибыль – на 89%, до 302 млн руб., следует из отчетности компании по РСБУ. Только по авиационному сегменту она недополучила 23% выручки.

Каким перевозчикам потребовались отсрочки платежей

В 2020 году многие авиакомпании, включая крупнейшую авиагруппу «Аэрофлот», договорились об отсрочке лизинговых платежей из-за резкого падения перевозок (на 46%, до 69 млн пассажиров), которое обернулось для отрасли рекордными убытками – 130 млрд руб.

Около четверти недополученных средств ГТЛК в авиационном секторе сгенерировали операторы российских региональных самолетов Superjet 100, отмечает представитель ГТЛК. Общая сумма дебиторской задолженности таких перевозчиков составляет около 4 млрд руб. В нее входят ежемесячные арендные платежи и обеспечительные платежи авиакомпаний по статье «технический резерв».

ГТЛК полностью принадлежит правительству в лице **Минтранса**. С 20 ноября 2020 года ею руководит экс-**министр транспорта** Евгений Дитрих. Доля компании на рынке авиализинга составляет 34%. Каждый 16-й пассажир гражданской авиации России в прошлом году перевезен самолетами ГТЛК, говорится в презентации компании.

Сейчас ГТЛК принадлежат самолеты Superjet 100 из парков шести российских авиакомпаний («Азимут», АТК «Ямал», «ИрАэро», «Северсталь», «Якутия» и Red Wings), которые преимущественно летают между российскими регионами. В прошлом году пассажиропоток на внутрироссийских маршрутах упал на 23%, а у большинства из этих компаний падение было сильнее, следует из данных **Росавиации**: АТК «Ямал» снизила перевозки на 60%, Red Wings – на 50%, «ИрАэро» – на 35%, «Якутия» – на 30% (данных по «дочке» «Северстали» нет). И только «Азимут», который специализируется на полетах на юг России, потерял лишь 2%.

Суммы ежемесячной аренды Superjet 100, передаваемой по схеме финансового лизинга, могут составлять 10 млн руб., по операционному лизингу – 11 млн руб., говорит менеджер крупной лизинговой компании. Эти шесть авиакомпаний используют обе схемы лизинга.

«У держателей Superjet 100 были большие проблемы. Например, у авиакомпании «Азимут» мы провели довольно большую реструктуризацию в конце прошлого года», – рассказал заместитель гендиректора ГТЛК Антон Королев. По его словам, лизинговая компания шла навстречу авиакомпаниям, попавшим в трудное положение, и занималась реструктуризацией платежей.

«ГТЛК делала реструктуризацию [лизинговых платежей]: не снижала их, а просто переносила на другие даты», – заявил РБК председатель совета директоров «Азимута» Павел Удод. Это стандартная процедура, которую проходили все авиакомпании, «Азимут» ничем не отличался от других перевозчиков, подчеркивает он и добавляет, что из 15,6 млрд руб. платежей доля «Азимута» незначительная.

«Наиболее проблемные должники – «ИрАэро» и «Якутия», мы продолжаем консультации», – говорит представитель ГТЛК. РБК направил запросы в **пресс-службы** перевозчиков.

Вполне ожидаемо, что у перевозчиков второго–третьего эшелона возникают сложности с обслуживанием договоров лизинга, говорит директор департамента по работе с крупнейшими клиентами «СберЛизинга» Павел Пискун. «Такие ситуации неоднократно возникали и до пандемии, поэтому неудивительно, что в текущей кризисной ситуации лизингодатели сталкиваются с задержкой платежей или отказами от исполнения договоров», – добавляет он.

С увеличением пассажиропотока в 2021 году ситуация с отсрочкой платежей начала улучшаться. «Платежи мы получим, но позже и в чуть большем объеме, от такой реструктуризации довольны обе стороны», – говорит представитель ГТЛК.

Как справляются крупнейшие эксплуатанты Superjet

Крупнейшим эксплуатантом Superjet выступает группа «Аэрофлот» – 60 самолетов, следует из данных **Росавиации** на 22 марта. Но в рамках новой стратегии группы все суда российского производства переходят от одноименного перевозчика («Аэрофлот») к авиакомпании «Россия». Большинство этих самолетов находится в портфеле «ВЭБ-лизинга» (34), а также «СберЛизинга» (20) и «ПСБ Лизинга» (6).

У «Аэрофлота» нет задолженностей по лизингу авиационной техники, включая самолеты Superjet 100, говорит представитель авиакомпании, оплата происходит в установленный срок, прописанный в договорах между авиакомпанией и поставщиком. Это подтверждают Пискун и представитель ПСБ (владеет «ПСБ Лизинг»), который также поставляет российские самолеты «Азимуту» и Red Wings. РБК направил запрос в **пресс-службу** «ВЭБ-лизинга».

«Аэрофлот» пока не использует самолеты Superjet из парка ГТЛК. Но летом 2021 года завершится процесс передачи активов «ВЭБ-лизинга» в ГТЛК в рамках реформы института развития. Компания планирует увеличить свой авиапарк на 79 самолетов и вертолетов, или примерно на 25,5% (почти до 400 воздушных судов), отметил Дитрих. При этом количество Superjet 100, включая самолеты, которые эксплуатирует группа «Аэрофлот», вырастет на 35, до 81.

У еще одного эксплуатанта Superjet, авиакомпании Red Wings (у нее пока пять таких самолетов, но парк планируется увеличить до 60), нет задолженности по оплате аренды этих самолетов, заявил РБК гендиректор Red Wings Евгений Ключарев. «Реструктуризация нам не была нужна, потому что авиакомпания получила первый самолет в сентябре прошлого года», – добавил он. Superjet в Red Wings поставили ГТЛК и «ПСБ Лизинг».

Но крупные российские авиакомпании, включая «Аэрофлот», в 2020 году договаривались о реструктуризации платежей по другим воздушным судам. «С «Аэрофлотом» договорились о переносе срока платежей на высокий сезон (лето) 2021 года и уже получаем платежи по всем бортам», – заявил РБК гендиректор группы «ВТБ-лизинг» Дмитрий Ивантер, у которого в портфеле нет самолетов Superjet 100. Для Utair компания перенесла платежи и перевела из долларовой ставки в рублевую. «Заявок на дополнительную реструктуризацию от авиакомпании мы не получали. Сейчас клиент [Utair] также осуществляет обслуживание лизинговых платежей без задержек и в полном объеме», – говорит Ивантер.

По его словам, реструктуризации договоров «ВТБ-лизинга» с авиакомпаниями были «своевременными и результативными» и помогли перевозчикам пройти сложный период работы в пандемию, поддержали ликвидность и способствовали продолжению полетов.

https://www.rbc.ru/business/16/04/2021/607840769a7947e8ba2ecc09?from=column_7

ТАСС; 2021.04.19; В ЛДПР ПРЕДЛОЖИЛИ ПРИДАТЬ ПРАВИЛАМ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ СТАТУС ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА

Депутаты от фракции ЛДПР во главе с вице-спикером Игорем Лебедевым в понедельник в Госдуму законопроект о возведении правил дорожного движения, ныне утверждаемых правительством, в ранг федерального закона. Текст и пояснительную записку опубликовал в своем Telegram-канале один из авторов инициативы, замуководителя фракции либерал-демократов Ярослав Нилов.

Авторы предлагают внести в закон о безопасности дорожного движения изменение, согласно которому «правила дорожного движения Российской Федерации

устанавливаются федеральным законом». Пункт о том, что ПДД утверждаются кабмином, предложено исключить. Законопроект в случае принятия вступит в силу с 1 января 2022 года.

В пояснительной записке указано, что ПДД, устанавливающие единый порядок дорожного движения во всей стране, «содержащие определенные ограничения и запретительные нормы для граждан, являются подзаконным актом». Работа над ними поручается профильным федеральным органам исполнительной власти. «При этом депутаты Государственной думы, сенаторы Российской Федерации, политические партии не участвуют в подготовке и совершенствовании данных правил, что порой приводит к возникновению различных коллизий и нарушениям прав граждан», – утверждают разработчики.

В ЛДПР также высказывают несогласие с позицией правительства о том, что действующий порядок позволяет оперативно вносить изменения в ПДД. Депутаты напоминают, что после принятия поправок в закон об ОСАГО о праве возить с собой полис в виде электронного документа соответствующие поправки в правила «были внесены только через полгода». Не урегулирован целый ряд вопросов, связанных в том числе с использованием электроскутеров и электросамокатов.

Авторы убеждены, что законопроект позволит исключить непубличный характер внесения изменений в ПДД, а участие в этой работе депутатов позволит учитывать местную специфику.

<https://tass.ru/obschestvo/11182637>

ТАСС; 2021.04.17; В ПЕТЕРБУРГЕ К 2025 ГОДУ ЗАМЕНЯТ ОКОЛО 500 ТРАМВАЕВ И 400 ТРОЛЛЕЙБУСОВ

Почти 500 трамваев и 400 троллейбусов планируется обновить в Санкт-Петербурге к 2025 году, сообщил в субботу губернатор Александр Беглов. Кроме того, в центре города запустят более 80 трамваев в ретростиле, но с современным оборудованием.

«До 2025 года предстоит обновить почти 500 трамваев и 400 троллейбусов. Одновременно с заменой подвижного состава будут усилены внутригородские трамвайные маршруты, обновлены парки трамваев, оборудование энергохозяйства и трамвайных путей. Это позволит улучшить транспортную доступность многих районов города», – привели слова Беглова в **пресс-службе** администрации губернатора.

Согласно программе обновления городского электротранспорта, разработанной «Горэлектротрансом» и одобренной губернатором, к весне 2024 года в Петербурге будет обновлено 255 трамвайных вагонов. К этому времени на улицы города выйдут 314 новых троллейбусов, из них 117 – с увеличенным автономным ходом, что позволит полнее охватить транспортным сообщением районы новостроек. Вместе с тем будет организовано 15 скоростных маршрутов до станций метро.

«По предложению ветеранов «Горэлектротранса» в центре города появятся 83 трамвая, исполненных в ретростиле, но с современными двигателями и оборудованием», – отметили в **пресс-службе**. Полное обновление парка подвижного состава трамваев и троллейбусов планируется осуществить к 2028 году. В Смольном пояснили, что главная цель этой работы – снизить число поездок на личном автотранспорте.

В субботу губернатор принял участие в первом маршрутном рейсе нового трамвая «Витязь-Ленинград». Это «первый в России инновационный вагон с алюминиевым корпусом, его серийный выпуск налажен в нашем городе», отметил Беглов. Такие трамваи придут на смену существующему подвижному составу. Название «Витязь-Ленинград» призвано сохранить память о подвиге трамвайщиков блокадного Ленинграда – трамвай был единственным пассажирским транспортом в осажденном городе, он вернулся на улицы города 15 апреля 1942 года и работал всю войну.

Беглов вместе с действующим кондуктором Трамвайного парка № 1 блокадником Валентином Кузьминским возложили цветы к памятнику «Блокадный трамвай» на проспекте Стачек.

<https://tass.ru/ekonomika/11177867>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ИВАН ПЕТРОВ; 2021.04.16; БЕЗ ПРАВА НА ТРОТУАР; ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ ПРЕДЛАГАЕТСЯ ПРИРАВНЯТЬ К МОПЕДАМ

Средства передвижения с электрическими двигателями, в том числе электросамокаты, предлагается приравнять по статусу к мопедам. А значит, их хозяевам придется соблюдать Правила дорожного движения и в некоторых случаях – при определенных мощностях двигателя – получать права на управление. Внести соответствующие изменения в ПДД предлагает комиссия Общественной палаты РФ по безопасности и взаимодействию с общественными наблюдательными комиссиями.

К мопедам приравнивают все велосипеды, самокаты и другие индивидуальные средства передвижения, оснащенные электродвигателями. Исключение предлагается лишь для «средств индивидуальной мобильности».

Так предложено обозначать транспортное средство, «имеющее одно или несколько колес (роликов), приводящееся в движение мускульной энергией лица, находящегося на нем, или имеющее систему гироскопической стабилизации». Проще говоря, речь идет о роликовых коньках, самокатах, скейтбордах и т.п.

Им предстоит, как и сейчас, передвигаться исключительно по тротуарам. Электротранспорту же предпишут передвижение по краю проезжей части дороги или по обочине.

При этом для управления таким транспортом хотят ввести возрастной ценз – не моложе 16 лет.

Кроме того, в комиссии Общественной палаты предлагают запретить управлять перечисленными средствами передвижения пьяным и 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.

Обсудить предлагаемые поправки общественники запланировали на круглом столе 19 апреля. «По итогам этого 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», – цитирует ТАСС зампреда комиссии Общественной палаты Александра Холодова.

«Если человек едет на самокате, который не может сильно разогнаться, то пусть он едет, как хочет, надо отстать от него, – считает руководитель рабочей группы Общероссийского народного фронта «Защита прав автомобилистов» Пётр Шкуматов. – И если говорить про электросамокаты, где установлен двигатель с мощностью, которая не позволяет разогнаться больше 20-25 километров в час, я не вижу необходимости в дополнительных ограничениях в ПДД. От таких электросамокатов не надо ожидать, что они будут ездить по дорогам».

«А вот 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», – считает автоэксперт.

В декабре 2020 года Научный центр безопасности дорожного движения МВД России сообщал о росте числа аварий с участием электросамокатов, сигвеев, моноколес и других индивидуальных транспортных средств на 166 процентов. Это данные за 9 месяцев

прошлого года. Всего их произошло 266. В таких авариях погибли 4 и были ранены 279 человек.

«Проблема эта будет разрешена, возможно, даже к тому сезону, о котором я говорю, когда можно будет использовать эти активные средства передвижения.

Мы даем к общему пониманию и определение так называемых средств индивидуальной мобильности, каким образом разрешить их движение на дорогах общего пользования, кому разрешить, как разрешить и, возможно, даже, как контролировать», – пояснял Кузин. Он отмечал, что Госавтоинспекция не может отступать от общего тренда на развитие этого вида транспорта.

Стоит напомнить, что в прошлом году **министерство транспорта** подготовило масштабный проект поправок в ПДД, который должен был ввести то самое понятие «средства индивидуальной мобильности». Его предлагалось распространить на электросамокаты и прочие современные средства передвижения.

Но рабочая группа по регуляторной гильотине в декабре 2020 года вернула законопроект авторам на доработку.

<https://rg.ru/2021/04/15/elektrosamokaty-predlozhili-priravniat-k-mopedam.html>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.04.19; ВСЕ ПУТИ ВЕДУТ В МВД; АВТОИНСПЕКЦИЯ ВОЗВРАЩАЕТ КОНТРОЛЬ ЗА ОРГАНИЗАЦИЕЙ ДВИЖЕНИЯ

Правительственная комиссия по законопроектной деятельности, выяснил “Ъ”, одобрила законопроект, обязывающий власти всех уровней согласовывать с МВД установку знаков, разметки, светофоров и камер. Отсутствие такой процедуры приводит к нарушениям в области безопасности движения и создает угрозу жизни граждан, поясняли в полиции. При аварийно-восстановительных работах и проведении шествий, велопробегов и концертов полиция согласовывать установку знаков не будет.

Поправки к закону «Об организации дорожного движения», подготовленные **Минтранс** в 2020 году, после общественного обсуждения и согласований с ведомствами были вынесены на рассмотрение правительственной комиссии по законопроектной деятельности. “Ъ” ознакомился с заключительным текстом.

Одно из ключевых изменений касается проектов организации дорожного движения (ПОДД; схемы расстановки знаков, разметки, светофоров, камер на дорогах). Эти документы власти всех уровней будут обязаны согласовывать с подразделениями МВД–ГИБДД. Из полномочий полиции эту процедуру исключили в 2013 году. В 2019 году ЛДПР предложила правительству вернуть ее, ссылаясь на случаи, когда власти ряда городов внезапно меняли знаки ограничений, вводили одностороннее движение и т. д. Депутатам ответил первый замминистра МВД Александр Горовой. Он сообщил, что значительная часть нарушений в области безопасности движения допускается именно на этапе разработки ПОДД, в результате создаются «риски причинения вреда жизни и здоровью граждан», поэтому согласование проектов с ГИБДД нужно вернуть. **Минтранс** тогда идею поддержал.

В законопроекте уточняются случаи, когда ПОДД согласовывать не надо.

Первый – аварийно-восстановительные работы после ЧП и аварии, когда движение ограничивается на срок не более двух суток.

Второй – проведение массовых мероприятий на дорогах (спортивных, культурных, киносъемок, шествий, велопробегов, ярмарок), если они длятся не более суток.

Последняя норма введена в законопроект по просьбе Минэкономики. Ведомство посчитало, что разработка ПОДД обходится организаторам массового мероприятия минимум в 150 тыс. руб.

Еще одна поправка упрощает информирование населения о новых платных парковках. Сегодня власти должны предупреждать граждан о нововведениях не позднее чем за 30

дней в «периодических печатных изданиях», а также на сайтах органов власти. Законопроект разрешит ограничиться лишь интернетом. С этой идеей, по данным “Ъ”, выступил вице-мэр Москвы Максим Ликсутов в письме в государственно-правовое управление (ГПУ) президента. Господин Ликсутов счел подобную норму «излишней»: у столичного дептранса своего печатного издания нет, он не обязан его издавать и формально не может требование выполнить. **Минтранс** идею поддержал.

Проект закона, по данным “Ъ”, «в целом» одобрен и рекомендован к рассмотрению на заседании правительства.

Есть и любопытные предложения, которые в текст не вошли. Столичный департамент транспорта, к примеру, просил уточнить действующую норму закона, согласно которой транспорт пожарных, полиции, скорой помощи, ВАИ, Росгвардии, СК, используемый «в связи со служебной необходимостью», от платы за парковку освобождается. В городе сложилась практика, писал Максим Ликсутов начальнику ГПУ Ларисе Брычевой (“Ъ” ознакомился с письмом), когда собственник служебной машины, получив штраф за неоплату парковки, обжалует его, доказывая, что автомобиль использовался по «служебной необходимости», и уходит от ответственности. Вице-мэр просил конкретизировать данный термин, но **Минтранс** счел, что это не относится к предмету законопроекта. Специфика использования автомобилей силовых служб и остальных подобных органов власти «исключает возможность конкретизировать условия предоставления льгот», ответило ведомство мэрии.

Председатель правления Ассоциации юристов России Владимир Груздев, поддержав поправки, подчеркнул важность упрощения процедуры согласования ПОДД. Во время ремонта дороги, пояснил он “Ъ”, часто возникает необходимость во временной установке средств организации движения. Действующий закон, говорит господин Груздев, запрещает размещение знаков, светофоров, сигнальных столбиков, не предусмотренных документацией. 64 региона, говорит член президиума общественной организации «Координационный совет по организации дорожного движения» Евгений Литвин, сегодня уже согласовывают с МВД проекты организации движения, качество подготовки документации в этих случаях гораздо выше. В случаях, когда местные власти ставят знаки с «нестандартными» ограничениями (70 км/ч, 40 км/ч и пр.), нужно вводить не только согласование с ГИБДД, но и четкое обоснование, для чего это вводится, и устанавливать сроки действия указателей, считает координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов.

Евгений Литвин заметил, что в первоначальной редакции законопроекта планировалось ввести термин «Затор», но в заключительном тексте его нет.

Сегодня, напоминает эксперт, ПДД запрещают выезжать на перекресток или его участок, обозначенный разметкой «вафельницей», при образовавшемся заторе. Но сам термин до сих пор не расшифрован, что вызывает неоднозначное толкование.

«Законопроект не внесет какие-либо существенные изменения в действующую практику», ГИБДД входит в состав межведомственной комиссии по рассмотрению ПОДД, заявили “Ъ” в столичном Центре организации дорожного движения. Дорожные камеры также устанавливаются на основании паспортов, которые согласуются Госавтоинспекцией.

<https://www.kommersant.ru/doc/4780868>

ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА ЕРЕМИНА; 2021.04.17; ТО В ФОТОШОПЕ: В РЕФОРМЕ ТЕХОСМОТРА НАШЛИ СЛАБОЕ МЕСТО; СИСТЕМА ФОТОФИКСАЦИИ ТЕХОСМОТРА НЕ СТАЛА ПРЕПЯТСТВИЕМ ДЛЯ МОШЕННИКОВ, ПОДДЕЛЫВАЮЩИХ ДИАГНОСТИЧЕСКИЕ КАРТЫ

Реформа техосмотра должна была бороться с нелегальными диагностическими картами, но мошенники массово осваивают фотошоп. Операторы ТО жалуются: специальное оборудование для съемки потребует серьезных затрат. Автовладельцы напуганы

чрезмерными требованиями к состоянию автомобилей и готовы покупать фальшивые карты онлайн. Почему идея с фотофиксацией не работает и сложно ли пройти техосмотр по-честному, разбирались «Известия».

С 1 марта вступили в силу изменения в процедуре техосмотра. И хотя действующие диагностические карты продлили до осени, части автомобилистов приходится проходить ТО по новым правилам.

Главное нововведение – фотофиксация автомобиля на станции и отправка данных в ГИБДД. Фотографируют машину при въезде и выезде из СТО. Фото, координаты места проведения осмотра, время начала и окончания проверки автомобиля вместе со сведениями технического диагностирования заносятся оператором в Единую автоматизированную информационную систему технического осмотра (ЕАИСТО), которую ведет МВД.

Пририсовываем вашу машину

Требования к съемке обычные, какого-то специального оборудования и программного обеспечения не требуется. Этим-то и воспользовались мошенники, на борьбу с которыми и была изначально направлена реформа.

Дело в том, что все данные о дате и месте съемки, передающиеся в базу, хранятся всего лишь в EXIF файле, который легко редактируется. Более того, фиксация координат и оборудование, которое должно это делать, никак не регламентируются в приказе **Минтранса**.

На фотографию сервисной станции злоумышленники просто пририсовывают машину в нужное место, а геотеги и время вручную вписывают в метаданные файла. Для передачи требуется всего лишь компьютер с установленным программным обеспечением оператора ТО с нужной электронной подписью и данные для подключения к базе ГИБДД. Таким образом, имея на руках отретушированные фотографии, учетную запись, вход в ЕАИСТО и подпись, мошенник может создать диагностическую карту и прислать ее в базу ГИБДД.

Главное, чтобы в базе были

Страховщики разводят руками и отмечают, что всё, что им нужно для оформления ОСАГО, – это информация в ЕАИСТО. В случае ДТП из-за неисправности ТС страховая пойдет разбираться с оператором техосмотра, а не с автовладельцем.

«У страховщиков нет полномочий самостоятельно определять подлинность диагностических карт (ДК). Причем с 1 марта 2021 года ДК формируется в электронном виде и хранится в базе ЕАИСТО. Госконтроль за проведением ТО ФЗ 170 о техническом осмотре возложен на ГИБДД, именно она и должна проверять правила проведения ТО и при выявлении нарушений в праве аннулировать выпущенную оператором ТО ДК, – рассказал «Известиям» заместитель исполнительного директора РСА Сергей Ефремов. – Если причиной страхового события стало ДТП из-за неисправного ТС и эта неисправность могла и должна была быть выявлена при проведении техосмотра, то страховщик после возмещения убытка пострадавшему вправе предъявить регрессные требования оператору ТО на возмещение понесенных затрат».

В **Минтрансе** и ГИБДД, куда обратился корреспондент «Известий», на момент подготовки материала каких-либо разъяснений не дали.

Выход есть, а денег нет

Участник разработки ГОСТ на комплексы фотовидеофиксации Григорий Шухман считает, что проблема шифрования данных решается достаточно просто. Однако потребуется специальное оборудование и программные разработки.

«По моему мнению, МВД должно сформулировать требования к импортируемому материалу и формату пакета данных, которые должен выдавать комплекс на станции техобслуживания. Само оборудование должно быть официально сертифицировано как средство измерения, которое соответствует требованиям формата работы с ЕАИСТО», – отметил Шухман.

Эксперт предлагает два варианта решения проблемы с оборудованием: «мобильный» и штатный.

«Прежде всего это может быть мобильное средство на базе планшета типа паркнетов без автоматического режима и прочих наворотов. Такое решение подходит для использования на пунктах ТО, которые находятся на выделенных площадках, им можно сфотографировать автомобиль непосредственно у ворот ангара, где проводится ТО. Второй вариант – стационарный комплекс с несколькими камерами, закрепленными на въездах, и вынесенным приемником системы навигации. Оптимален для пунктов, находящихся в глубине зданий, где нет открытого неба у входа на линию осмотра. Таким образом, фиксация проводится автоматически при въезде и выезде на пункт или линию ТО», – рассказал Шухман. Он подчеркнул, что второй вариант комплекса при запуске и работе должен автоматически проверять целостность каналов и связь с приемником системы навигации и камерами.

Шухман обратил внимание, что МВД должно дать «точку входа» для подключения средств фиксации, чтобы они по команде оператора либо автоматически могли передавать материалы фиксации и результаты измерений на сервер ЕАИСТО МВД.

Сколько стоит такое оборудование, можно представить на примере камер фотовидеофиксации, которые давно уже работают в Москве. Например, стоимость одного комплекса «Паркон», включающего в себя модуль навигации, – 249 тыс. рублей. Еще 110 тыс. рублей нужно будет заплатить за комплект для обработки данных, в который входит рабочая станция с установленным программным обеспечением, компакт-диск с ПО и ЖК-монитором. Всего – 359 тыс. рублей на одну точку техосмотра. Разумеется, такие траты сильно скажутся на стоимости диагностической карты и могут сравнять стоимость ее получения с ценой нелегальной покупки.

Техосмотр «по-честному»?

Получить диагностическую карту, честно пройдя техосмотр, возможно, если автомобиль в ухоженном состоянии и максимально приближен к заводской комплектации. На лобовом стекле не должно быть трещин с водительской стороны в районе работы дворников. Дополнительные гаджеты желательно убрать.

Поэтому далеко не все автомобили сегодня могут честно пройти техосмотр с первой попытки. Ведь средний возраст парка в России, по данным аналитического агентства «Автостат», составляет 13 лет. Напомним, что автомобилям старше 10 лет нужно проходить ТО раз в год.

Председатель Союза операторов технического осмотра Максим Бурдюгов отмечает, что в среднем около 40% автомобилей не проходят ТО с первой попытки. При этом практически все, кто не прошел ТО сразу, возвращаются на повторный осмотр, устранив неисправность, и получают диагностическую карту.

Бурдюгов рассказал, что в своей практике сталкивался с попытками «откупаться» от оператора. Но выявление такого подлога может очень дорого стоить как техническому эксперту, так и всей станции.

«Есть клиенты, которые пытаются договориться на месте, но в основном операторы не идут на сговор. Оператор несет ответственность за каждую выданную диагностическую карту, и если будет выявлено, что технический осмотр был проведен не в полном объеме или с нарушением, оператор заплатит штраф 200–300 тыс. рублей за каждый случай на юридическое лицо и 30–50 тыс. рублей на должностное лицо технического эксперта», – отметил председатель Союза операторов технического осмотра.

Где «Жигули» были – там уже нечего бояться

Судя по отзывам на форумах и в соцсетях, даже «Жигули» старше 20 лет без труда получают заветную диагностическую карту. Например, у владельца выпущенного в далеком 1984-м ВАЗ-2104 не возникло особых проблем при прохождении ТО, «кроме одной габаритной лампы и, как назло, новой потекшей крышки радиатора».

«Требования сейчас стали помягче, чем раньше. Замечания носят больше рекомендательный характер», – написал в своем блоге еще один владелец ВАЗ-2101, выпущенного в 1976 году. И пожаловался, что после 10 минут проверки оставшееся время ему пришлось коротать в ожидании.

Дело в том, что согласно требованиям федерального закона № 170-ФЗ от 01.07.2011 продолжительность техосмотра легкового автомобиля должна занимать от 34 до 39 минут. Фотофиксация производится при въезде и выезде, поэтому в «ловушку» попадают и владельцы более молодых авто.

«Всё вышеперечисленное заняло минут 10–12, а потом меня почти 20 минут развлекали анекдотами и разговорами за жизнь, поскольку база не дает загрузить фото машины «после» ранее чем через 30 минут», – описал в своем блоге прохождение техосмотра владелец Lada Vesta.

<https://iz.ru/1152161/elena-eremina/v-fotoshope-v-reforme-tekhosmotra-nashli-slaboe-mesto>

ТАСС; 2021.04.16; МИНТРАНС НАСТАИВАЕТ НА ПРИОРИТЕТЕ Ж/Д ПЕРЕВОЗОК ДЛЯ КОНТРАКТОВ «ВЕЗИ ИЛИ ПЛАТИ»

Минтранс России доработал законопроект о долгосрочных контрактах по принципу «вези или плати» между РЖД и грузоотправителями, сохранив при этом приоритет для предоплаченных железнодорожных перевозок грузов. Это следует из письма **замминистра транспорта Владимира Токарева** в адрес аппарата правительства (текст письма имеется в распоряжении ТАСС).

Поправки **Минтранса** и поручение президента

Президент РФ Владимир Путин 2 марта провел совещание о развитии угольной отрасли и поручил до 30 апреля 2021 года заключить долгосрочные договоры между РЖД и угледобывающими компаниями о вывозе продукции в восточном направлении. Изменений приоритетности доступа грузов к инфраструктуре для договоров поручением президента предусмотрено не было.

Минтранс России затем подготовил поправки к уставу железнодорожного транспорта. Законопроект предполагает, что между крупными грузоотправителями и РЖД заключаются долгосрочные контракты на условиях взаимной ответственности владельца груза и перевозчика, при этом грузы по этим договорам едут в приоритетном порядке.

Первый вице-премьер Андрей Белоусов поручил доработать законопроект. Как сообщало издание «Коммерсантъ», основные претензии состояли в возможной дискриминации других пользователей железных дорог и несимметричности ответственности РЖД и грузоотправителей.

Позиция **Минтранса** и ФАС

Токарев в докладе, приложенном к письму, отмечает, что законопроект согласован Минэкономразвития и Минпромторгом, получил заключение Минюста. Как следует из материалов рассмотрения документа, против введения приоритета для грузов, которые едут по контрактам «вези или плати», выступила Федеральная антимонопольная служба.

«Предлагаемые изменения создадут предпосылки для создания дискриминационных условий и непрозрачности распределения мощностей инфраструктуры между грузоотправителями», – заявили в ФАС. **Минтрансом** замечания ФАС учтены не были.

Приоритет доступа для контрактов «вези или плати» в доработанной версии документа в итоге закреплен следующим образом.

«Перевозки грузов, выполняемые по договорам об организации перевозок с дополнительными условиями, осуществляются в первоочередном порядке с учетом очередности, определяемой правительством Российской Федерации», – говорится в новой версии законопроекта, которая также приложена к письму **Токарева**.

Позиция юристов

Коллегия адвокатов «Юков и партнеры» ранее представила правовое заключение с анализом действующего законодательства на предмет возможности заключения долгосрочных контрактов на вывоз грузов от имени старшего партнера Марка Каретина (есть в распоряжении ТАСС).

В нем говорится, что нормативно-правовая база позволяет заключать такие договоры на основе взаимной и соразмерной ответственности. В заключении коллегии отмечается, что договоры при этом не могут давать приоритет тем или иным грузоотправителям.

«При заключении договоров перевозчиком <...> должны быть учтены провозные и пропускные способности», в том числе инвестиционные планы РЖД по расширению и модернизации инфраструктуры, заключает Каретин.

<https://tass.ru/ekonomika/11167793>

ТАСС; 2021.04.16; ПОЕЗДА МОСКОВСКИХ ЦЕНТРАЛЬНЫХ ДИАМЕТРОВ ПЕРЕВЕЗЛИ 200 МЛН ЧЕЛОВЕК ЗА 1,5 ГОДА

Поезда Московских центральных диаметров (МЦД) перевезли 200 млн пассажиров за 1,5 года после запуска транспортного проекта. Об этом сообщается в пятницу в официальном Telegram-канале столичного департамента транспорта.

«200 млн! Ровно столько пассажиров перевезли МЦД с момента открытия. Московские центральные диаметры стали основой агломерационного транспорта, который навсегда изменил не только транспортный ландшафт, но и жизнь столичного региона», – сообщается в релизе.

Как отметил заммэра Максим Ликсутов, чьи слова приводятся в сообщении, в прошлом году был полностью обновлен парк поездов, открыты 15 станций МЦД. В этом году заработают еще 12 – с учетом уже открытого в январе вокзала на станции Баковка МЦД-1. По его словам, в современных поездах МЦД намного комфортнее, а новая билетная система позволяет существенно экономить на поездках.

«Успешность проекта можно оценить по его полезности для жителей. Пассажиропоток на диаметрах восстановился быстрее, чем на любом другом виде транспорта. <...> МЦД становятся импульсом к развитию территорий – повышается их привлекательность для жизни и бизнеса. И мы продолжим активную работу по развитию как существующих линий, так и по созданию новых», – сказал Ликсутов.

Движение по первым Московским центральным диаметрам от Одинцово до Лобни и от Нахабино до Подольска открыли в ноябре 2019 года. С большинства станций МЦД можно сделать пересадки на метро, МЦК и радиальные направления МЖД. Всего планируется открытие пяти диаметров. Еще осталось ввести в эксплуатацию МЦД-3 от Зеленограда до Раменского, МЦД-4 – от Апрелевки до Железнодорожного и МЦД-5 Пушкино – Домодедово.

<https://tass.ru/moskva/11166979>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.04.16; В РСПП ПРЕДЛОЖИЛИ РАЗВИВАТЬ КРУГЛОГОДИЧНУЮ НАВИГАЦИЮ НА ЮГЕ РОССИИ

Развивать круглогодичную навигацию по внутренним водным путям на юге России может быть выгоднее, чем ожидать строительство шлюза на Городецком гидроузле для решения проблемы обмеления Волги, считают в Российском союзе промышленников и предпринимателей. Для выбора варианта развития внутренних водных путей России стоит оценить потенциальные инвестиции и ожидаемый результат.

Чтобы помочь «умирающему» водному транспорту нужно выбрать самый эффективный путь, заметил председатель подкомиссии по морскому, речному транспорту и портовой индустрии РСПП Роман Троценко.

«Для нас самым большим подарком был бы не Городец, а круглогодичная навигация на юге России», – сказал он в ходе заседания подкомиссии. Выйти на круглогодичную навигацию нужно и можно на Волго-Донском канале. Это позволит перевозить грузы по воде из Каспийского моря, далее в Астрахань, Волгоград, затем по Волго-Донскому каналу с выходом в Азовское море. Уже есть инженерные решения для предотвращения образования льда, например, системы перемешивания воды, сказал Троценко.

Неразвитость внутренних водных путей России сдерживает экономическое развитие регионов. На Поволжье развивают производство растительного масла, но на север страны отправить по реке товар не могут, так как нет необходимых глубин. В итоге потребители переплачивают за продукт в одной части страны, когда в другой производители терпят убытки из-за низких цен. Каждую осень в приволжских регионах падает цена на высокосортную муку, так как производители не могут вывезти зерно и вынуждены перемалывать его. В Череповце развивают производство удобрений, но не могут отправить товар на экспорт к Черному морю. Предприятия и их работники теряют доходы. Транзитные грузы также невозможно доставить из Черного моря на Балтику, отметили представители транспортных компаний.

Одну из ключевых проблем речного судоходства в России – обмеление Волги пытаются решить годами. Средневолжское территориальное управление Росрыболовства даже обращалось в суд по фактам обмеления Волги из-за нарушения правил охраны водных биологических ресурсов. В **Минтрансе** поддерживают вариант строительства низконапорного гидроузла около Нижнего Новгорода. Но против этого проекта выступают в Нижегородской области, опасаясь подтоплений. Рассматривается также вариант строительства дополнительной камеры шлюза уже работающего Городецкого гидроузла, а также проведение углубления дна реки. Работы по устранению мелководных участков на Волге от Городца до Нижнего Новгорода начнут в этом году, сообщил ранее **заместитель министра транспорта Александр Пошивай**.

Но дополнительный шлюз позволит только увеличить пропускную способность узкого участка реки, но не глубину, отмечают представители судоходных компаний. То есть большегрузные суда все равно не смогут проходить проблемный участок. А на строительство Нижегородского гидроузла требуется около 70 млрд рублей. В РСПП сомневаются, что деньги найдутся быстро.

Развитие южных водных путей обойдется дешевле. При этом можно будет привлечь новые грузы, в том числе идущие транзитом из Азии, считают в РСПП. К тому же расширению периода навигации на юге поможет завершение строительства Багаевского гидроузла.

Водным путем Азов – Дон проходит в среднем 12 млн тонн грузов в год, а максимальная пропускная способность – 14 млн тонн. Но на этой транспортной артерии нужно поменять два деревянных шлюза.

Для проработки южного направления в РСПП нужно создать рабочую группу и заказать исследование для экономического обоснования необходимых инженерно-технических работ и потенциальных грузопотоков, отметил Троценко.

<https://rg.ru/2021/04/16/v-rspp-predlozhili-razvivat-kruglogodichnuiu-navigaciiu-na-iuge-rossii.html>