



Ежедневный мониторинг СМИ

20 АПРЕЛЯ 2021

СОДЕРЖАНИЕ

1 КАНАЛ НОВОСТИ В 21:00; 2021.04.19; ВЛАДИМИР ПУТИН ПРОВЕЛ ВИДЕОКОНФЕРЕНЦИЮ СО СВОЕЙ АДМИНИСТРАЦИЕЙ И ПРАВИТЕЛЬСТВОМ	5
РОССИЯ 24; 2021.04.19; НА РАЗВИТИЕ АВТОДОРОГ В РОССИИ ПОТРАТЯТ 93 МИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ	5
1 КАНАЛ НОВОСТИ В 18:00; 2021.04.19; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВЫДЕЛИТ ПОЧТИ 100 МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО И МОДЕРНИЗАЦИЮ ДОРОГ	5
РОССИЯ 24; 2021.04.19; ВЫВОЗНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ ТУРЦИИ И ТАНЗАНИИ ВЕРНУЛИ ДОМОЙ БОЛЕЕ 40 ТЫСЯЧ РОССИЯН	6
РОССИЯ 1; АЛЕКСЕЙ ЦЕЛИШЕВ; 2021.04.19; ВЛАДЕЛЬЦАМ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ ПРЕДЛОЖАТ ВЫУЧИТЬСЯ НА ПРАВА. ВЕСТИ. ДЕЖУРНАЯ ЧАСТЬ	6
5 КАНАЛ; 2021.04.20; ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ В РОССИИ МОГУТ ПРИРАВНЯТЬ К МОПЕДАМ. ТАК СЕЙЧАС В КИТАЕ	6
ТЕЛЕКАНАЛ С-ПЕТЕРБУРГ; 2021.04.17; АТОМОХОДЫ И НАУКОЕМКИЕ ТЕХНОЛОГИИ: ПЕТЕРБУРГ СТАНОВИТСЯ ПЛОЩАДКОЙ ДЛЯ ОСВОЕНИЯ АРКТИКИ	7
ТАСС; 2021.04.19; СКОРОСТНУЮ ТРАССУ МОСКВА – КАЗАНЬ ДОЛЖНЫ ВВЕСТИ В СТРОЙ В НАЧАЛЕ 2024 ГОДА	8
ИНТЕРФАКС; 2021.04.19; СРЫВ СРОКОВ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА «ЯКУТСК» МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К ПРИОСТАНОВКЕ ПОЛЕТОВ ЗИМОЙ – ГЛАВА ЯКУТИИ	8
ТАСС; 2021.04.20; РЖД СООБЩИЛИ, ЧТО СТРОИТЕЛЬСТВО ВТОРОГО СЕВЕРОМУЙСКОГО ТОННЕЛЯ ОЦЕНИВАЮТ В 170 МЛРД РУБЛЕЙ	9
ТАСС; 2021.04.20; РЖД ОЦЕНИВАЮТ РАБОТЫ НА ТРЕТЬЕМ ЭТАПЕ МОДЕРНИЗАЦИИ БАМА И ТРАССИБА В 350-700 МЛРД РУБЛЕЙ	10
РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2021.04.20; В РЖД ДОПУСТИЛИ УДОРОЖАНИЕ МОДЕРНИЗАЦИИ БАМА НА 40 МЛРД	11
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2021.04.20; РЕЛЬСЫ БЫ ДЕЛАТЬ ИЗ ЭТИХ ЛЮДЕЙ; БАМ ОЩУТИЛ ДЕФИЦИТ РАБОЧЕЙ СИЛЫ	12
ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА ЗГИРОВСКАЯ; 2021.04.20; УЧАСТОК БАМА ДЛЯ РЖД ЗА 3 МЛРД РУБЛЕЙ ПОСТРОЯТ ВОЕННЫЕ; ТРАНСПОРТНОЙ МОНОПОЛИИ НЕ ХВАТАЕТ МИГРАНТОВ НА СТРОЙКЕ ВТОРОЙ ВЕТКИ МАГИСТРАЛИ	14
РОССИЯ 1; АЛЕКСАНДР РУДЕНКО; 2021.04.19; В СОЧИ ЗАВЕРШАЮТ РЕМОНТ МОСТА СТРАТЕГИЧЕСКОГО ЗНАЧЕНИЯ. ВЕСТИ	16
ГТРК ВОЛГОГРАД; 2021.04.19; ВОЛГОГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ РЕАЛИЗУЕТ КРУПНЫЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОЕКТЫ В СРОК	16
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ.РФ; 2021.04.19; В ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ БОЛЕЕ 400 КМ ДОРОГ В 2021 ГОДУ	18

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ.РФ; 2021.04.19; В САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ ДОРОГУ, КОТОРАЯ СОЕДИНЯЕТ БОЛЕЕ 20 НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ	18
ТАСС; 2021.04.19; ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ТРАССЫ В РАДИУСЕ 50 КМ ОТ ОМСКА РАСШИРЯТ ДО ЧЕТЫРЕХ ПОЛОС	19
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ.РФ; 2021.04.19; В ЧЕБОКСАРАХ ОТРЕМОНТИРУЮТ ОДНУ ИЗ ЗНАКОВЫХ ДОРОГ ГОРОДА	19
ТАСС; 2021.04.19; ФАС ОБЖАЛОВАЛА РЕШЕНИЕ СУДА О ТОРГАХ ПО РЕМОНТУ ЧЕЛЯБИНСКИХ ДОРОГ	20
ТАСС; 2021.04.19; РЕМОНТ АВАРИЙНЫХ МОСТОВ В ПРИМОРЬЕ С 2022 ГОДА БУДУТ ВЕСТИ ПО НАЦПРОЕКТУ	20
ТАСС; 2021.04.19; АВИАКОМПАНИИ ВЕРНУЛИ ИЗ ТУРЦИИ ПОЧТИ 40 ТЫС. РОССИЯН	21
ТАСС; 2021.04.19; РОСАВИАЦИЯ РЕКОМЕНДУЕТ ТРАНЗИТНЫМ ТУРИСТАМ САМОСТОЯТЕЛЬНО ПЛАНИРОВАТЬ ВОЗВРАЩЕНИЕ ДОМОЙ	21
ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.04.20; ЗАШЛИ НА БОРТ: АВИАКОМПАНИИ РФ НА ФОНЕ КРИЗИСА ПОЛУЧАТ 90 САМОЛЕТОВ; ПЕРЕИЗБЫТОК МОЩНОСТЕЙ МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К СНИЖЕНИЮ ЦЕН НА БИЛЕТЫ НА РОССИЙСКИЕ КУРОРТЫ	22
КОММЕРСАНТЬ; АЙГУЛЬ АБДУЛЛИНА; 2021.04.20; ИЗ ТУРЦИИ С УБЫТКОМ; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ НЕДОПОЛУЧАТ 17 МЛРД РУБЛЕЙ ОТ ПРЕКРАЩЕНИЯ ПОЛЕТОВ	24
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.04.20; ТРУДНАЯ ДОРОГА К ДОКУ; КИТАЙСКАЯ КОМПАНИЯ ЗАТОРМОЗИЛА ПРОЕКТ ДЛЯ АТОМНЫХ ЛЕДОКОЛОВ.....	25
ВЕДОМОСТИ; ВАЛЕРИЙ КОДАЧИГОВ; 2021.04.20; «ТРАНСТЕЛЕКОМ» ПОСТРОИЛ КВАНТОВУЮ СЕТЬ МОСКВА – ПЕТЕРБУРГ; ЗАПУСТИТЬ ЕЕ ПЛАНИРУЮТ ВО II КВАРТАЛЕ ЭТОГО ГОДА	26
ВЕДОМОСТИ; МАТВЕЙ КАТКОВ, АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2021.04.20; ГОСУДАРСТВО ПОДДЕРЖИТ «ПЕЧОРУ СПГ»; ПРОЕКТ ПОГИБШЕГО ДМИТРИЯ БОСОВА СТАНЕТ РЕАЛЬНОСТЬЮ	28
ТАСС; 2021.04.19; ЭКСПЕРТЫ ВОЗЛОЖИЛИ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА КОНТЕЙНЕРНЫЙ КРИЗИС НА СЕВЕРНУЮ АМЕРИКУ	29
РОССИЯ 1; 2021.04.19; НА ПЕРЕЛЕТ ИЗ БЕЛГОРОДА В МИНВОДЫ ВЫДЕЛЯТ СУБСИДИИ. ВЕСТИ	30
РБК; АННА АНДРИЕВСКАЯ; 2021.04.20; ОТКАЗ ОТ КОРОТКИХ ПЕРЕЛЕТОВ: КАК АВИАЦИИ СОКРАТИТЬ УГЛЕРОДНЫЙ СЛЕД.....	30
ТАСС; 2021.04.19; РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОПОРТА МУРМАНСК ВОШЛА В ПЛАН МЕРОПРИЯТИЙ ПО РАЗВИТИЮ АРКТИКИ	34
РИА НОВОСТИ; 2021.04.19; В СОВФЕДЕ ПРИЗВАЛИ «АЭРОФЛОТ» УСТАНОВИТЬ БОЛЕЕ ГИБКИЕ ТАРИФЫ НА БИЛЕТЫ	34
ТАСС; 2021.04.19; ФАС ПРОВЕДЕТ СОВЕЩАНИЕ ПО ЦЕНАМ НА АВИАБИЛЕТЫ В СВЯЗИ С ОГРАНИЧЕНИЕМ РЕЙСОВ В ТУРЦИЮ.....	34
ТАСС; 2021.04.19; ФАС ПРЕДЛОЖИЛА РАССМОТРЕТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ ОТКРЫТИЯ НЕСКОЛЬКИХ ВНЕШНИХ ТУРНАПРАВЛЕНИЙ	35
РИА НОВОСТИ; 2021.04.19; В ВОЗ РЕКОМЕНДОВАЛИ НЕ ТРЕБОВАТЬ ДОКАЗАТЕЛЬСТВА ВАКЦИНАЦИИ ДЛЯ ПЕРЕЛЕТОВ	35
РИА НОВОСТИ; 2021.04.19; БОЛЬШИНСТВО РОССИЙСКИХ ТУРИСТОВ ПЕРЕНОСЯТ ПОЕЗДКИ В ТУРЦИЮ НА ДРУГИЕ ДАТЫ	36
ТАСС; 2021.04.19; В «АЭРОФЛОТЕ» СООБЩИЛИ, ЧТО ТАРИФЫ КОМПАНИИ НИЖЕ УРОВНЯ 2019 ГОДА НА 10-15%	36

ТАСС; 2021.04.19; «ПОБЕДА» ИЗ-ЗА ОГРАНИЧЕНИЯ РЕЙСОВ В ТУРЦИЮ МОЖЕТ НЕДОПОЛУЧИТЬ 500 МЛН РУБЛЕЙ ВЫРУЧКИ.....	37
ТАСС; 2021.04.19; ПЕРВЫЕ ПОЛЕТЫ НА СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС ЧЕРЕЗ ТАЙМЫР МОГУТ НАЧАТЬСЯ В 2022 ГОДУ	37
ТАСС; 2021.04.19; ПРЯМОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ ЭСТОНИЕЙ И РОССИЕЙ ВОЗОБНОВИТСЯ 25 АПРЕЛЯ.....	38
ТАСС; 2021.04.19; ПОСОЛЬСТВО В МОСКВЕ СООБЩИЛО, ЧТО РОССИЯНЕ МОГУТ БЕСПРЕПЯТСТВЕННО ПОСЕЩАТЬ ТАДЖИКИСТАН.....	38
РИА НОВОСТИ; 2021.04.19; РОСАВИАЦИЯ НАЗНАЧИЛА АВИАКОМПАНИЮ NORDWIND ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ В ИРАН.....	38
РИА НОВОСТИ; 2021.04.19; ЭКСПЕРТЫ РАССКАЗАЛИ, ЧТО ПРОИСХОДИТ С РЕЙСАМИ НА КИПР	38
РОССИЯ 1; 2021.04.19; В ЯРОСЛАВСКИХ ТРАМВАЯХ НАЧАЛИ ТЕСТИРОВАТЬ ВАЛИДАТОРЫ. ВЕСТИ	39
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.04.20; ПОЕДЕМ ПО ЗАКОНУ?; ПРАВИЛАМ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПРЕДЛАГАЮТ ПОВЫСИТЬ СТАТУС	39
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.04.20; ПРАВА НА КОЛЕСО; САМОКАТЫ ДОПУСТЯТ НА ДОРОГИ И ПРИРАВНЯЮТ К МОПЕДАМ.....	40
МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; АНТОН РАЗМАХНИН; 2021.04.20; «ПЬЯНЫМ ДОЕХАТЬ ДО ДОМА»: ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ РЕШИЛИ ПРИРАВНЯТЬ К СКУТЕРАМ; КОНТРОЛЬ ЗА «МИКРОТРАНСПОРТОМ» СОБРАЛИСЬ УЖЕСТОЧИТЬ	42
АСН; 2021.04.19; «СБЕРБАНК СТРАХОВАНИЕ»: БОЛЕЕ ПОЛОВИНЫ РОССИЯН ГОТОВЫ ПЕРЕСЕСТЬ С ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА НА САМОКАТЫ И ГИРОСКУТЕРЫ.....	43
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.04.20; ГАИ ДАЕТ ЗНАКИ; ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ БУДЕТ УТВЕРЖДАТЬ ОРГАНИЗАЦИЮ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	44
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИСЛАВ КУЛИКОВ; 2021.04.20; БЕЗ СУДА РАССУДЯТ; УРЕГУЛИРОВАТЬ СПОРЫ С ТАКСИСТАМИ И КАРШЕРИНГОМ МОЖНО БУДЕТ НА ПОРТАЛЕ ГОСУСЛУГ	45
ИЗВЕСТИЯ; МАРТА ЛИТВИНОВА; 2021.04.20; ТАРИФ «ХМЕЛЬНОЙ»: В РОССИИ ВЫРОСЛО ЧИСЛО ДТП С ПЬЯНЫМИ ТАКСИСТАМИ; В ПРОШЛОМ ГОДУ ЧИСЛО ЖЕРТВ ТАКИХ АВАРИЙ УВЕЛИЧИЛОСЬ ПОЧТИ В 2,5 РАЗА	46
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.04.20; ГИБДД ВЫБИВАЕТ ПОЧВУ ИЗ-ПОД ТРЕНОГ; ПЕРЕДВИЖНЫХ КАМЕР ФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ СТАНОВИТСЯ МЕНЬШЕ	48
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; СЕРГЕЙ ТИХОНОВ; 2021.04.20; БЕНЗИН ВСТАЕТ НА МЕСТЕ; ЗАПРЕТ НА ЭКСПОРТ ТОПЛИВА ОСТАНОВИТ РОСТ ЦЕН НА АЗС.....	50
REGNUM; 2021.04.19; В ГОСДУМЕ ОЖИДАЮТ СНИЖЕНИЯ КОРРУПЦИИ ОТ ВОЗВРАЩЕНИЯ КАМЕР И ЗНАКОВ В МВД.....	51
ТАСС; 2021.04.19; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА ХОТЯТ ЗАКЛЮЧИТЬ НА ПМЭФ СОГЛАШЕНИЯ ПО ОБНОВЛЕНИЮ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА	51
ТАСС; 2021.04.19; «РОССЕТИ» УВЕЛИЧАТ ЧИСЛО ЗАРЯДНЫХ СТАНЦИЙ ДЛЯ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ ДО 1,3 ТЫС. К 2025 ГОДУ	52
ТАСС; 2021.04.19; В САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАПУСТЯТ 16 ЗАРЯДНЫХ СТАНЦИЙ ДЛЯ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ ДО 2025 ГОДА	52

Министерство транспорта РФ

ТАСС; 2021.04.20; ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ МЕЖДУ КИТАЕМ И ЕС МОГУТ ПРЕВЫСИТЬ 1 МЛН КОНТЕЙНЕРОВ В ГОД – АССОЦИАЦИЯ.....	53
ПРАЙМ; 2021.04.19; ПГК БУДЕТ ПЕРЕВОЗИТЬ ПОЛОВИНУ ВСЕХ КИТАЙСКИХ ГРУЗОВ, ПРИБЫВАЮЩИХ В ЗАБАЙКАЛЬСК	53
ПРАЙМ; 2021.04.19; «ДОЧКА» РЖД НЕ ПЛАНИРУЕТ ПОВЫШАТЬ ТАРИФЫ НА ПОЕЗДА ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ.....	53
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НИКОЛАЙ ГРИЩЕНКО; 2021.04.19; ПЕРВЫЙ В РОССИИ КРУИЗНЫЙ ПОЕЗД ПРОЙДЕТ ЧЕРЕЗ РОСТОВ И ЭЛИСТУ	54
РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО; 2021.04.19; В ОМСКОЙ ОБЛАСТИ РАЗРАБАТЫВАЮТ КОНЦЕПЦИЮ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА.....	55
ПРАЙМ; 2021.04.19; ПРОГРАММУ СТРОИТЕЛЬСТВА ГРУЗОВЫХ АРКТИЧЕСКИХ СУДОВ В РФ РАЗРАБОТАЮТ ДО КОНЦА 2021 Г.....	56
ИНТЕРФАКС; 2021.04.19; ВЕДОМСТВА ВО II КВ. 2022 Г ПРЕДСТАВЯТ МЕХАНИЗМ ФИНАНСИРОВАНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА СЕРИЙНЫХ ЛЕДОКОЛОВ «ЛИДЕР»	56
ИНТЕРФАКС; 2021.04.19; ВЕДОМСТВА В IV КВ. ДОЛОЖАТ ПРАВИТЕЛЬСТВУ О ПОДДЕРЖКЕ СТРОИТЕЛЬСТВА СООРУЖЕНИЙ ДЛЯ СПГ-ЗАВОДОВ В МУРМАНСКЕ	57

ПУБЛИКАЦИИ

1 КАНАЛ НОВОСТИ В 21:00; 2021.04.19; ВЛАДИМИР ПУТИН ПРОВЕЛ ВИДЕОКОНФЕРЕНЦИЮ СО СВОЕЙ АДМИНИСТРАЦИЕЙ И ПРАВИТЕЛЬСТВОМ

Кадры, которые пришли только что. Президент 19 апреля в Ново-Огареве провел видеоконференцию со своей администрацией и с правительством в преддверии послания Федеральному собранию.

«В целом мы подходим к тому, чтобы договориться поставить точку по некоторым важнейшим направлениям, к которым я безусловно отношу социальную сферу и проекты инфраструктурного развития. Поэтому давайте сейчас подведем хотя бы промежуточный итог для того, чтобы завтра в ходе совместной работы поставить окончательную точку по тем вопросам, которые я отметил. Конечно, нам нужно чтобы и результат был максимальным с точки зрения развития экономики, поддержки предприятий, поддержки людей, особенно тех людей, которые нуждаются в поддержке со стороны государства. И чтобы рачительно мы отнеслись к государственным финансам, чтобы каждый рубль был эффективно использован и пошел на пользу развития экономики и каждого конкретного человека, на поддержку которого эти средства будут направляться», – сказал глава государства.

<https://www.1tv.ru/news/2021-04-19/405171->

[vladimir-putin-provel-videokonferentsiyu-so-svoey-administratsiey-i-pravitelstvom](https://www.1tv.ru/news/2021-04-19/405171-vladimir-putin-provel-videokonferentsiyu-so-svoey-administratsiey-i-pravitelstvom)

РОССИЯ 24; 2021.04.19; НА РАЗВИТИЕ АВТОДОРОГ В РОССИИ ПОТРАТЯТ 93 МИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ

Правительство направит на развитие сети автомобильных дорог в России в этом году 93 миллиарда рублей, около половины из них на строительство скоростной трассы Москва – Нижний Новгород – Казань, сообщил глава правительства РФ **Михаил Мишустин** на совещании с **вице-премьерами**. Это почти половина из того, что запланировано 2021-2022 годы.

В целом правительство в ближайшие два года направит на ремонт, реконструкцию и строительство автомобильных дорог 100 миллиардов рублей, следует из распоряжения главы правительства.

Правительство ежегодно направляет деньги на ремонт, обновление и развитие сети автодорог. «Направим на эти цели 93 миллиарда рублей. Средства дорожная отрасль получит уже в текущем году», – сказал **Мишустин**.

Около 45,5 миллиардов рублей направляется на обновление федеральной дорожной сети по нацпроекту «Безопасные и качественные дороги».

«Кроме того, 40 миллиардов рублей будет направлено на строительство скоростной дороги Москва – Нижний Новгород – Казань. Она станет частью международного коридора Европа – Западный Китай. И наша задача – уже в первом квартале 2024 года начать использование этой дороги», – подчеркнул **Мишустин**. Пять регионов получают 8 миллиардов рублей получают пять регионов России для срочной модернизации трасс.

<https://www.vesti.ru/video/2289705>

1 КАНАЛ НОВОСТИ В 18:00; 2021.04.19; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВЫДЕЛИТ ПОЧТИ 100 МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО И МОДЕРНИЗАЦИЮ ДОРОГ

Масштабные планы на этот год премьер **Михаил Мишустин** обсудил на совещании со своими заместителями. Говорили, в том числе о новой скоростной трассе Москва –

Казань. Она станет частью международного коридора Европа – Западный Китай. Открытие планируется уже в начале 2024 года.

<https://www.1tv.ru/news/2021-04-19/405146->

pravitelstvo_vydelit_pochti_100_milliardov_rublej_na_stroitelstvo_i_modernizatsiyu_dorog

РОССИЯ 24; 2021.04.19; ВЫВОЗНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ ТУРЦИИ И ТАНЗАНИИ ВЕРНУЛИ ДОМОЙ БОЛЕЕ 40 ТЫСЯЧ РОССИЯН

После решения о временном прекращении авиасообщения с Турцией и Танзанией авиакомпания вернула на родину десятки тысяч россиян.

Как сообщили «Интерфаксу» в **Росавиации**, с 15 по 18 апреля из Турции в Россию выполнено 179 рейсов российских и турецких авиакомпаний, на которых перевезено около 39,4 тысяч пассажиров.

Из Танзании шестью рейсами российских авиаперевозчиков вернулось более 1,7 тысячи соотечественников.

Всего, по данным авиакомпаний, на период с 15 апреля по 1 июня из Турции в Россию было продано порядка 169 тысяч авиабилетов.

Из Занзибара (Танзания) в города России – 4,7 тысяч билетов российских авиакомпаний.

Авиаперевозчики в случае необходимости готовы увеличить количество рейсов.

<https://www.vesti.ru/article/2552710>

РОССИЯ 1; АЛЕКСЕЙ ЦЕЛИШЕВ; 2021.04.19; ВЛАДЕЛЬЦАМ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ ПРЕДЛОЖАТ ВЫУЧИТЬСЯ НА ПРАВА. ВЕСТИ. ДЕЖУРНАЯ ЧАСТЬ

В Общественной палате предложили приравнять средства индивидуальной мобильности к мопедам. Управлять новомодным транспортом с электромотором должны только лица старше 16 лет при наличии водительского удостоверения, а кататься на нем можно будет лишь по краю проезжей части, дороги или по обочине.

<https://www.vesti.ru/video/2289867>

5 КАНАЛ; 2021.04.20; ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ В РОССИИ МОГУТ ПРИРАВНЯТЬ К МОПЕДАМ. ТАК СЕЙЧАС В КИТАЕ

Из-за огромного количества ДТП владельцам самокатов с двигателями придется сдавать на права.

Электросамокаты уже этим летом могут приравнять на дороге к мопедам и мотоциклам. С такой инициативой выступила Общественная палата России. Причина понятна всем – огромное количество ДТП с участием сверхпопулярного вида транспорта.

«Мы считаем, что нужно раскидать уже существующие средства перемещения по разным категориям. Часть отнести к велосипедам. И спрашивать с них по правилам велосипедов. Другую часть, с двигателем, отнести к мопедам. И вести их по правилам мопедов», – рассказал Александр Холодов, зампред комиссии по безопасности и взаимодействию с ОНК Общественной палаты.

Общественники считают, что каждый водитель средства индивидуальной мобильности должен сдавать экзамен на знание правил дорожного движения и азы управления таким транспортным средством.

Если такую процедуру будет проходить каждый, вероятно, на дорогах станет безопасней. Сейчас поправки в ПДД находятся на стадии обсуждения. То есть в этот «двухколесный» сезон возможно проблема не решится. Хотя существует она уже не первый год. И, к примеру, в Китае для езды на электросамокате уже давно нужно водительское удостоверение.

Подробности в репортаже корреспондента МИЦ «Известия» Линара Гинатуллина.

<https://www.5-tv.ru/news/340297/elektrosamokaty-vrossii-mogut-priravnat-kmopedam-tak-sejcas-vkitae/>

ТЕЛЕКАНАЛ С-ПЕТЕРБУРГ; 2021.04.17; АТОМОХОДЫ И НАУКОЕМКИЕ ТЕХНОЛОГИИ: ПЕТЕРБУРГ СТАНОВИТСЯ ПЛОЩАДКОЙ ДЛЯ ОСВОЕНИЯ АРКТИКИ

На этой неделе в Петербурге смотрели в сторону Северного полюса. О проблемах и перспективах региона говорили несколько сотен ученых из разных стран. Освоение арктической территории входит в стратегию развития России. **Севморпуть**, строительство ледокольного флота, хозяйственное освоение Арктики – все эти вопросы тесно увязаны еще и с экономикой разных регионов страны.

Сотни тем, десятки разделов. Международное внимание приковано к изменению климата и добыче углеводородов. Активность проявляют даже те страны, которые далеки от полярного круга – Германия, Китай, Индия. На научном форуме дипломаты из Франции, Эстонии, Финляндии.

Глобальное потепление, или новый ледниковый период? Один из вопросов, в котором ученые пока не могут прийти к согласию. По некоторым оценкам, Арктика теплеет в два, а то и в три раза быстрее, чем планета в целом. Такие показатели фиксируют в некоторых областях. Процесс, который неизбежен при потеплении – гидратация мерзлоты. Это одна из причин экологической катастрофы в Норильске, произошедшей летом 2020 года.

В точных прогнозах заинтересованы сотни корпораций. Зарубежные судоходные компании задолго планируют транспортировку груза. Для них Арктика – кратчайший, а значит, менее затратный путь.

«Арктика – это перспективное направление. Есть много новых проектов, в которых мы хотим участвовать, как перевозчик. Нас интересует экспорт угля с Таймыра, нас интересует транзит, потому что это короткий путь», – рассказал представитель судоходной компании Андрей Гупол.

Современные российские атомоходы в будущем могут обеспечить круглогодичную навигацию по Северному морскому пути. Уже сейчас прогнозируется кратное увеличение перевозимых грузов углеводородов до 130 миллионов тонн в 2035 году. Сейчас этот показатель составляет 32 миллиона тонн.

Развитие регионов повлечет интенсивное освоение арктических территорий. Сейчас в большинстве случаев это вахтовый метод, добыча полезных ископаемых. При этом важно сохранить привычный образ жизни коренных народов, которые могут сыграть не последнюю роль в развитии Арктики.

«На сегодняшний день наше экономическое развитие в первую очередь нацелено на повышение жизненного уровня населения в регионах. И в данном случае не только правительство, но и бизнес рассматривает 39 муниципальных образований Арктической зоны Российской Федерации как некий арктический каркас», – рассказал младший научный сотрудник Института региональной экономики РАН Алексей Микуленок.

Петербург – отправная точка арктических экспедиций. Это судостроительные верфи, выпускающие современные ледоколы. На два дня Северная столица стала и мировым научным центром. Это звание город разделит с Мурманском, в котором пройдет вторая часть конференции «Арктика: История и современность».

Репортаж подготовил корреспондент телеканала «Санкт-Петербург» Дмитрий Ковалев.

<https://topspb.tv/news/2021/04/17/atomohody-i-naukoemkie-tehnologii-peterburg-stanovitsya-ploshadkoj-dlya-osvoeniya-arktiki/>

ТАСС; 2021.04.19; СКОРОСТНУЮ ТРАССУ МОСКВА – КАЗАНЬ ДОЛЖНЫ ВВЕСТИ В СТРОЙ В НАЧАЛЕ 2024 ГОДА

Правительство РФ направит в этом году 40 млрд рублей на строительство скоростной трассы Москва – Казань, которая должна быть введена в строй в первом квартале 2024 года. Об этом в понедельник сообщил **премьер-министр РФ Михаил Мишустин** на оперативном совещании с **вице-преьерами**.

По его словам, кабмин направит на развитие сети автодорог в текущем году 93 млрд рублей, из которых 45 млрд пойдут на модернизацию федеральных трасс, еще почти 8 млрд рублей – на модернизацию дорог в пяти регионах страны.

«Кроме того, 40 млрд рублей будет направлено на строительство скоростной дороги Москва – Нижний Новгород – Казань, она станет частью международного коридора Европа – Западный Китай. И наша задача – уже в первом квартале 2024 года начать использование этой дороги», – сказал **Мишустин**.

Премьер подчеркнул, что «такие решения значительно увеличат темпы дорожного строительства». Он указал на важность выполнения запланированных работ с максимальной эффективностью.

Ранее **Мишустин** ставил задачу построить трассу Москва – Казань в 2024 году вместо прежде запланированного 2027 года. Общий объем финансирования проекта превышает 650 млрд рублей.

Международный транспортный маршрут Европа – Западный Китай по территории России пройдет от Санкт-Петербурга через Москву, Нижний Новгород, Казань и Оренбург до Сагарчина на границе с Казахстаном. Его общая протяженность составляет около 2,3 тыс. км. В маршрут включены в том числе трасса М-11 Москва – Санкт-Петербург, строящаяся Центральная кольцевая автодорога и новая автотрасса Москва – Казань. Строительство дорожной инфраструктуры для развития коридора Европа – Западный Китай включено в Комплексный план модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры на период до 2024 года.

<https://tass.ru/ekonomika/11185003>

ИНТЕРФАКС; 2021.04.19; СРЫВ СРОКОВ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА «ЯКУТСК» МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К ПРИОСТАНОВКЕ ПОЛЕТОВ ЗИМОЙ – ГЛАВА ЯКУТИИ

Глава Якутии Айсен Николаев поручил проработать все риски, которые могут затянуть сроки реконструкции аэропорта Якутска и привести к приостановке полетов в зимний период.

«В ходе рабочего совещания Николаев поручил участникам оценить и проработать все риски, связанные с получением заключения проектно-сметной документации в «Главгосэкспертизе России», которая запланирована на 30 апреля», – сообщила **пресс-служба** главы и правительства Якутии.

Он также напомнил, что любой незначительный срыв сроков ремонтных работ может привести к приостановке полетов в зимний период.

«Прошу с полной ответственностью подойти к решению данных вопросов. Вы должны до 1 августа закончить работы по полосе и к 1 сентября приступить к установке пандуса, чтобы пройти потом мероприятия по сертификации, обеспечить полеты в зимний период и уже готовиться к летнему периоду 2022 года», – приводятся в сообщении слова Николаева.

В нем уточняется, что в этом году с 16 мая по 1 октября полеты будут осуществляться на укороченном участке взлетно-посадочной полосы длиной в 1,628 тыс. метров.

«Прямые рейсы до Москвы будут осуществляться авиакомпаниями «Якутия» с технической посадкой в Барнауле и «АЛРОСА» – в Мирном. В сентябре начнут

устанавливать соединительный пандус, который уже в октябре обеспечит бесперебойную работу аэропорта на время его реконструкции», – говорится в сообщении.

Ранее власти Якутии объясняли, что реконструкция объекта ведется с отставанием от графика из-за нерешенного вопроса с обустройством водоотведения на прилегающей к аэропорту территории.

По данным **Росавиации**, в этом году строители должны выполнить реконструкцию ВПП длиной 625 метров, обустроить пандус длиной 175 метров и верхний слой на участке удлинения ВПП длиной 200 метров.

Как сообщалось, реконструкция искусственной ВПП-2 аэропорта «Якутск» ведется в три очереди, изначально последний этап планировалось провести в 2019-2021 года. Позднее сроки завершения реконструкции перенесли на осень 2022 года. Стоимость работ – 4,5 млрд рублей.

По предварительным прогнозам, после завершения реконструкции и обновления международного терминала пассажиропоток на международных направлениях возрастет с 40 тыс. до 100 тыс. человек в год.

ТАСС; 2021.04.20; РЖД СООБЩИЛИ, ЧТО СТРОИТЕЛЬСТВО ВТОРОГО СЕВЕРОМУЙСКОГО ТОННЕЛЯ ОЦЕНИВАЮТ В 170 МЛРД РУБЛЕЙ

Стоимость основного варианта строительства второго Северомуйского тоннеля оценивается примерно в 170 млрд рублей, работы могут занять восемь лет, сообщил журналистам заместитель генерального директора «Российских железных дорог» (РЖД) Андрей Макаров. По его словам, окончательного решения о том, будет это тоннель или обход, еще нет, прорабатываются другие, более эффективные варианты.

Самый протяженный в России железнодорожный Северомуйский тоннель был открыт в декабре 2003 года в Бурятии на Байкало-Амурской магистрали (БАМ). Название получил по Северо-Муйскому хребту, сквозь который он проходит. Ранее генеральный директор РЖД Олег Белозеров заявлял, что строительство второго Северомуйского тоннеля позволит увеличить провозную способность на участке БАМа с 16 млн до 100 млн тонн грузов.

«Проектировщики проработали семь различных вариантов строительства второго Северомуйского тоннеля, а также два варианта обхода этого участка – длиной 90 км и 200 км. При этом основной вариант тоннеля у нас оценивался примерно в 170 млрд рублей и восемь лет работ, а строительство обходов обошлось бы в два – три раза дороже», – сказал Макаров.

В апреле на встрече **президента РФ Владимира Путина** и Олега Белозерова глава холдинга упомянул, что на данный момент прорабатываются варианты строительства как тоннеля, так и обхода. При этом Белозеров уточнил, что, по его мнению, строительство такого проекта необходимо будет только на третьем этапе расширения БАМа и Транссиба (сейчас идет второй этап).

По словам Макарова, после встречи **Путина** и Белозерова РЖД «дали поручение проектировщикам проработать дополнительные варианты менее дорогостоящих как с точки зрения капитальных вложений, так и с точки зрения времени проектов». В ближайшее время РЖД рассмотрят с проектировщиками новые варианты, добавил он.

<https://tass.ru/ekonomika/11191377>

На ту же тему:

<https://www.mk.ru/economics/2021/04/20/rzhd-stroitelstvo-severomuyskogo-tonnelya-2-oceniyaetsya-v-170-mlrd-rublej.html>

<https://www.baikal-media.ru/news/society/373002/>

ТАСС; 2021.04.20; РЖД ОЦЕНИВАЮТ РАБОТЫ НА ТРЕТЬЕМ ЭТАПЕ МОДЕРНИЗАЦИИ БАМА И ТРАНССИБА В 350-700 МЛРД РУБЛЕЙ

Стоимость работ на третьем этапе модернизации БАМа и Транссиба – Якутском кластере – составит от 350 млрд до 700 млрд рублей, сообщил журналистам заместитель генерального директора РЖД Андрей Макаров.

По его словам, из-за дефицита финансирования долгосрочной программы развития РЖД возможности до 2025 года профинансировать проект собственными средствами нет. При этом обсуждается вариант финансирования строительства за счет средств Фонда национального благосостояния (ФНБ) – в таком случае большая часть работ может быть выполнена уже к 2025-2026 году.

«Что касается Якутского кластера, – это третий этап (модернизации БАМа и Транссиба – прим. ТАСС). По сути, для этого потребуются сплошные вторые пути от Тынды до Ванино, желательно с электрификацией, что позволит проводить поезда большего веса. Стоимостные параметры достаточно серьезные: по предварительным оценкам, без электрификации, работы могут обойтись в 350 млрд рублей, с электрификацией – 700 млрд рублей», – отметил Макаров.

«Инвестпрограмма РЖД уже сегодня дефицитная, разрыв по 2024-2025 году между ДПР и прогнозными доходами составляет порядка 800 млрд рублей. Можно начинать основные проработки уже сейчас, и тогда на горизонте 2025-2026 года могли бы прогнозировать выполнение части этих работ», – добавил он.

Работы в Якутском кластере необходимы из-за роста спроса на перевозку грузов, пояснил Макаров.

«В соответствии с планами по вывозу угля по итогам реализации первого и второго этапов у нас, естественно, были определенные работы в Якутии, но в гораздо меньших объемах... Совокупное увеличение планируемых к вывозу грузов, относительно параметров второго этапа, – 36 млн тонн к 2024 году», – отметил замгендиректора РЖД.

Модернизация БАМа и Транссиба – один из крупнейших инфраструктурных проектов в РФ. Первый этап проекта предусматривает увеличение в 2021 году провозной способности БАМа и Транссиба в направлении морских портов и пограничных переходов Дальнего Востока до 144 млн тонн. Реализация второго этапа развития Восточного полигона позволит увеличить пропускную способность магистралей до 180 млн тонн в год до 2024 года.

Как следует из презентации РЖД, в Дальневосточном федеральном округе есть семь основных месторождений угля. На них работают компании «Колмар», «Мечел», СУЭК, «Эльга уголь», «Огоджинская угольная компания». Всего в 2020 году компании транспортировали 45,7 млн тонн.

Контракт с Минобороны

Макаров сообщил, что РЖД планируют заключить контракт с Минобороны на привлечение железнодорожных войск к строительству на **Восточном полигоне**. Стоимость контракта составит около 2,5-3 млрд рублей, или 5% от общего объема финансирования всех работ.

«Мы выделили им участок Улак – Февральск протяженностью 330 км, на котором расположены 19 объектов – разъездов, двухпутных вставок. В качестве одного из подрядчиков «РЖДСтроя» работы будут выполнять служащие железнодорожных войск, – сказал Макаров. – Стоимость работ, которые железнодорожные войска будут выполнять, составит порядка 2,5-3 млрд рублей. Это около 5% от общей стоимости работ».

Он отметил, что договор заключается с Министерством обороны, а финансирование в итоге поступает в бюджет РФ. «Договор мы заключаем с Министерством обороны, а платежи за выполненные работы идут на их счет в казначейство. Они – один из подрядчиков, который работает в соответствии со сметой – оплата производится в соответствии с проектной документацией. Железнодорожные войска получают такие же

деньги, по смете, как и другие подрядчики. Эта схема у нас уже отработана», – пояснил Макаров.

По его словам, привлечение военных к стройке на **Восточном полигоне** помогает РЖД решить кадровый дефицит и дефицит подрядных организаций. На данный момент РЖД привлекают подрядчиков на **Восточный полигон** из европейской части России.

Он также отметил, что работы распланированы до 2023 года, но в перспективе возможно продолжение сотрудничества вплоть до 2030 года. Ранее гендиректор РЖД Олег Белозеров сообщал, что военные строители могут принять участие в модернизации Байкало-Амурской магистрали, стороны вели переговоры.

Средства ФНБ

РЖД назвали проекты, на которые компании могут понадобиться средства из Фонда национального благосостояния: якутский участок Байкало-Амурской магистрали и центральный транспортный узел, заявил Макаров. По его словам, стоимость строительства «якутского участка» БАМа составляет 350 млрд рублей. «Будем заявляться (на средства ФНБ), отталкиваясь от максимума, который возможен», – сказал Макаров.

«Второй объект, который мы предлагаем (для финансирования из ФНБ), – «центральный транспортный узел», – добавил он. По его словам, в рамках программы до 2024 года есть дефицит федерального финансирования в 105 млрд рублей. «Чтобы не сворачивать темп работ в Москве, могут быть рассмотрены средства ФНБ», – пояснил он.

<https://tass.ru/ekonomika/11191395>

На ту же тему:

<https://1prime.ru/business/20210420/833496999.html>

<https://gudok.ru/newspaper/?ID=1560807>

РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2021.04.20; В РЖД ДОПУСТИЛИ УДОРОЖАНИЕ МОДЕРНИЗАЦИИ БАМА НА 40 МЛРД

Второй этап модернизации БАМа и Транссиба для экспорта грузов через дальневосточные порты может подорожать на 40 млрд, до 760 млрд, из-за роста цен на металл. По словам замглавы РЖД, материалы подорожали более чем на 30%

Второй этап модернизации Восточного полигона – расширение Байкало-Амурской магистрали (БАМ) и Транссиба, – который предполагает увеличение их пропускной мощности со 144 млн до 180 млн т в год, может подорожать на 40 млрд руб., до 760 млрд руб., из-за роста цен на стройматериалы. Об этом на брифинге рассказал заместитель гендиректора РЖД и председатель совета директоров «РЖД Строй» Андрей Макаров, ссылаясь на расчеты Минстроя и Главгосэкспертизы.

По его словам, за последние несколько месяцев рост цен на металл уже превысил 30%, по цветным металлам – даже выше. «Нельзя допустить галопирующего роста стоимости проекта, потому что она и так [была] колоссальная – 720 млрд руб.», – отметил Макаров.

Застройщики и другие потребители металла жалуются на рост цен с декабря 2020 года. По словам президента Национального объединения строителей (НОСТРОЙ; входит более 90 тыс. застройщиков и строительных подрядчиков) Антона Глушкова, после небольшой стабилизации цен в январе-феврале 2021 года в марте рост цен возобновился.

Металлургические компании заявляли, что цены растут вслед за мировыми. Но в ответ на обращения потребителей в правительстве начали обсуждать меры по ограничению роста цен на внутреннем рынке. В январе 2021 года металлурги уже начали заключать прямые контракты со строителями, а в апреле власти вновь вернулись к обсуждению вариантов регулирования. Один из них заключается в установлении индикативной цены на все основные позиции металлопродукции, используемой в строительстве (металлолома, железорудного сырья, арматуры, металлопроката и т.п.). Другой вариант – это компенсация изменения цен бюджетных строек за счет повышенных поступлений налогов металлургических компаний.

В марте президент **Владимир Путин** допускал выделение РЖД средств Фонда национального благосостояния (ФНБ) на расширение инфраструктуры восточного участка БАМа. «Прошу проработать механизмы финансирования этого проекта, включая возможности ФНБ, как предложил сегодня в ходе совещания министр экономического развития. Если это будет, конечно, необходимо», – сказал он по итогам совещания по вопросам развития угольной отрасли. Более 70% загрузки БАМа и Транссиба в восточном направлении приходится на экспорт угля в Азиатско-Тихоокеанский регион.

Финансировать инвестпрограмму РЖД (модернизация Восточного полигона – одна из основных ее статей) также поможет и ВЭБ, выкупив допэмиссию префов компании на 82 млрд руб. в 2022 году, сообщил в конце декабря министр финансов Антон Силуанов.

https://www.rbc.ru/business/20/04/2021/607d7bee9a7947c292c58431?from=from_main_2

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/11191415>

<https://lprime.ru/business/20210420/833497107.html>

<https://regnum.ru/news/economy/3247363.html>

<https://www.forbes.ru/newsroom/biznes/426873-modernizaciya-bama-mozhet-podorozhat-iz-za-rosta-cen-na-metall>

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/investitsii-po-ii-etapu-razvitiya-vostochnogo-poligona-v-granitsakh-khabarovskogo-kрая-voznastut-v/>

<https://baikal24.ru/text/20-04-2021/034/>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2021.04.20; РЕЛЬСЫ БЫ ДЕЛАТЬ ИЗ ЭТИХ ЛЮДЕЙ; БАМ ОЩУТИЛ ДЕФИЦИТ РАБОЧЕЙ СИЛЫ

Проект модернизации БАМа и Транссиба может серьезно подорожать из-за роста цен на металлы и повышения стоимости труда. Последний фактор стал системной проблемой для всех крупных строительных проектов в России. Так, ОАО РЖД в этом сезоне на востоке нужно около 15 тыс. человек, но рабочие в дефиците из-за ограничения въезда мигрантов на фоне пандемии. Проблему с мигрантами централизованно решает Минстрой, к которому выстроилась очередь претендентов на рабочих, а ОАО РЖД перебрасывает на БАМ персонал из европейской части России и привлекает военных.

Строительные работы на БАМе могут заметно подорожать из-за резкого роста стоимости материалов и оплаты труда персонала, сообщил заместитель гендиректора ОАО РЖД Андрей Макаров, отвечающий за строительный комплекс.

Если в 2019 году ОАО РЖД потратило на строительные работы на **Восточном полигоне** чуть более 40 млрд руб., то в 2020 – порядка 73 млрд руб. «Основной разворот начался с лета, ближе ко второму полугодью, – отметил топ-менеджер. – В этом году только строительно-монтажные работы в рамках БАМ-1 мы должны выполнить на 76 млрд руб. Еще 58 млрд руб. будут потрачены на различные работы в рамках второго этапа. Из них строительно-монтажных работ, очищенных от проектирования, закупки оборудования и прочих затрат, нам надо выполнить на 85–90 млрд руб.».

Но есть трудности, и в первую очередь это отсутствие трудовых ресурсов, подчеркивает Андрей Макаров.

«По состоянию на начало апреля – сезон только начинается, еще снег не везде растаял – работают порядка 4,5–5 тыс. человек. В пик сезона, летом, мы доведем численность до 15 тыс. человек. В прошлом году на пике работали порядка 10 тыс. человек. В силу ограничений, связанных с пандемией, мы недосчитались порядка 3–4 тыс. человек зарубежной рабочей силы из Казахстана, Узбекистана, Армении, Китая, работавших по договорам в подрядных организациях».

В этом году проблема сохранилась. «Мы обсуждаем это на постоянной основе с Минстроем, – говорит Андрей Макаров. – Направили туда свои потребности по

численности рабочих от подрядных организаций, чтобы нас включили в программу квотирования, которую сейчас прорабатывают».

Минстрой, поясняет топ-менеджер, для всех крупных заказчиков совместно с Минздравом «проводит работы», чтобы включить эти квоты в организованный завоз персонала из стран – традиционных поставщиков трудовой силы под конкретные объекты. «У нас порядка 20–25% сотрудников всегда были привозные, – уточнил господин Макаров. – Это нормальная международная кооперация, которая всегда была, но, к сожалению, сейчас мы от нее в некоторой степени отрезаны. Армению открыли месяц назад. Из Белоруссии тоже выражают готовность приехать, пока мы с ними ведем переговоры».

В прошлом году дефицит трудовых мигрантов, которые покинули РФ из-за пандемии и не вернулись, оценивался в 1,5 млн человек.

Минстрой разработал новую систему централизованного завоза кадров (подробнее о ней см. “Ъ” от 23 января), ее текущий статус там не комментируют.

ОАО РЖД уже задействует железнодорожные войска. Господин Макаров рассказал, что их в числе других подрядчиков привлекают к работам, связанным с земляным полотном и возведением искусственных сооружений, на участке длиной 330 км от Улака до Февральска. По его словам, оплачивается труд военных так же, как и услуги гражданских подрядчиков, но желдорвойска получают 2,5–3 млрд руб., не более 5%, от всей стоимости работ, поскольку материалы им передает заказчик. Если Минобороны готово выделить еще людей, ОАО РЖД сдвинет финансирование, запланированное на следующие годы, и заключит договоры на дополнительные объемы работ: «Работы хватит всем, до 2030 года».

Но военные лишь отчасти закрывают проблему дефицита кадров, отмечает топ-менеджер, «на месте работоспособных организаций недостаточно». ОАО РЖД активно привлекает для восточных проектов организации из европейской части России, но оттуда едут с неохотой. Также, рассказал господин Макаров, монополия обсуждает привлечение на свои объекты компаний, сезонно работающих у газовиков на вечной мерзлоте, которые не ведут работы летом.

При этом из-за дефицита кадров на рынке стоимость рабочей силы увеличивается. По словам господина Макарова, рост составил от 70% до более чем 100%. Он отмечает и «проблемы со снабжением на местах из-за очень сложной логистики». Транспортная доступность объектов очень плохая, поясняет он: автодороги строились в эпоху БАМа, ни у кого на балансе не числятся, в не очень хорошем состоянии.

В ОАО РЖД не уточнили, на сколько может подорожать проект модернизации БАМа из-за роста стоимости и дефицита рабочей силы. Источник “Ъ” в отрасли оценивает долю затрат на оплату труда рабочих в стоимости строительных работ на железнодорожных объектах примерно в 20%.

Зато в монополии уже оценили, в какую сумму обойдется наблюдающееся на рынке удорожание металлов.

Только уже реализовавшийся рост цен добавит к тратам на второй этап модернизации Восточного полигона со сметной стоимостью 720 млрд руб. еще 40 млрд руб.

«У нас значительный объем металлоемкости по искусственным сооружениям, по большим и средним мостам и по контактной сети – это все черный металл, – рассказывает Андрей Макаров. – За последние несколько месяцев рост цен составил в среднем более 30%. Цветные металлы подорожали еще больше, а вся кабельная продукция, закладываемая при строительстве систем связи, а также сигнализации, централизации и блокировки, – это медь, выросшая в цене за несколько месяцев на 50%». По его словам, все стоимостные параметры, которые рассматривались компанией, учитывали гораздо меньшие плановые индексы.

Поставщики продукции, об удорожании которой говорит ОАО РЖД, не комментируют возможность фиксации цен для железнодорожников. В части закупки рельсов между

металлургами и ОАО РЖД уже действуют долгосрочные контракты. «Мечел», говорят в компании, осуществляет поставки в адрес ОАО РЖД по договору, действующему до 2030 года, спецификация и цены по нему согласуются ежегодно. «В этом году от ОАО РЖД еще не было обращения по закупке рельсов в рамках контракта», – уточнили в «Мечеле». Evraz поставляет монополии продукцию по пятилетнему контракту от 2018 года на 3,2 млн тонн стоимостью 111,7 млрд руб. с формульным ценообразованием. Собеседники «Ъ» говорят, что рост цены продукции в рамках таких контрактов может достигать 2–3% в год. Рост цен на металлоконструкции будет продолжаться вслед за повышением цен на прокат меткомбинатами, маржинальность поставок на внутренний рынок у которых существенно выше, чем на экспорт, полагает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров: это спотовый рынок, и в апреле на нем произошла очередная индексация. Что касается рабочей силы, то, по его мнению, привлечь мигрантов под одну стратегическую стройку проще, чем решить проблему строительного рынка в целом. Эксперт полагает, что при необходимости увеличения инвестпрограммы по БАМу ОАО РЖД сможет изыскать резервы за счет других проектов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4781515>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/11191415>

<https://ria.ru/20210420/rzhd-1729019058.html>

<https://ria.ru/20210420/bam-1729018764.html>

<https://1prime.ru/business/20210420/833497107.html>

<https://www.osnmedia.ru/ekonomika/u-rzhd-ne-hvataet-rabochih-iz-za-zakrytiya-granits/>

<https://360tv.ru/news/transport/rzhd-i-minoborony-zakljuchat-dogovor-na-stroitelstvo-bama-i-transsiba/>

ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА ЗГИРОВСКАЯ; 2021.04.20; УЧАСТОК БАМА ДЛЯ РЖД ЗА 3 МЛРД РУБЛЕЙ ПОСТРОЯТ ВОЕННЫЕ; ТРАНСПОРТНОЙ МОНОПОЛИИ НЕ ХВАТАЕТ МИГРАНТОВ НА СТРОЙКЕ ВТОРОЙ ВЕТКИ МАГИСТРАЛИ

«Российские железные дороги» в мае заключат с Минобороны РФ контракт на работы по строительству второй ветки Байкало-Амурской магистрали (БАМ-2) на перегоне Улак – Февральск в Амурской области. Стоимость работ оценивается в 2,5–3 млрд руб. на 2021–2023 годы. Привлечение военных должно решить проблему дефицита трудовых ресурсов и подрядных организаций, которые сегодня существуют на Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралях, сообщил замглавы РЖД по вопросам строительства Андрей Макаров.

Работы на БАМ-2 – часть программы модернизации инфраструктуры БАМа и Транссиба (они составляют так называемый **Восточный полигон**). Этот проект рассчитан на 2013–2024 гг. и предполагает увеличение к 2024 г. провозной способности железных дорог в направлении морских портов и погранпереходов Дальнего Востока до 180 млн т с порядка 58 млн т в 2012 г. К 2020 г. в результате уже проведенных работ провозная способность магистралей достигла 144 млн т, но перевезено было всего 110 млн т (рост на 8,6% к 2019 г.).

Железнодорожные войска (ЖДВ) будут одним из подрядчиков «РЖДСтроя» («дочка» РЖД). Военным предстоит работа на 19 объектах на участке в 340 км, уточнили в РЖД. У ЖДВ есть собственная техника, а материалами их снабдят подрядчики РЖД, поэтому сумма контракта будет включать только исполнение строительных работ военными. Платежи за выполненные работы пойдут на счет Минобороны в Федеральном казначействе, поясняет Макаров. Работать ЖДВ будут по тем же расценкам, что и гражданские подрядчики, – оплата производится в соответствии со сметой и проектной документацией, уточнил замглавы РЖД.

На работы по строительству и реконструкции Восточного полигона в 2021 г. выделено почти в 2 раза больше средств, чем в 2020-м, а именно 134 млрд руб., говорит Макаров. Чтобы выполнить расширенный план работ, РЖД нужно к лету привлечь на стройку около 15 000 человек, поясняет Макаров. Но компания столкнулась с дефицитом трудовых ресурсов. С марта на объекте находятся уже 4500–5000 человек – это представители не только подрядных организаций, но и подразделений РЖД.

Андрей Макаров – заместитель генерального директора РЖД по строительству: «Стоимость рабочей силы на строительном рынке в период пандемии выросла от 70 до 100%. Это создает проблему. Еще одна проблема – рост цен на металл, в среднем более 30% за несколько месяцев. Медь выросла на 50%. Нельзя допустить галопирующего роста стоимости проекта Восточного полигона потому, что она и так колоссальная – 720 млрд руб. Минстрой и Главгосэкспертиза проверили расчеты и сказали, что если такой тренд продолжится, то уже сейчас 40 млрд к этой сумме потенциально может быть удорожание за счет роста стоимости материалов», – сказал Макаров.

Макаров поясняет, что РЖД привлекает местные подрядные организации и уже проверенных подрядчиков из других регионов, в том числе из Москвы. Но их недостаточно. А новые подрядчики ехать на Дальний Восток и в Сибирь не очень хотят, объясняя это трудностью логистики: стройматериалов на месте нет, их приходится завозить, а условия работы, по сравнению с европейской частью России, тяжелые. По его словам, в 2020 г. компании удалось летом в разгаре работ набрать порядка 10 000 работников – этого было мало.

«В силу ограничений, связанных с пандемией, мы не досчитались порядка 3000–4000 человек из числа зарубежной рабочей силы из Казахстана, Узбекистана, Армении, Китая, которые работают по договорам в подрядных организациях. У нас порядка 20–25% народу всегда были привозные (мигранты. – «Ведомости»). Проблема сохраняется: пик пандемии пройден, но многие границы до сих пор закрыты», – сказал Макаров. Сейчас ведутся переговоры с Арменией и Белоруссией, которые выразили желание приехать на стройку.

Привлечение к работам военных предполагает обоюдную выгоду, говорит Макаров: «Мы получаем конечный продукт и дополнительную производственную силу, а они проводят учения в условиях настоящей полноценной стройки». В РЖД надеются, что Минобороны смогут завести на объекты БАМа порядка 3000 человек. В Минобороны сообщили, что первый эшелон с военными железнодорожниками уже прибыл на стройку. Это военнослужащие Восточного военного округа, от которого в реконструкции БАМа будет задействовано около 400 человек и 200 единиц техники различного назначения.

ЖДВ работают очень эффективно, отмечает главный редактор журнала «Арсенал Отечества» Виктор Мураховский. «Когда они не заняты на строительстве по заданиям правительства, они на учениях минимум два раза в год отрабатывают восстановление и прокладку железнодорожных путей, наводку мостов через реки. Опыт у них очень мощный. Это проверенные люди», – сказал он.

Основатель и президент сервиса по поиску работы SuperJob Алексей Захаров, опираясь на личный опыт в армии, не слишком доверяет военным. Он считает, что качество работ будет «отвратительное», а мотивация к работе может быть только у солдат из «бедных деревень». «Я служил в армии – если над солдатом не стоять с дубиной, не будет он ничего строить. У солдата мотивация одна – скорее на дембель. Все, что дембель ускоряет, – мотивация: если построите дорогу – отпустим на два месяца раньше – тогда работают. Если труд военных строителей будет оплачиваться так же, как и труд нелегальных мигрантов или даже легальных, то все равно мотивация солдата ниже», – сказал он «Ведомостям».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/04/19/866706-uchastok-bama>

РОССИЯ 1; АЛЕКСАНДР РУДЕНКО; 2021.04.19; В СОЧИ ЗАВЕРШАЮТ РЕМОНТ МОСТА СТРАТЕГИЧЕСКОГО ЗНАЧЕНИЯ. ВЕСТИ

В Сочи к началу курортного сезона завершают капитальный ремонт моста на федеральной трассе А-147. Работы идут с опережением графика. Сроки сдачи удалось сократить почти вдвое. Почему так важно открыть движение как можно раньше?

<https://www.vesti.ru/video/2289829>

ГТРК ВОЛГОГРАД; 2021.04.19; ВОЛГОГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ РЕАЛИЗУЕТ КРУПНЫЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОЕКТЫ В СРОК

Дорожные проекты будущего – именно так сегодня называют целый ряд новых транспортных артерий, которые строятся в Волгоградской области. Каждый объект поможет значительно улучшить пропускную способность дорог региона и даст дополнительные возможности для развития территорий. Обход Волгограда, объезд поселка Горьковского, третья очередь мостового перехода через Волгу – все эти проекты имеют стратегическое значение. Об их реализации говорили на прошедшей неделе. В регионе с визитом побывал председатель комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгений Москвичев. С губернатором Андреем Бочаровым он обсудил перспективы создания новых международных транспортных коридоров.

Стальной блок с точностью укладывают на стапель. Вскоре его объединят с другими блоками, а еще через неделю конструкция весом в 90 тонн станет пролетом будущего моста. Сейчас работы идут в надземной части, однако строители уже готовятся провести ювелирную спецоперацию.

Евгений Криницын, руководитель проекта подрядной организации: «Сложное, затем и опасное – надвижка пролетного строения через Волго-Донской канал. И, соответственно, уже установка пролетного строения на опорные части, так как мы будем опускаться с высоты 3,5 метров».

Сложнейшая операция пройдет зимой, когда завершится навигация. Само сооружение будет более километра в длину и около 20 метров в высоту. Мост – это первый этап масштабного проекта по строительству обхода Волгограда. Трасса должна существенно сократить количество большегрузного транспорта и значительно разгрузить дорожную сеть областного центра. Сейчас Красноармейский район соединяет мостовой переход, возведенный почти 70 лет назад. Объект был спроектирован в начале 50-х с учетом нагрузки того времени. Сейчас интенсивность движения возросла в разы. Пробки на подъездах стали постоянным явлением. Новый мост поможет решить эту проблему. Важность реализации проекта отметил посетивший стройку председатель комитета по транспорту и строительству Государственной Думы Евгений Москвичев.

Полностью завершить все три этапа строительства обхода Волгограда планируют к 2024 году. Объездная протяженностью более 70 километров соединит федеральные и региональные магистрали. Большегрузы смогут попасть, например, из Москвы в Астрахань, не въезжая в Волгоград. Сам проект открывает широкие перспективы не только для региона, но и для всей страны. Обход станет частью международного транспортного коридора «Север – Юг». Это позволит обеспечить короткий доступ к морским портам Каспийского бассейна.

Евгений Москвичев, председатель комитета Государственной Думы ФС РФ по транспорту и строительству: «Мы понимаем, что рядом находится Казахстан, дальше – Китай. И я уверен, что у нас появится коридор – международный, серьезный транспортный коридор, который будет проходить и в Волгоградской области, и в Саратовской области. Рядом находится Астрахань, и скоро по Каспийскому морю пойдут другие суда. Мы надеемся, что там паромное сообщение начнется, грузы придут с Ирана, с Саудовской Аравии, с Индии. Они все придут в РФ. Они придут в Астрахань, и дальше по России развезут будут наши перевозчики».

Еще один амбициозный проект, который вот-вот запустят в регионе, – строительство 4-полосной трассы в Среднеахтубинском районе. Она образует транспортный коридор от моста через Волгу до открытого в прошлом году моста через Ахтубу. Рядом с двухполоской, которая сейчас держит транспортный поток в бесконечных пробках, построят 4,5 километра современной трассы.

Параллельно должна начаться реализация следующего, более серьезного, этапа. Почти 10 километров международного коридора «Север – Юг», в котором Россия нуждается с начала 90-х, пройдет по землям природного парка «Волго-Ахтубинская пойма». В 2011 году территория получила статус биосферного резервата ЮНЕСКО. Поэтому проект, который десятилетиями ждал воплощения в жизнь, сегодня проходит тщательные согласования на всех уровнях. Задача – минимизировать негативное воздействие на экологию. Разработаны четыре различные трассировки, каждая из которых имеет нюансы и, как следствие, своих сторонников и противников. Наиболее щадящий вариант предусматривает вырубку 12 тысяч деревьев, в том числе дубов, с последующими компенсационными посадками. Для этого в питомнике уже готовят материал – выращено будет более двухсот тысяч молодых деревьев.

Лев Алферов, почетный строитель РФ, член Общественной палаты Волгоградской области: «Приступить к строительству надо было еще вчера. Сегодня вариант выбран, он прошел экспертизу, то есть документ, по которому надо строить. Бюрократические моменты надо заканчивать и приступить к строительству».

Парламентский контроль за ходом строительства должен реализовать Экологический совет при областной думе. Сейчас он же обеспечивает диалог всех сторон. Рубить с плеча никто не собирается, говорят дорожники. Не для того проект целый год открыт для общественного обсуждения, конструктивной критики и предложений волгоградцев. Документ прошел через множество инстанций.

Роман Туренко, заместитель председателя комитета транспорта и дорожного хозяйства Волгоградской области: «По второму этапу третьего пускового комплекса мы получили все экспертизы, в том числе экологическую, госэкспертизу проектной документации, государственную экспертизу сметной документации. И в настоящее время мы также ведем подготовительный период. Но для того чтобы приступить к работам, мы прорабатываем вопрос с **Росавтодором** по финансированию и параллельно ведем работу по формированию земельных участков под объект».

Не остается без внимания властей и транспортная ситуация в самом Волгограде. Нулевую Продольную продлят на север и на юг. Уже в этом году в Ворошиловском районе Волгограда дадут старт строительству 280-метрового участка берегоукрепления.

Закованная в бетон береговая линия только на первый взгляд выглядит просто. На самом деле это сложный гидротехнический объект. Сооружение длиной 570 метров защищает 14 гектаров прибрежной зоны, десятки жилых и инфраструктурных объектов. Перед профильными ведомствами губернатор поставил четкую задачу разработать проект продления рокадной дороги не только на север, но и на юг. Для этого будут проведены берегоукрепительные работы от улицы Циолковского в сторону Советского и Кировского районов на участках общей длиной в 5 километров. Первым уже в этом году начнут возводить отрезок длиной 280 метров в районе улиц Иркутская – Одесская. Это позволит продлить Нулевую Продольную с выходом на улицу Таджикскую.

Общая стоимость проекта оценивается в 7 миллиардов рублей. Регион рассчитывает и на федеральную поддержку при его реализации. Губернатор поставил задачи главе города, профильным структурам областной администрации приступить к разработке проекта дальнейшего продолжения Нулевой Продольной до улицы Автомобилистов. А также рассмотреть варианты строительства дороги вдоль берега к северной части Волгограда протяженностью 10 километров. В комплексе такая работа приведет к значительным инфраструктурным изменениям всей прибрежной территории. Реализация проекта

потребуется решения множества вопросов, в том числе в сфере земельных отношений. При этом, как подчеркнул губернатор, выполнить такую амбициозную задачу можно только сообща.

Андрей Бочаров, губернатор Волгоградской области: «Сложно это будет? Крайне сложно! Это будет очень тяжело и очень непросто. Но что если мы не будем мечтать об этом? Не мечтать о реализации таких масштабных проектов – не будет развития города, не будет развития области. Этот проект трудновыполнимый, на грани невыполнимого, я хочу сказать. Но мы его выполним!»

Сегодня Волгоградская область стоит на пороге больших изменений в дорожной инфраструктуре. Удобное географическое расположение при наличии большого транспортного узла: водного, железнодорожного, а в перспективе и автомобильного – по мнению экспертов, способно поднять экономику региона на качественно новый уровень. Логистическая доступность значительно сократит расходы на перевозки. А следовательно, может привлечь в регион инвестиции для строительства новых предприятий, логистических центров и всей необходимой инфраструктуры.

<http://www.volgograd-trv.ru/news.aspx?id=61435>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ.РФ; 2021.04.19; В ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ БОЛЕЕ 400 КМ ДОРОГ В 2021 ГОДУ

Свыше 400 км автомобильных дорог отремонтируют в Вологодской области в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» в 2021 году. Общая стоимость работ составит порядка 8,1 млрд рублей, сообщает **пресс-служба** правительства региона.

«В этом году плановая протяженность ремонта составит 403,8 км: 378,7 км региональных дорог и 25,1 км муниципальной дорожной сети. Общая стоимость работ составит порядка 8,1 млрд рублей. Работы запланированы на 53 объектах, в том числе: 21 региональный, 32 муниципальных (20 – в Вологде, десять – в Череповце, два – в Череповецком районе)», – говорится в сообщении.

По словам руководителя департамента дорожного хозяйства и транспорта Вологодской области Андрея Накрошаева, в связи с опережающими темпами проведения работ в рамках регионального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» плановые показатели на конец 2024 года для Вологодской области увеличены на 303 км – с 4416 до 4719 км.

<https://национальныепроекты.рф/news/v-vologodskoy-oblasti-otremontiruyut-bolee-400-km-dorog-v-2021-godu>

На ту же тему:

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/11182325>

<https://ria.ru/20210419/remont-1728943292.html>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ.РФ; 2021.04.19; В САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ ДОРОГУ, КОТОРАЯ СОЕДИНЯЕТ БОЛЕЕ 20 НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ

В Саратовской области продолжат ремонт дороги Маркс – Липовка – поселок имени Тельмана. В прошлом году дорожники привели в нормативное состояние 10 км этой трассы, в этом году ремонт затронет еще 11 км, сообщает министерство транспорта и дорожного хозяйства Саратовской области.

Ремонтные работы проходят по **нацпроекту «Безопасные качественные дороги»**. Трасса Маркс – Липовка – поселок имени Тельмана объединяет 23 населенных пункта в Марковском районе, где проживает более 11 тыс. человек. По этой дороге проходит

шесть школьных маршрутов. Магистраль также соединяет Марксовский район с Федоровским и Советским.

«У нас здесь проходят и аммиакопровод, и газопровод, и нефтепровод. Специалисты, занимающиеся их техническим обслуживанием, добираются по этой дороге. Кроме того, здесь по осени огромное количество большегрузов проходит: везут зерно, семечки», – рассказала председатель общественного совета и член комиссии по приемке дорог Марксовского муниципального района Александра Комарова.

Именно общественники сообщили о значимости дороги для жителей и необходимости ее ремонта.

<https://национальныепроекты.пф/news/v-saratovskoy-oblasti-otremontiruyut-dorogu-kotoraya-soedinyayet-bolee-20-naselennykh-punktov>

ТАСС; 2021.04.19; ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ТРАССЫ В РАДИУСЕ 50 КМ ОТ ОМСКА РАСШИРЯТ ДО ЧЕТЫРЕХ ПОЛОС

Федеральное управление автомобильных дорог «Сибирь» **Федерального дорожного агентства** (Сибуправтодор) расширит до четырех полос в течение пяти лет федеральные трассы в радиусе 50 км от Омска. Как сообщил в понедельник ТАСС замначальника Сибуправтодора Евгений Стипурин, на капремонт 167 км дорог до 2026 года будет направлено 24 млрд рублей.

Омск является одним из важных транспортных узлов Сибири. Здесь сходятся соединяющие Уральский и Сибирский федеральные округа трассы Р254 (Челябинск – Омск – Новосибирск) и Р402 (Тюмень – Омск) и дорога А320 к границе с Казахстаном. Интенсивность движения превышает 20 тыс. автомобилей в сутки.

«Было принято решение перевести федеральные трассы в пятидесятикилометровой зоне Омска в четырехполосный режим. До 2026 года работы будут проведены на 167 км автодорог, финансирование составит порядка 24 млрд рублей», – сказал Стипурин.

По его словам, по пяти из 12 участков дорог ведется проектирование, на 1 участке приступили к дорожным работам. «Расширение трасс позволит значительно увеличить их пропускную способность и безопасность движения», – сказал Стипурин.

<https://tass.ru/sibir-news/11184345>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ.РФ; 2021.04.19; В ЧЕБОКСАРАХ ОТРЕМОНТИРУЮТ ОДНУ ИЗ ЗНАКОВЫХ ДОРОГ ГОРОДА

В этом году в Чебоксарах отремонтируют одну из знаковых дорог города – дамбу от пересечения с улицей Сергея Радонежского до Исторической набережной. Объект включен в национальный проект «**Безопасные качественные дороги**», сообщает **Министерство транспорта** и дорожного хозяйства Чувашской Республики.

В 2021 году магистраль исполняется 25 лет. Появилась она почти случайно, когда для строительства Чебоксарской гидроэлектростанции в 1980 году центр старых Чебоксар был полностью зачищен от старых улочек и домов. Так появилась чаша будущего залива. Транспортно-пешеходная дамба, ведущая к Волге, позволила поднять уровень залива и впоследствии была названа «Дорогой к Храму» – из-за ее продления к стенам Свято-Троицкого мужского монастыря.

Впервые с момента ввода дороги в эксплуатацию на ней будет выполнен полный ремонт асфальтового покрытия, а также ремонт пролегающих вдоль нее тротуаров. По предварительным оценкам, его стоимость составит 30,9 млн рублей. Конкурс по определению подрядчика будет объявлен в ближайшее время.

«Дорога к Храму» ведет к Исторической набережной реки Волга, где сосредоточено наследие города Чебоксары, история которого насчитывает более 550 лет. Здесь расположены несколько храмов XVI века постройки, в том числе Свято-Троицкий мужской монастырь и Введенский собор.

<https://национальныепроекты.рф/news/v-cheboksarakh-otremontiruyut-odnu-iz-znakovykh-dorog-goroda>

На ту же тему:

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/11187181>

ТАСС; 2021.04.19; ФАС ОБЖАЛОВАЛА РЕШЕНИЕ СУДА О ТОРГАХ ПО РЕМОНТУ ЧЕЛЯБИНСКИХ ДОРОГ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России подала в Арбитражный суд города Москвы апелляционную жалобу на решение по делу о сговоре на торгах при проведении аукционов на право заключения контрактов на ремонт дорог в Челябинской области, следует из материалов в базе «Электронное правосудие».

«В Арбитражный суд города Москвы 15 апреля поступила апелляционная жалоба Федеральной антимонопольной службы», – говорится в материалах.

Весной Арбитражный суд города Москвы признал незаконным решение Федеральной антимонопольной службы от 22.03.2019 по делу № 1-16-115/00-22-18 в части признания бывшего губернатора Челябинской области Бориса Дубровского, Министерства дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области и АО «Южуралмост» нарушившими статью 16 федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» путем заключения соглашения между органами государственной власти субъекта Российской Федерации и хозяйствующим субъектом и участия в нем.

В 2018 году, когда Дубровский был губернатором Челябинской области, ФАС России возбудила в отношении него, министерства дорожного хозяйства региона и «Южуралмоста» дело о сговоре на торгах при проведении аукционов на право заключения контрактов на ремонт дорог на сумму свыше 8 млрд рублей. По данным антимонопольного органа, с 2015 года по 2018 год более 90% контрактов на территории области по строительству дорог заключено с АО «Южуралмост», «ставшим монополистом в этой сфере».

<https://tass.ru/ural-news/11183425>

ТАСС; 2021.04.19; РЕМОНТ АВАРИЙНЫХ МОСТОВ В ПРИМОРЬЕ С 2022 ГОДА БУДУТ ВЕСТИ ПО НАЦПРОЕКТУ

Реконструкцию аварийных мостов в Приморье с 2022 года будут вести по нацпроекту «Безопасные и качественные дороги», с 2023 года в рамках этого нацпроекта будут строить путепроводы на региональных и местных дорогах, сообщила в понедельник **пресс-служба** правительства края.

«Особое внимание будет уделено приведению в нормативное состояние искусственных сооружений. Начиная с 2022 года нацпроектом предусмотрена реконструкция аварийных и предаварийных мостов, а с 2023 года – строительство путепроводов на региональных и местных дорогах», – сообщила **пресс-служба**.

В 2021 году в рамках федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть», одного из составляющих нацпроекта, в Приморье предусмотрены ремонтные работы на 50 участках дорог краевого значения и внутри городских агломераций общей протяженностью 91,5 км. Объекты для ремонта были выбраны с учетом результатов опроса жителей края, в котором приняли участие более 5 тыс. человек. За реализацией мероприятий нацпроекта в этом году будут следить около 30 общественных наблюдателей.

На ту же тему:

<http://www.nia-rf.ru/news/society/69941>

ТАСС; 2021.04.19; АВИАКОМПАНИИ ВЕРНУЛИ ИЗ ТУРЦИИ ПОЧТИ 40 ТЫС. РОССИЯН

Авиакомпании в период с 15 по 18 апреля вернули из Турции в Россию почти 40 тыс. россиян, из Танзании – более 1,7 тыс. Это следует из сообщения **Росавиации** по итогам заседания оперативного штаба.

В сообщении уточняется, что из Турции российскими и турецкими авиакомпаниями в общей сложности было выполнено почти 180 рейсов, из Танзании авиакомпании РФ выполнили шесть рейсов.

«Оперативный штаб **Росавиации** продолжает работу по организации возвращения граждан России из Турции и Танзании. За первые дни вывозной кампании, с 15 по 18 апреля, из Турции в Россию выполнено 179 рейсов российских и турецких авиакомпаний, на них перевезено порядка 39,4 тыс. пассажиров. Из Танзании шестью рейсами российских авиаперевозчиков вернулось более 1,7 тыс. наших соотечественников», – говорится в сообщении.

Как уточнили в **Росавиации**, российские и турецкие авиакомпании продали почти 170 тыс. авиабилетов с вылетом с 15 апреля по 1 июня, при этом в Танзанию было реализовано 4,7 тыс. билетов.

<https://tass.ru/ekonomika/11190019>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20210419/vyvoz-1729006029.html>

<https://otr-online.ru/news/vyvoznymi-reysami-iz-turcii-domoy-vernulis-pochti-40-tysyach-rossiyan-176441.html>

ТАСС; 2021.04.19; РОСАВИАЦИЯ РЕКОМЕНДУЕТ ТРАНЗИТНЫМ ТУРИСТАМ САМОСТОЯТЕЛЬНО ПЛАНИРОВАТЬ ВОЗВРАЩЕНИЕ ДОМОЙ

Росавиация порекомендовала транзитным пассажирам, которые использовали пересадку в Турции для дальнейшего полета в третьи страны, самостоятельно планировать возвращение в Турцию для дальнейшего полета домой. Это следует из совместной памятки **Минтранса** и **Росавиации**, опубликованной на сайте агентства.

«Если вы приобретали авиабилеты на рейсы разных авиакомпаний, отслеживайте поступление информации от вашей авиакомпании о возможном изменении вашего вылета или обратитесь в авиакомпанию для уточнения информации о выполнении ваших рейсов и переоформления авиабилетов. Авиакомпания, осуществляющая перевозку на участке из Турции в Россию, не несет ответственность за вашу перевозку из другого государства в Турцию. Вам необходимо самостоятельно планировать вашу перевозку из другого государства в Турцию под новый рейс в Россию», – говорится в памятке.

При этом самостоятельным туристам, находящимся в Танзании, рекомендовано обратиться в авиакомпанию, у которой приобретались авиабилеты. В случае потери стыковки, пассажирам рекомендуется обратиться в авиакомпанию или к туроператору, которые осуществляют прямые рейсы из Танзании. Они смогут продать авиабилет на свободное место. Также рекомендуется «рассмотреть варианты возвращения на родину через другие государства», например, через Турцию, ОАЭ, Катар, Эфиопию, Германию.

Во всех остальных случаях **Росавиация** и **Минтранс** рекомендуют оставаться на связи с авиакомпанией или туроператором.

<https://tass.ru/ekonomika/11189643>

<https://ria.ru/20210419/pamyatki-1729000472.html>

<https://rg.ru/2021/04/19/rosaviaciia-rekomendovala-tranzitnym-turistam-samim-planirovat-vozvrashchenie.html>

<https://www.pnp.ru/social/rosaviaciya-opublikovala-pamyatki-dlya-nakhodyashhikhsya-v-turcii-i-tanzanii-passazhirov.html>

<https://www.mk.ru/economics/2021/04/19/opisan-luchshiy-plan-deystviy-pri-potere-putevok-v-turciyu.html>

<https://www.kp.ru/online/news/4264901/>

<https://govoritmoskva.ru/news/270847/>

<https://www.m24.ru/news/turizm/19042021/161890>

<https://www.ntv.ru/novosti/2541200/>

<https://tvzvezda.ru/news/20214192041-dQMcc.html>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/607de5c79a7947e70caaf34>

<https://iz.ru/1153740/2021-04-19/rosaviatciiia-opublikovala-pamiatki-dlia-nakhodiashchikhsia-v-turtcii-i-tanzanii-passazhirov>

ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.04.20; ЗАШЛИ НА БОРТ: АВИАКОМПАНИИ РФ НА ФОНЕ КРИЗИСА ПОЛУЧАТ 90 САМОЛЕТОВ; ПЕРЕИЗБЫТОК МОЩНОСТЕЙ МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К СНИЖЕНИЮ ЦЕН НА БИЛЕТЫ НА РОССИЙСКИЕ КУРОРТЫ

В этом году парк российских авиакомпаний пополнят более 90 самолетов. Об этом «Известиям» рассказали перевозчики и источники в компаниях. Такая провозная емкость может стать еще более избыточной на фоне кризиса и закрытых границ со многими странами. Однако лишние мощности способны сдерживать стоимость авиабилетов, указали эксперты. Перевозчики могут начать снижать цены уже летом, ожидают специалисты.

Большое пополнение

Российские авиакомпании на фоне беспрецедентного кризиса в отрасли в 2021 году готовятся принять более 90 самолетов, подсчитали «Известия» на основе данных перевозчиков и источников.

В 2021 году S7 Airlines планирует получить девять новейших Airbus A320/321neo, сообщил «Известиям» представитель компании. По его словам, из парка будут выведены шесть воздушных судов. «Уральские авиалинии» ожидают поставки семи воздушных судов: трех Airbus A321neo, двух Airbus A320 и двух Boeing 737-800, уточнили в авиакомпании. При этом будут выведены из парка пять Airbus A320/A321. Авиакомпания Utair также запланировала пополнение парка семью Boeing 737, один из которых поступил в марте, рассказал представитель перевозчика.

«Аэрофлот» в этом году планирует получить три Airbus A350, следует из документов на сайте госзакупок. Также компания в апреле сообщила о поставке в мае одного Boeing 777. Кроме того, по словам источника «Известий» в группе «Аэрофлот», в этом году также ожидается приход девяти Airbus A320/321neo. В компании не ответили на запрос «Известий».

В начале января глава Минпромторга Денис Мантуров заявил, что в 2021 году промышленность должна поставить компаниям 37 Superjet 100 (SSJ-100). Представитель производителя российских самолетов, корпорации «Иркут», сообщил «Известиям», что крупнейшими получателями этих машин станут авиакомпании «Россия» (входит в группу «Аэрофлот») и Red Wings (принадлежит госкорпорации «Ростех»). Также несколько самолетов получит ростовский авиаперевозчик «Азимут». На запрос «Известий» там не ответили.

В конце декабря глава Red Wings Евгений Ключарев говорил, что в 2021 году флот авиакомпании вырастет с 19 до 39 самолетов за счет поставки 12 SSJ-100, пяти Airbus A321 и трех Boeing 777. В апреле–мае компания получит один Airbus 321, четыре SSJ-100, а также три Boeing 777, один из которых уже пришел, уточнил представитель авиакомпании. По словам источника в отрасли, в этом году Red Wings будет поставлено больше 12 SSJ-100.

Парк дальневосточной авиакомпании (сейчас создается на базе «Авроры») в этом году должны пополнить четыре самолета: один SSJ-100 и три канадских DHC-8, следует из концепции развития компании до 2025 года (есть у «Известий»). «ИрАэро» в 2021-м вернула два SSJ-100 лизингодателю и теперь ведет переговоры о пополнении флота, сообщил «Известиям» представитель компании, уточнив, что рассматривается лизинг Airbus 319. По его словам, есть потребность в двух–трех таких самолетах. Иркутская авиакомпания «Ангара» в этом году на замену пяти Ан-148 возьмет в аренду три Ан-24, сообщил «Известиям» глава компании Сергей Саламатов.

Поставки заказанных 737 MAX зависли из-за сертификации, которую тормозит пандемия Smartavia получила 16 апреля первый из трех Airbus A320neo, остальные два ожидаются до конца года, уточнил представитель авиакомпании. По его словам, рынок внутренних перевозок с переходом на летнее расписание отличается оживлением – спрос на полеты постепенно растет после глубокого спада, вызванного пандемией коронавируса.

– Маршрутная сеть Smartavia в этом высоком сезоне расширяется в географической плоскости, и с точки зрения частоты полетов на традиционных и новых маршрутах. Так что увеличение самолетного парка – процесс естественный, – пояснил он.

Чартерные перевозчики Azur Air, Nordwind, I-Fly и Pegas Fly на запрос «Известий» не ответили. По словам источника «Известий» в отрасли, Azur Air ожидает поставки как минимум трех самолетов: одного Boeing 757 двух Boeing 777, а Nordwind – по меньшей мере одного Airbus A330.

Набрать по дешевке

Часть поставок новых самолетов связана с замещением планово-выбывающей емкости, а часть – это поставка новой техники в ближнемагистральном сегменте, считает старший эксперт Bain & Company Сергей Зайцев. По его словам, авиакомпании провели работу над оптимизацией парка в нынешней ситуации и перенесли или отказались от поставок избыточных мощностей, где это было возможно без значительных потерь. В некоторых случаях по условиям договора отказ от поставок может принести гораздо больше убытков, чем использование новых самолетов, объяснил эксперт.

За 2020 год на мировом рынке высвободился большой объем самолетов, что позволило наиболее финансово устойчивым компаниям обновить свой флот на выгодных условиях, сказал директор группы корпоративных рейтингов АКРА Александр Гуцин.

С учетом кризисной ситуации на рынке и проблем, с которыми столкнулась американская корпорация Boeing, сформировался рынок заказчика, и у авиакомпаний появилась возможность контрактировать парк на выгодных условиях, заменяя старые борты или договариваясь о поставках на будущее, добавил Сергей Зайцев.

По данным отраслевого аналитического агентства Ishka, рыночная стоимость 10-летних самолетов Airbus A321 и Boeing 737-800 в феврале 2021-го к январю 2020 года снизилась на 26%, а арендные ставки по ним – на 37–38%.

Последствия избытка

Поставка дополнительных самолетов еще больше обострит проблему избыточной провозной емкости на рынке, особенно в условиях, когда российские авиакомпании вынуждены летать в основном по России, сказал ведущий эксперт Центра экономики транспорта ВШЭ Андрей Крамаренко. По его словам, перевозчики ожидают, что граница скоро откроется, а денег у людей завтра станет больше, чем вчера. Но ничего подобного не происходит – самолеты выставляются туда, где есть хоть какой-то спрос. В этом году это юг страны.

Избыток провозных емкостей на рынке негативно сказывается на доходности перевозок, сказал представитель S7 Airlines. По оценке авиакомпании, он связан в первую очередь с ограничением международного авиасообщения, а не с графиком поставок воздушных судов.

Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев полагает, что время для увеличения парка сейчас не лучшее, так как объем перевозок на докризисный уровень не вышел и вряд ли выйдет в этом году. По его словам, главный риск роста провозной емкости для авиакомпаний заключается в том, что увеличение предложения не позволит скорректировать тарифы, поднять доходную ставку.

Весь спрос, который накопился еще в прошлом году, реализуется сейчас на внутрироссийских направлениях, утверждает Андрей Крамаренко. Даже если авиакомпании выставят все свои емкости на отечественные туристические направления, а местные аэропорты обслужат все эти рейсы, пассажирам может просто не хватить жилья на курортах. Гостиниц там больше не стало, и построить их за три месяца нельзя, пояснил эксперт.

– Закончится всё это тем, что перевозчики не найдут своего пассажира. Не потому, что он не готов лететь, а потому, что ближе к лету выяснится, что ему негде жить. Тогда цены на авиабилеты упадут, – спрогнозировал Андрей Крамаренко.

Традиционно зимой авиакомпании получают убыток, а летом – прибыль, напомнил эксперт. Но в этом году, если Турция не откроется, многие перевозчики будут снова убыточны, так как российские курорты не смогут вместить всех желающих. К зиме авиакомпании столкнутся с отсутствием ликвидности, ожидает эксперт.

<https://iz.ru/1153730/maksim-talavrinov/zashli-na-bort-aviakompanii-rf-na-fone-krizisa-poluchat-90-samoletov>

КОММЕРСАНТЪ; АЙГУЛЬ АБДУЛЛИНА; 2021.04.20; ИЗ ТУРЦИИ С УБЫТКОМ; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ НЕДОПОЛУЧАТ 17 МЛРД РУБЛЕЙ ОТ ПРЕКРАЩЕНИЯ ПОЛЕТОВ

За полтора месяца ограничений полетов в Турцию российские перевозчики недосчитаются 17 млрд руб. выручки, подсчитали аналитики. Недополученная прибыль, по прогнозам экспертов, превысит 1–1,5 млрд руб. В частности, для лоукостера «Победа» этот показатель, по оценкам источников “Ъ”, может составить 500 млн руб. Эксперты отмечают, что найти другой источник выручки компании не смогут: ни одно доступное сегодня направление не пользуется такой же популярностью среди туристов, как турецкое.

Объем недополученной выручки российских авиаперевозчиков за полтора месяца действия ограничений полетов в Турцию составит 17 млрд руб., подсчитали по просьбе “Ъ” в «ВТБ Капитал». Оперативный штаб правительства по борьбе с коронавирусом 12 апреля приостановил полеты в Турцию с 15 апреля по 1 июня, за исключением вывозных рейсов.

В «ВТБ Капитал» основывают свои расчеты на оценке пассажиропотока между двумя странами в 1,5 млн пассажиров до 1 июня. «Недополученная прибыль может составить за это время чуть менее 1 млрд руб.», – полагает аналитик инвестбанка Елена Сахнова. С этой оценкой согласен гендиректор Friendly Avia Support Александр Ланецкий. Он напомнил, что, по данным АТОР, туры в Турцию до конца мая приобрели почти 600 тыс. россиян – это более 1,2 млн авиабилетов туда-обратно. Еще 100 тыс. неорганизованных путешественников собирались посетить страну самостоятельно.

Даже при очень скромных \$10–20 прибыли с каждого пассажира – это \$10–20 млн недополученной прибыли. В реальности эта сумма может быть выше», – отметил господин Ланецкий.

Источник “Ъ”, близкий к коммерческому департаменту «Победы», оценивает недополученную выручку перевозчика более чем в 500 млн руб. Он также подчеркивает, что прямые затраты авиакомпании на организацию вывозных рейсов из Турции превысят 50 млн руб. Официально в **пресс-службе** лоукостера сообщили, что на данный момент компания оценивает расходы по вывозным рейсам. «Но уже понятно, что они очень

большие», – уточнили в компании. Для оптимизации расходов перевозчику пришлось отменить 360 разворотных рейсов: в Анталию и Газипашу из Москвы, а также в Стамбул из Екатеринбурга, Казани, Москвы, Минеральных Вод и Уфы.

В «Уральских авиалиниях» объем недополученной выручки оценили в 150–200 млн руб. В настоящий момент авиакомпания осуществляет полеты преимущественно в рамках чартерной программы, заранее согласованной с туроператорами. «Поэтому с правовой точки зрения обязанность по вывозу туристов возникает у туроператора, а не у авиакомпании», – отметили в **пресс-службе** перевозчика. В связи с этим «Уральские авиалинии» не видят прямых убытков от вывозных рейсов, но также фиксируют упущенную выгоду. Перевозчик намерен наращивать в летнем расписании частоту выполнения рейсов на российский юг: Анапа, Геленджик, Симферополь, Сочи, Краснодар, а также Минеральные Воды.

В S7 Airlines отказались раскрывать свои потенциальные потери и текущие затраты из-за запрета полетов в Турцию, однако отметили, что дополнительные субсидии были бы уместны. «Компания не рассчитывала на компенсацию за временное ограничение полетов в Турцию, но, если механизм будет предложен, мы, разумеется, будем претендовать на возмещения», – сообщил представитель перевозчика. В Red Wings не стали комментировать компенсации, уточнив, что выполняют необходимое количество рейсов для возврата всех туристов. После этого самолеты авиакомпании, освобожденные на апрель–май от турецкой чартерной программы, будут задействованы на внутрироссийских рейсах. В других авиакомпаниях на вопрос “Ъ” относительно компенсаций от государства из-за ограничений полетов в Турцию не ответили. До сих пор в таких случаях власти ничего не компенсировали перевозчикам – даже после запрета прямых полетов в Грузию в 2018 году, когда такие субсидии официально обещал **Минтранс**.

Ни одно внутреннее и международное направление не может конкурировать по пассажиропотоку с Турцией», – отметил исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев.

В Крыму и Краснодарском крае сезон начинается ближе к началу лета, а остальные туристические направления значительно превосходят турецкое в цене. Однако авиакомпании смогут покрыть издержки, связанные с ограничениями, значительным повышением цены на билеты по всем курортным направлениям, которое уже происходит, подчеркнул эксперт. Еще в начале марта сообщалось, что россияне стали тратить на авиабилеты за рубеж в среднем почти на 40% больше, чем в 2019 году. «Уверен, что компании смогут оперативно переориентировать свои мощности. Перевозчики довольно драматично рисуют потери, но это не означает прямых убытков», – заключил господин Пантелеев.

https://www.kommersant.ru/doc/4781544?from=main_1

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.04.20; ТРУДНАЯ ДОРОГА К ДОКУ; КИТАЙСКАЯ КОМПАНИЯ ЗАТОРМОЗИЛА ПРОЕКТ ДЛЯ АТОМНЫХ ЛЕДОКОЛОВ

«Росатом» столкнулся с препятствиями при строительстве нового плавучего дока под атомные ледоколы. Один из претендентов, китайская верфь Jiangsu Dajin, которую «Росатом» отстранил от конкурса, успешно обжаловала это решение в ФАС. Теперь «Росатому» придется заново проводить конкурс, что может привести к тому, что заказ получит верфь, которая не в состоянии его качественно выполнить. По данным “Ъ”, «Атомфлот» планирует обжаловать предписание ФАС, но на это потребуется дополнительное время, а док нужен к осени 2024 года.

Как стало известно “Ъ”, китайская Jiangsu Dajin Heavy Industry Co. LTD подала жалобу в ФАС на конкурс по строительству плавучего дока за 5 млрд руб. для атомных ледоколов «Атомфлота». В своей жалобе она указала на избыточно высокие требования к

участникам, рассказали “Ъ” источники, знакомые с ситуацией. 12 апреля ФАС выпустила предписание с требованием устранить нарушения порядка проведения торгов (копия есть у “Ъ”). Согласно документу, организатору конкурса необходимо назначить новую дату рассмотрения заявок и подведения итогов конкурса.

Ранее заявка Jiangsu Dajin была отклонена на этапе отбора. Компания предлагала построить док за 4,57 млрд руб. при максимальной цене контракта 4,983 млрд руб. (включая нулевой НДС). Еще меньше – 4,45 млрд руб. – давала турецкая Epic Denizcilik ve Gemi Insaat A.S., однако ее заявка тоже была отклонена. По итогам уточнения планировалось заключить контракт с турецкой Kuzey Star Shipyard, выходящей на конкурс с ценой в 4,981 млрд руб. (см. “Ъ” от 6 апреля).

В «Атомфлоте» сообщили “Ъ”, что изучат решение ФАС и примут решение об обжаловании. Закупка проводилась за собственные средства «Атомфлота» по единому отраслевому стандарту закупок (положение о закупках) «Росатома», добавили там. По данным “Ъ”, «Атомфлот» обжалует предписание ФАС.

Источники “Ъ” в госкорпорации опасаются, что если убрать дополнительные требования к закупке, то победителем станет верфь, не имеющая возможности построить док длиной не менее 220 м и грузоподъемностью около 30 тыс. тонн.

«А если компания просто получит аванс и сбежит?» – говорит один из собеседников “Ъ”. Другой источник напоминает, что сроки строительства и так очень сильно поджимают, а обжалование потребует времени. Ни одна российская верфь не вышла на конкурс, поскольку они готовы построить такой док не менее чем за 8,5 млрд руб.

С такой позицией солидарны и собеседники “Ъ” в судостроении. У турецкой Epic нет своих судостроительных возможностей для строительства дока, расчет был сделан на привлечение субподряда, считает источник “Ъ”. То же самое и с китайской Jiangsu Dajin, которая в РФ известна только получением в 2019 году заказа от ростовской «Астон» на 10 сухогрузов. Это суда длиной 140 м, и поперечный стапель верфи не позволяет разместить большой заказ, уверен собеседник “Ъ”. Возможно строительство модулями, но это может серьезно отразиться на качестве, добавляет он. В то время как у Kuzey есть стапель в 200 м и возможности построить док, говорят собеседники “Ъ”.

По условиям конкурса, плавучий док должен быть построен за 29 месяцев. Замглавы «Росатома», глава дирекции Севморпути Вячеслав Рукша в интервью “Ъ” говорил, что новый док необходим «точно к осени 2024 года».

Старший партнер коллегии адвокатов Pen & Paper Валерий Зинченко отмечает, что дела об оспаривании решений и предписаний ФАС по жалобам на действия организатора торгов, как правило, рассматриваются «сравнительно быстро». Разбирательство в суде первой инстанции занимает в среднем четыре-пять месяцев с момента подачи заявления, еще два-три месяца дело будет рассматриваться в апелляции, поясняет он. Затянуть такой спор достаточно тяжело, так как суд проверяет исключительно законность действий ФАС, что, как правило, исключает необходимость сбора доказательств помимо материалов дела, рассмотренного службой, заключает господин Зинченко.

<https://www.kommersant.ru/doc/4781519>

ВЕДОМОСТИ; ВАЛЕРИЙ КОДАЧИГОВ; 2021.04.20; «ТРАНСТЕЛЕКОМ» ПОСТРОИЛ КВАНТОВУЮ СЕТЬ МОСКВА – ПЕТЕРБУРГ; ЗАПУСТИТЬ ЕЕ ПЛАНИРУЮТ ВО II КВАРТАЛЕ ЭТОГО ГОДА

О завершении строительства квантовой линии связи между Москвой и Санкт-Петербургом сообщил заместитель гендиректора «Транстелекома» (дочерняя компания РЖД) Алексей Ноздрин на конференции «Ведомостей» «Телеком 2021». «Сеть уже существует, оборудование смонтировано, осталась, по сути, пусконаладка, – рассказал Ноздрин. – Во II квартале должен состояться пуск в виде переданного квантового ключа».

Главным преимуществом квантовой сети оператор называет максимальную защищенность передающихся по ней данных. В «Транстелекоме» рассчитывают на спрос со стороны финансовых организаций, силовых структур и других госорганизаций. По словам Ноздрина, на квантовой сети используется оборудование российского производства – его разработчика он не назвал.

Первая в мире квантовая сеть связи была развернута в начале этого года в Китае. Общая протяженность этой сети достигает 4600 км: она состоит из более 700 оптических сегментов и двух станций космической связи. К китайской квантовой сети уже подключено свыше 150 абонентов-банков.

В отличие от обычных алгоритмов шифрования при генерации квантовых криптографических ключей отправитель и получатель используют данные об изменении квантового состояния фотонов. При попытке проанализировать и дешифровать такой ключ он изменяется – благодаря этому адресаты переписки мгновенно узнают о попытке взлома. «Квантовое шифрование позволит реализовать механизмы криптографии на совершенно новом, недостижимом ранее уровне, – считает заместитель гендиректора компании ИВК Валерий Андреев. – Если в ходе проекта «Транстелекома» будет достигнут приемлемый результат, он станет началом переворота на рынке информационной безопасности. Для защиты информации потребуются новые инструменты, новые модели угроз, новая нормативная база. При условии, конечно, что применение новых методов и инструментов не связано с неподъемными финансовыми затратами – это тоже будет проверено в проекте».

Строительство 800-километровой квантовой сети между Москвой и Петербургом предусмотрено дорожной картой развития квантовых коммуникаций, разработанной РЖД и утвержденной правительством летом 2020 г. Стоимость реализации всего проекта – квантовой сети в 10 000 км – до 2024 г. должна составить 16,7 млрд руб. (10 млрд должны быть выделены из федерального бюджета, 6,7 млрд – из внебюджетных источников, из них более 5 млрд руб. готова выделить сама РЖД). Большая часть этих средств – 12,8 млрд руб. – должна пойти на строительство квантовых магистральных сетей. К 2024 г. объем оказываемых на сети услуг достигнет около 55 млрд руб. – такие подсчеты приводили ранее в РЖД. Среди сценариев использования квантовых технологий, помимо передачи данных банков и госструктур, разработчики дорожной карты приводили строительство безопасных систем интернета вещей и управление беспилотными поездами. «В плане развития технологической составляющей квантового распределения ключей Россия практически не отстает от других стран, – рассказывает руководитель группы квантовых информационных технологий Российского квантового центра Алексей Федоров. – Однако лидер по масштабам внедрения – Китай». Планы использования таких линий для промышленных приложений есть и в Европе, но пока имеющиеся и разрабатываемые прототипы в большинстве используются для исследовательских целей, рассказывает Федоров: «В США делают большую ставку не на строительство сетей квантового распределения ключей, а на разработку постквантовых алгоритмов – нового поколения алгоритмов криптографии, которые более устойчивы к атакам. Национальным институтом стандартов и технологий США ведется стандартизация постквантовых решений».

Квантовыми коммуникациями занимается и крупнейший конкурент «Транстелекома» – «Ростелеком», отмечает директор проектов квантовых коммуникаций компании Сергей Ханенков: «В 2020 г. было разработано и утверждено техническое задание создания квантовой сети между калининским и московским дата-центрами оператора, в этом году начались соответствующие проектно-изыскательские работы». В рамках этого проекта рассматривается возможность использования строящейся квантовой сети РЖД на участке Москва – Удомля, отметил Ханенков.

У квантовой криптографии есть коммерческий потенциал – она обеспечивает наивысшую степень защиты, что важно для госструктур и бизнеса, в первую очередь финансового сектора, утверждает представитель «Ростелекома». По словам Федорова, коммерциализацию квантовой связи пока сдерживает отсутствие массового спроса: «На текущем, достаточно раннем этапе развития технологии нужны инвестиции в создание и развитие инфраструктуры для квантового распределения ключей – по аналогии с тем, как развивались классические коммуникации».

Рынок для новой технологии не разогрет и, пока потенциальные пользователи не видят очевидных преимуществ, которые она дает, их круг будет узок, считает руководитель проекта Content-Review Сергей Половников: «Пока с точки зрения бизнеса не очевидно, какое превосходство над конкурентами позволяет получить квантовое шифрование. Это, к примеру, не переход с модемного интернета на выделенные линии». Также непонятно, как в целом квантовые технологии могут повысить уровень информационной безопасности, рассуждает Половников: «Известно, что 90% утечек данных происходит не из-за внедрения злоумышленников в сети связи, а из-за халатности персонала компаний и госструктур или же их осознанных преступных действий».

По мнению Федорова, дорожная карта развития квантовых коммуникаций может стимулировать развитие этого сегмента рынка: «Похожее происходило во второй половине XX в. с интернетом. Изначально он мыслился как научный инструмент, монетизация которого не просматривалась. Но после государственных инвестиций в развитие сети, создания инфраструктуры бизнес оценил перспективы новой технологии, что привело к созданию множества успешных коммерческих проектов».

<https://www.vedomosti.ru/technology/articles/2021/04/19/866704-transtelekom-postroil>

ВЕДОМОСТИ; МАТВЕЙ КАТКОВ, АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2021.04.20; ГОСУДАРСТВО ПОДДЕРЖИТ «ПЕЧОРУ СПГ»; ПРОЕКТ ПОГИБШЕГО ДМИТРИЯ БОСОВА СТАНЕТ РЕАЛЬНОСТЬЮ

В утвержденном плане мероприятий по реализации Стратегии развития Арктической зоны, опубликованной правительством 19 апреля, отдельным пунктом значится: «Государственная поддержка разработки Коровинского и Кумжинского газоконденсатных месторождений». Ответственными назначены Минэнерго, Минвостокразвития, администрация НАО, ежегодно в IV квартале они будут докладывать о том, как реализуется господдержка по этому проекту.

Ресурсная база Кумжинского месторождения составляет 140,2 млрд куб. м газа и 6,6 млн т газового конденсата, Коровинского – 46,6 млрд куб. м газа и 1,1 млн т конденсата. Оба месторождения принадлежат компании «Печора СПГ». До ноября прошлого года она входила в группу «Аллтек» погибшего в мае 2020 г. бизнесмена Дмитрия Босова. В конце года проект «Печора СПГ» приобрела компания «Русхим газ», следует из данных СПАРК. 50% долей «Русхим газа» принадлежит экс-депутату Госдумы Виталию Южилину, по 25% – Геннадии Миргородскому и Дмитрию Озерскому (последний владеет долей через Столичную трастовую компанию).

Новый владелец на ресурсной базе месторождений планирует построить экспортоориентированное предприятие по выпуску метанола, писала ранее газета «Коммерсантъ». По ее данным, к 2025 г. планируется построить газопровод до побережья Баренцева моря в районе пос. Индига и первую очередь завода на 1,7 млн т метанола в год. К этому сроку «Русхим газ» намерен выйти на объем добычи на месторождениях в 2 млрд куб. м в год. Общие инвестиции в проект оценивались тогда в 200 млрд руб. В «Русхим газе» не ответили на запрос «Ведомостей». Вхождением в проект в конце 2020 г. также интересовался РФПИ, там также отказались от **комментариев**.

Изначально «Аллтек» планировал создать на базе Кумжинского и Коровинского месторождений завод по сжижению природного газа мощностью до 4,3 млн т в год. О

своих планах компания объявила еще в 2013 г., но стройка завода так и не началась. В качестве партнера в проект «Печора СПГ» группа Босова также привлекала «Роснефть». Но в 2018 г. нефтяная компания окончательно вышла из проекта, посчитав участие в нем нецелесообразным. Свою долю в 50,1% «Роснефть» продала обратно «Аллтеку». Летом прошлого года «Печорой СПГ» интересовалась основанная немецким кикбоксером Халидом Аррабом компания Lloyds Energy, но до сделки дело так и не дошло.

Возродить проект производства СПГ точно не получится даже при наличии льгот, уверен ведущий аналитик Фонда национальной энергетической безопасности Игорь Юшков. С ним согласен аналитик по газу Центра энергетической школы управления «Сколково» Сергей Капитонов: «На существующей ресурсной базе возможно создать СПГ-проект только небольшой мощности (до 5 млн т в год). Не известно, как такой проект сможет конкурировать с гигантскими существующими и строящимися мощностями «Новатэка» в российской Арктике. Но ключевая проблема проекта – отсутствие лицензии на экспорт СПГ».

Юшков считает довольно рискованным также и рассматриваемый проект по созданию нового завода по выпуску метанола. Ему однозначно нужна будет господдержка, уверен эксперт. По его словам, проект сможет рассчитывать на все послабления, которые уже действуют для арктических проектов, такие как финансирование государством строительства инфраструктуры и широкий перечень налоговых льгот – от нулевой ставки НДС до возможности устанавливать пониженные ставки по налогу на прибыль. Именно налоговые льготы, по мнению Юшкова, будут важны для компании.

С учетом нынешней ситуации на рынке метанола «Русхим газ» вполне может успешно выйти на добычу 2 млрд куб. м газа к 2025 г. в качестве сырья для завода, но дальнейшее наращивание добычи возможно только при сохранении благоприятной рыночной конъюнктуры. По словам Капитонова, сегодня она довольно благоприятная: мировые цены на метанол находятся на самом высоком уровне с конца 2018 г. – 410 евро за 1 т в Европе и \$430 за 1 т в Азии. Еще одно преимущество проекта – короткое транспортное плечо до основных рынков сбыта, а также портов перевалки в Европе. Вместе с тем проект будет реализовываться в условиях растущей конкуренции со стороны заявленных проектов как в России, так и за рубежом.

Спрос на метанол в ближайшие годы будет расти в Европе, говорит директор практики стратегического и операционного консалтинга КППМГ в России и СНГ Максим Малков. К 2022 г. он достигнет более 10 млн т в год с 9,5 млн т в 2018 г. В этих условиях будет расти и спрос на импорт из России, добавляет он.

По его словам, на европейских рынках российский метанол будет конкурировать с продукцией из Северной Африки, Экваториальной Гвинеи, стран Карибского бассейна и Северной Америки. Спрос на этот продукт, по его оценкам, также будет расти внутри РФ: «Оптимистичный прогноз – рост внутреннего спроса вдвое – примерно до 4,5 млн т к 2035 г., что повлечет необходимость увеличения мощностей по его выпуску до 8,5–10 млн т в год».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/04/19/866705-gosudarstvo-podderzhit>

ТАСС; 2021.04.19; ЭКСПЕРТЫ ВОЗЛОЖИЛИ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА КОНТЕЙНЕРНЫЙ КРИЗИС НА СЕВЕРНУЮ АМЕРИКУ

Причины острого дефицита порожнего контейнерного оборудования, от которого страдает вся мировая индустрия контейнерных перевозок, заключаются в сравнительно низкой эффективности терминальных операций в портах Северной Америки, сообщает Splash со ссылкой на датское аналитическое агентство Sea-Intelligence.

Согласно выводам нового исследования Sea-Intelligence, значительно меньшая скорость обработки контейнеровозов в портах Северной Америки уже давно считается основной

причиной нехватки порожних контейнеров в Азии, но эта проблема никогда еще не принимала таких масштабов, как сейчас.

По данным Sea-Intelligence, до пандемии необходимость переброски порожних контейнеров в Азию была на 40-45% обусловлена структурными проблемами в Северной Америке. Сильнейшая волатильность на начальном этапе коронакризиса усугубила эту проблему, и теперь, по оценкам аналитика, 55-60% дисбаланса оборудования в Азии лежат на североамериканских портах.

Выступая на конференции TRM21 – ключевом отраслевом форуме года, – глава ONE Джереми Никсон отметил, что производительность терминалов Северной Америки примерно в два раза ниже, чем в Азии, из-за меньшей продолжительности рабочего дня.

Глава океанского дивизиона Maersk Винсент Клерк высказал мнение, что существующий кризис дефицита порожнего оборудования обусловлен в значительной мере долгосрочной недоинвестированностью американских портов.

<https://tass.ru/ekonomika/11188455>

РОССИЯ 1; 2021.04.19; НА ПЕРЕЛЕТ ИЗ БЕЛГОРОДА В МИНВОДЫ ВЫДЕЛЯТ СУБСИДИИ. ВЕСТИ

С первого июня белгородцы на самолете смогут отправиться в кавказские Минеральные Воды. Открытие авиасообщения между двумя городами обсудили на правительственном часе. Вопрос уже решен, остались организационные моменты.

<https://www.vesti.ru/video/2289800>

РБК; АННА АНДРИЕВСКАЯ; 2021.04.20; ОТКАЗ ОТ КОРОТКИХ ПЕРЕЛЕТОВ: КАК АВИАЦИИ СОКРАТИТЬ УГЛЕРОДНЫЙ СЛЕД

На днях Франция отказалась от коротких перелетов внутри страны. Что это значит для отрасли и как во всем мире стараются компенсировать углеродный след от авиаперелетов – в материале РБК Трендов

Французский опыт

10 апреля парламент Франции проголосовал за отмену некоторых внутренних рейсов между Парижем и Нантом, Лионом и Бордо, которые можно заменить поездкой на поезде продолжительностью не более 2,5 часа. Первоначально планировалось запретить рейсы между городами, расстояние между которыми можно преодолеть на поезде за четыре часа, но после обсуждения в парламенте требование смягчили. Даже без новых законов восстановление рынка авиаперевозок после пандемии до докризисного уровня ожидали только к 2024 году.

Впрочем, от некоторых рейсов на небольшие расстояния во Франции отказались еще в 2020 году – так, Air France еще год назад перестала осуществлять короткие перелеты в обмен на финансовую поддержку государства.

Французское нововведение – лишь одно из многих предложений из правительственного законопроекта о климате. Цель – сократить выбросы углекислого газа на 40% к 2030 году по сравнению с уровнем 1990 года.

По данным международной неправительственной организации Transport & Environment, в период с 1990 по 2010 год количество рейсов по всему миру увеличилось почти в два раза, что спровоцировало на 70% больше выбросов парниковых газов в атмосферу. При этом авиаперевозки – единственный крупный источник выбросов, который был исключен из Парижского соглашения. Это означает, что их можно легко упустить из виду, особенно если учесть, что международная авиация не учитывается в кадастрах или целевых показателях выбросов какой-либо страны.

Артем Герасименко, урбанист, основатель Центра «Здоровые города», автор одноименного телеграм-канала:

«Запрет, принятый во Франции, – это шаг маленький для экологизации авиации в целом, но большой с точки зрения экологического сознания. В плане защиты окружающей среды эффект здесь действительно будет, но не максимально возможный. Так, между самыми популярными направлениями – Парижем и Марселем – сохранилось сообщение и остался самый большой пассажиропоток.

Но эффект, который произвело это решение на рядового пассажира, неоценим. До определенного момента никто даже не верил, что такой запрет возможен: раньше подобный сценарий можно было представить только в случае банкротства и нерентабельности таких полетов. Я уверен, что в ближайшие годы мы будем видеть больше таких примеров из многих европейских стран. Следующий шаг для экологизации авиаотрасли – переход с ископаемого топлива на водородное».

Как авиация пытается быть экологичнее

Несмотря на то, что авиационная отрасль производит только 2,5% CO₂ от общего количества мировых выбросов в атмосферу, в разных странах уже пытались решить проблему.

Экосбор

В 2018 году в Швеции ввели экологический налог для авиакомпаний – со всех рейсов из этой страны взимается от €6 до €39. Налог призван минимизировать углеродный след.

Правда, оппозиция критиковала эту норму, утверждая, что лучше бы от компаний требовали увеличить процент используемого биотоплива.

Есть экосбор и в Нидерландах – от €7,5 за пассажира. Кроме того, новый налог должен заставить путешественников отказаться от использования самолета на средних дистанциях (до 500-600 км), делая поезда более конкурентоспособными. Парламент Нидерландов в 2019 году проголосовал за запрет авиарейсов между Амстердамом и столицей Бельгии Брюсселем. Впрочем, эту меру так и не реализовали – она нарушала законодательство ЕС о свободном перемещении между странами.

В 2020 году правительство Австрии ввело сбор размером в €30 на авиабилеты на расстояния меньше 350 км. Национальный перевозчик Austrian Airlines получил финансовую поддержку в обмен на отказ от полетов по маршруту Вена – Зальцбург. Великобритания, Германия, страны Северной Европы и Каталония также применяют экологические тарифы к авиации. Например, правительство каталонской автономии облагает налогом выбросы оксидов азота в атмосферу, возникающие при взлете и посадке коммерческой авиации.

Отказ от перелетов

Одна из крупнейших европейских авиакомпаний – KLM – использовала идею отказа от перелетов для своего продвижения. В июле 2019 года компания KLM запустила рекламную кампанию с лозунгом «летайте ответственно».

«Когда мы начинали 100 лет назад, нашей главной заботой была безопасность. Мы не знали о нашем воздействии на окружающую среду», – говорилось в открытом письме директора авиакомпании.

На странице компании KLM называет самым эффективным методом повлиять на изменение климата использование биотоплива. В этом году KLM заявила, что до 2022 года купит 75 тыс. т биотоплива.

Компенсация

Многие авиакомпании используют программы компенсации, когда пассажир может доплатить за билет – а деньги от этого идут на программы по борьбе с глобальным потеплением. Среди компаний, которые предлагают пассажирам заплатить во время покупки билета за выбросы, крупнейшие авиалинии – в частности, Virgin Atlantic, British Airways, The Emirates и Qantas.

Лидеры по выбросам CO₂

Не так давно аналитики Transport & Environment составили рейтинг общих выбросов авиакомпаний. Оказалось, что первое место в рейтинге общих выбросов авиакомпаний занимает немецкий авиаперевозчик Lufthansa – 19,11 млн т CO₂, за ним следуют British Airways (18,38 млн т) и Air France (14,39 млн т). Эти же авиакомпании получили рекордную финансовую помощь от государств. Эксперты призывают пересмотреть такой шаг – по их мнению, финансовая помощь не должна предоставляться без предварительного согласия стран-членов ЕС с планом по декарбонизации авиации.

Также выяснилось, что авиакомпании не несут финансовую ответственность за рейсы, начинающиеся или заканчивающиеся за пределами Европы – это позволяет не платить углеродный сбор. В случае с Lufthansa, British Airways и Air France авиакомпании не компенсируют 77%, 86% и 83% выбросов CO₂ соответственно. Ирландская авиакомпания Ryanair является крупнейшим производителем выбросов на рейсах внутри Европы.

Лейбористская партия Великобритании предлагает вовсе запретить частные самолеты в Соединенном Королевстве с 2025 года. По прогнозам, именно перелеты станут главным источником выбросов в Великобритании к 2050 году. На внутренние рейсы там приходится около 5% всех авиационных выбросов страны. В основном речь идет о полетах по маршрутам длиннее 550 км. Простое копирование французской идеи сможет снизить выбросы в Великобритании лишь на 0,3%. Но если отдать только поездам маршруты по стране на расстояние до 700 км, то эффект будет совсем другим, уверены эксперты. К примеру, поездка из Лондона в Эдинбург на поезде позволит уменьшить количество выбросов на 232 кг, чем самолет, летящий по тому же маршруту. Эксперты предлагают к 2025 году совершать поездки внутри страны на расстояние до 700 км, длящиеся не более 4,5 часов, только по железной дороге. Такая политика позволит сократить выбросы внутренней авиации примерно на 35%.

Среди других предложений – задуматься о международных рейсах. 70-80% самолетов направляются из Великобритании в Европу, из них более 50% – к ближайшим соседям. Обычно дорога не превышает 1 500 км. Это расстояние можно проделать за сутки на поезде или автомобиле. А от Лондона до Бельгии, Люксембурга, Нидерландов и некоторых городов Франции не более 700 км. Между тем, в эти четыре страны из столицы Великобритании улетает около 100 рейсов в день.

Биотопливо и экологичные самолеты

Авиационная промышленность Европы запустила план Destination 2050 по достижению углеродного нейтралитета к 2050 году. В стратегии говорится, что 92% выбросов углекислого газа в авиации может быть сокращено за счет использования чистых технологий, таких как водород, гибридные двигательные установки и устойчивое авиационное топливо.

Некоторые компании уже активно используют биотопливо. Так, Hainan Airlines даже совершил трансокеанский перелет на биотопливе. Boeing 787, заправленный топливом на основе растительного масла, прилетел из Пекина в Чикаго. Горючее содержало и стандартный авиакеросин, но на 15% состояло из масла вторичного использования, которое собирали в кухнях ресторанов Китая.

Finnair еще четыре года назад запустил трансатлантический рейс Хельсинки – Нью-Йорк, выполнявшийся на новых самолетах, использовавших биотопливо. Кроме того, при покупке билета на рейсы авиакомпании можно оплатить биотопливо, которое будет использовано на рейсах авиакомпании. С помощью этого сервиса можно перевести любую сумму и на другую инициативу перевозчика – например, на развитие проекта по улавливанию углерода и посадку деревьев.

Singapore Airlines тоже борется за сокращение выбросов, в том числе за счет использования новых моделей самолетов, более эффективных схем полетов и организации воздушного движения.

EasyJet ранее уже объявила о закупке большой партии экологичных эрбусов A320 Neo. Новые самолеты производят на 15% меньше CO₂ и потребляют на 15% меньше топлива. У самого Airbus тоже далеко идущие планы – так, концерн поставил цель создать к 2035 году первый самолет с нулевым выбросом вредных веществ.

KLM разрабатывает самолет «Flying V» со сниженным общим весом и аэродинамическим сопротивлением. Он может вмещать столько же пассажиров, сколько и новейшие Airbus, но при этом будет на 20% экономичнее.

Еще одна экологичная разработка – водородно-электрический самолет ZeroAvia. Самолет сможет принять на борт до 20 пассажиров и пролетит около 500 миль (около 800 км), так что он может стать опцией для местных рейсов.

«Более эффективные новые самолеты не приведут к общему сокращению авиационных выбросов, если они будут продолжать сжигать ископаемое топливо, а водородные самолеты еще не будут готовы к выходу на рынок. Правительства и промышленность должны сосредоточиться на финансировании и внедрении биотоплива, у которого уже есть значительный промышленный и экологический потенциал», – заявил Джо Дарденн, менеджер по авиации T&E.

Углеродный калькулятор и Flygskam: что делать потребителям

Популярное слово Flygskam, которое буквально переводится со шведского как «стыдно летать», соответствует новым тенденциям. Молодые европейцы сознательно отказываются от пользования самолетами.

Если совсем отказаться от полетов не получается, можно сделать осознанный выбор, используя индекс авиакомпаний «Атмосфера», который сравнивает и ранжирует углеродную эффективность 200 крупнейших авиакомпаний мира.

Цель индекса – сделать климатическую эффективность фактором конкуренции между авиакомпаниями. В индексе каждая авиакомпания получает от 0 до 100 баллов эффективности, в зависимости от длины полета (короткий, средний и длинный). Этот инструмент позволяет пассажирам сравнивать авиакомпании, предлагающие рейсы по конкретным направлениям, и выбирать авиакомпанию, которая производит наименьшее количество выбросов CO₂.

Чтобы узнать свой углеродный след, можно воспользоваться калькуляторами, который запустили многие авиакомпании. Рассчитать свой экослед от авиаперевозок можно здесь.

Есть свои калькуляторы и у Air France, Delta Airlines, Emirates и других. Пассажиры «Аэрофлота» рассчитать объем своего негативного воздействия могут по этой ссылке.

Авиакомпании при этом активно стараются компенсировать нанесенный экологии ущерб – раздают пледы из переработанного пластика, вводят отдельный сбор на борту, предлагают веганские блюда и отказываются от печатной продукции.

При всем этом авиаотрасль остается крайне неэкологичной даже в мелочах. Например, «безбагажная» стратегия последних лет, когда билет без багажа стоит намного дешевле билета с багажом.

«Разумеется, многие летят только с ручной кладью, после чего покупают необходимое в городе прибытия – от пены для бритья до туристической палатки. И перед обратным рейсом выбрасывают вещи, которые могли бы служить много дольше, – просто потому что это дешевле, чем платить авиакомпании за багаж. Вот и получается, что пока весь мир стремится к осознанному потреблению, авиакомпании всячески этому препятствуют. Можно сколько угодно пересаживаться на электромобили, но какой в этом толк, если над тобой люди летают из Москвы в Мадрид через Афины?» – уверен блогер Кирилл Бегун.

<https://trends.rbc.ru/trends/green/607d99ea9a7947d008bf159c>

ТАСС; 2021.04.19; РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОПОРТА МУРМАНСК ВОШЛА В ПЛАН МЕРОПРИЯТИЙ ПО РАЗВИТИЮ АРКТИКИ

Реконструкция аэропорта Мурманск вошла в план мероприятий по развитию Арктики, который утвердил кабмин РФ и подписал премьер **Михаил Мишустин**. Об этом сообщается в понедельник на сайте правительства России.

«В документе также представлены перспективные проекты в региональном разрезе. В их числе – реконструкция аэропорта Мурманска, строительство автодороги Нарьян-Мар – Усинск, расширение морских портов Певек и Сабетта, мастер-планы по развитию туристической отрасли в Якутии и Карелии. Кроме того, согласно плану, стратегию развития туризма в России к концу 2021 года дополняют разделом, посвященным отдыху в Заполярье», – говорится в сообщении.

Всего план содержит 268 мероприятий. Основная часть будет выполнена в 2021-2022 годах. Отдельные, например, связанные с обновлением ледокольного флота и развитием научно-исследовательской базы, рассчитаны на более отдаленную перспективу.

План мероприятий принят в продолжение стратегии развития Арктической зоны до 2035 года, а также основ государственной политики в Арктике, утвержденных **президентом РФ Владимиром Путиным** в 2020 году. Реализация этих документов позволит повысить качество жизни северян, увеличит вклад Арктической зоны в российскую экономику и обеспечит устойчивое развитие региона.

<https://tass.ru/ekonomika/11187065>

РИА НОВОСТИ; 2021.04.19; В СОВФЕДЕ ПРИЗВАЛИ «АЭРОФЛОТ» УСТАНОВИТЬ БОЛЕЕ ГИБКИЕ ТАРИФЫ НА БИЛЕТЫ

Глава социального комитета Совфеда Инна Святенко предлагает компании «Аэрофлот» гибче подходить к ценообразованию на авиаперевозки, чтобы граждане могли отдохнуть на российских курортах.

В ходе совещания в Совете Федерации директор департамента управления сетью и доходами «Аэрофлота» Иван Батанов заявил, что авиакомпания не согласна с утверждениями о завышении тарифов авиаперевозчиками, а ее собственные на 10-15% ниже уровня 2019 года.

«Прекрасно понимаем, что одна из самых убыточных компаний – это ПАО «Аэрофлот», и очень трудно войти в положение данной компании, когда билетов «эконома» нет. Но у вас же есть лоукостер, чуть бы погибче», – сказала Святенко, обращаясь к представителю компании.

По ее словам, очень важно, чтобы граждане, которые хотят отдохнуть на российских курортах, могли осуществить свои планы.

Святенко привела в пример цены авиакомпаний на праздники в Симферополь. «Я зашла в приложение «Аэрофлота» и посмотрела цены в Симферополь 30 апреля – 2 мая», – рассказала парламентарий.

По ее словам, в Симферополь на 30 апреля есть только один билет экономкласса, далее цены начинаются от 45 тысяч рублей. «Понятно, что для семьи из двух человек перелет в Симферополь за 200 тысяч рублей недоступен», – сказала законодатель.

<https://ria.ru/20210419/tarify-1728976446.html>

ТАСС; 2021.04.19; ФАС ПРОВЕДЕТ СОВЕЩАНИЕ ПО ЦЕНАМ НА АВИАБИЛЕТЫ В СВЯЗИ С ОГРАНИЧЕНИЕМ РЕЙСОВ В ТУРЦИЮ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России проведет в среду, 21 апреля, совещание с представителями авиакомпаний по ценам на билеты на фоне ограничения сообщения с Турцией. Об этом сообщил замглавы ФАС Тимофей Нижегородцев на заседании комитета Совете Федерации по социальной политике.

«В ближайшее время мы проведем совещание, в среду, с представителями компаний и получим обновленные данные с учетом новых данных, которые связаны с закрытием турецкого направления и перераспределением потоков внутри страны. И проведем соответствующее совещание, выясним, насколько поменялись эти индексы (цен – прим. ТАСС), насколько они выходят за рамки тех цен, которые у нас складывались в обычных условиях и соответственно тоже сможем предложить какие-то меры», – сказал он.

Нижегородцев отметил, что ФАС ежемесячно получает данные о стоимости перемещений на определенных маршрутах. «Пока у нас есть данные до апреля. До апреля по отношению к 2019 году у нас на большинстве маршрутов цены ниже, чем в 2019 году, если мы пересчитываем к 2019 году, когда интенсивность перемещений может соответствовать интенсивности перемещения, которое у нас сейчас происходит», – добавил замглавы ФАС.

<https://tass.ru/ekonomika/11186903>

ТАСС; 2021.04.19; ФАС ПРЕДЛОЖИЛА РАССМОТРЕТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ ОТКРЫТИЯ НЕСКОЛЬКИХ ВНЕШНИХ ТУРНАПРАВЛЕНИЙ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России предлагает рассмотреть возможность открытия внешних туристических направлений с низким уровнем заболеваемости, сообщается в официальном Telegram-канале службы.

«Антимонопольное ведомство предлагает рассмотреть возможность открытия для турпотока наиболее доступных по цене внешних туристических направлений с низким уровнем заболеваемости коронавирусной инфекцией», – отмечается в сообщении.

В понедельник замглавы ФАС Тимофей Нижегородцев на заседании комитета Совета Федерации по социальной политике сообщил, что необходимо смотреть, какие направления можно открыть для российских туристов в связи с ограничением авиасообщения с Турцией. «Необходимо посмотреть по основным туристическим направлениям ситуацию с заболеваемостью и, может быть, по популярным направлениям ослабить режим и открыть возможности, создать условия для того, чтобы люди ехали. Например, такими направлением может быть Египет», – указал Нижегородцев.

Он также отметил, что ФАС проводит проверку на туристическом рынке России относительно возможной координации цен.

<https://tass.ru/ekonomika/11187801>

РИА НОВОСТИ; 2021.04.19; В ВОЗ РЕКОМЕНДОВАЛИ НЕ ТРЕБОВАТЬ ДОКАЗАТЕЛЬСТВА ВАКЦИНАЦИИ ДЛЯ ПЕРЕЛЕТОВ

Эксперты ВОЗ не рекомендуют требовать доказательства вакцинации для международных перелетов, это может усугубить неравенство в свободе передвижения, говорится в заявлении по итогам заседания чрезвычайного комитета Всемирной организации здравоохранения по ситуации с пандемией COVID-19.

«Временные рекомендации государствам-членам... не требовать доказательства вакцинации как условия для въезда, с учетом ограниченных (но растущих) свидетельств об эффективности вакцин в снижении распространения вируса и при до сих пор остающемся неравенстве в глобальном распределении вакцин. Государствам-членам настоятельно рекомендуется признать, что требования о доказательстве вакцинации могут усугубить неравенство... в свободе передвижения», – говорится в рекомендациях, опубликованных по итогам встречи чрезвычайного комитета ВОЗ.

<https://ria.ru/20210419/vaktsinatsiya-1728978357.html>

РИА НОВОСТИ; 2021.04.19; БОЛЬШИНСТВО РОССИЙСКИХ ТУРИСТОВ ПЕРЕНОСЯТ ПОЕЗДКИ В ТУРЦИЮ НА ДРУГИЕ ДАТЫ

Порядка 60 процентов российских туристов, которые купили тур в Турцию до конца мая, перебронируют поездки в эту страну на другие даты, сообщила исполнительный директор Ассоциации туроператоров России (АТОР) Майя Ломидзе.

Оперштаб по коронавирусу принял на прошлой неделе решение ограничить авиасообщение с Турцией и Танзанией с 15 апреля по 1 июня на фоне ухудшения там ситуации с COVID-19. Несколько рейсов в Турцию останется, например, необходимые для участия акционерного общества «Концерн Титан-2» в строительстве атомной электростанции «Аккую» и вывоза россиян, находящихся в Турции на отдыхе. Кроме того, останутся два регулярных рейса в неделю между Москвой и Стамбулом.

«После закрытия Турции мы опрашиваем туроператоров, и нас интересовало, какая доля потребителей обращается за возвратом, кто готов ждать, кто готов перебронироваться на другие направления. На данный момент у нас картина следующая: примерно 15 процентов перебронируются на российские курорты у тех же операторов, у которых они приобретали туры в Турцию», – сказала Ломидзе в ходе совещания в Совфеде.

По ее словам около 18-20 процентов перебронируются на другие направления, из которых на данный момент лидирует Куба. Оставшаяся часть, около 60 процентов, ждут, перебронируются на другие даты на ту же Турцию.

Исполнительный директор АТОР подчеркнула, что подобное распределение туристов наблюдается в настоящий момент. «Ситуация от недели к неделе и после «майских», по нашим прогнозам, будет меняться. Мы будем продолжать ее мониторить», – указала глава ассоциации.

В результате, продолжила она, на данный момент порядка 50-60 тысяч человек планируют до конца мая отдохнуть в России вместо Турции. «С учетом майских праздников, конечно, найти комфортные объекты размещения для этих туристов проблематично, безусловно. Потому что, как уже неоднократно отмечалось, отели категории «четыре и пять» звезд были в топе продаж и проданы были практически на 90-95 процентов еще к концу марта», – добавила Ломидзе.

По ее словам, туроператоры ведут работу, предлагая клиентам альтернативу Турции в виде поездок по России без необходимости доплаты, и пока жалоб от туристов не было. При этом имели место жалобы от самостоятельных туристов, которые столкнулись с ростом цен в отелях более низкой категории, чем четырех- и пятизвездочные. Однако, сообщила Ломидзе, подобных обращений было мало – лишь 15 за прошлую неделю, большинство из них – от самостоятельных туристов.

<https://ria.ru/20210419/turtsiya-1728977845.html>

ТАСС; 2021.04.19; В «АЭРОФЛОТЕ» СООБЩИЛИ, ЧТО ТАРИФЫ КОМПАНИИ НИЖЕ УРОВНЯ 2019 ГОДА НА 10-15%

Стоимость авиабилетов «Аэрофлота» на данный момент даже на полеты в пиковый летний сезон на 10-15% ниже, чем в 2019 году. Об этом сообщил директор департамента управления сетью и доходами «Аэрофлота» Иван Батанов на заседании комитета Совета Федерации по социальной политике.

«То, о чем сегодня говорят, о каком-то повышении тарифов, – это коррекция тарифов. Помимо того, что они [тарифы] имеют сезонный характер, сегодня мы корректируем тарифы, возвращаемся к докризисным уровням. Действительно [...] до уровня 2019 года еще далеко. Даже на пике высокого сезона тарифы «Аэрофлота» сегодня как минимум на 10-15% ниже уровня 2019 года», – сказал он.

Батанов отметил, что весной 2020 года, когда авиакомпании почти приостановили полеты, стоимость авиабилетов снизилась почти на 50%. «В прошлом году в это время мы почти

прекратили полеты и понятно, что после [начала] восстановления в мае, цены падали в пике до 50%, – сказал он.

<https://tass.ru/ekonomika/11187355>

ТАСС; 2021.04.19; «ПОБЕДА» ИЗ-ЗА ОГРАНИЧЕНИЯ РЕЙСОВ В ТУРЦИЮ МОЖЕТ НЕДОПОЛУЧИТЬ 500 МЛН РУБЛЕЙ ВЫРУЧКИ

Объем недополученной выручки «Победы» от ограничения рейсов в Турцию составит более 500 млн рублей, сообщил ТАСС источник, близкий к коммерческому департаменту авиаперевозчика.

По его словам, только затраты на вывозные рейсы обойдутся компании более чем в 50 млн рублей.

«Затраты на вывозные рейсы в Турцию превысят 50 млн рублей, но потери компании однозначно куда более существенные: за полтора месяца приостановки регулярных рейсов объем недополученной выручки составит более 500 млн рублей», – сказал собеседник агентства.

Источник ТАСС в одной из авиакомпаний, прекративших летать в Турцию из-за введенных ограничений, отметил, что перевозчики рассчитывают на компенсацию.

«Сейчас вывоз россиян компании выполняют сами, добровольно взяв на себя это обязательство. Хотя могли просто аннулировать билеты и возложить функцию вывоза на государство. Конечно, они надеются на финансовые компенсации колоссальных затрат, которые понесут сейчас, в самый пик турецкого туризма. Все делали ставку в этом году именно на Турцию с учетом действующих ограничений на других зарубежных маршрутах. Но на компенсации рассчитывают с ощутимым скепсисом на примере невыплаты обещанных правительством компенсаций и за Грузию, и за подорожавшее топливо в 2018 году», – рассказал источник.

<https://tass.ru/ekonomika/11184261>

ТАСС; 2021.04.19; ПЕРВЫЕ ПОЛЕТЫ НА СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС ЧЕРЕЗ ТАЙМЫР МОГУТ НАЧАТЬСЯ В 2022 ГОДУ

Первые полеты туристов на Северный полюс через Таймыр на севере Красноярского края могут начаться уже в 2022 году. Об этом ТАСС сообщил глава Таймырского района Евгений Вершинин.

Сейчас традиционно туристы добираются на Северный полюс через островной архипелаг Шпицберген (норвежская провинция Свальбард), откуда самолетом Ан-74 летят до ледовой базы «Барнео» и далее вертолетом Ми-8 до Северного полюса.

«Все в работе. РГО (Русское географическое общество), экспедиционный корпус прорабатывает [вопрос организации полетов]. Большая гостиница «Заполярье» в Хатанге, ее уже выкупили, проводят сейчас ремонт. Прорабатываем вопрос строительства рядом визит-центра <...>. Я думаю, 2022 год – первый полет транзитом через Хатангу реально совершить», – сказал Вершинин, добавив, что сейчас идут работы по модернизации аэропорта в Хатанге. По его словам, уже в этом году в аэропорту планируется строительство нового здания аэровокзала.

Ранее губернатор края Александр Усс на заседании попечительского совета Красноярского краевого отделения Русского географического общества на Красноярском экономическом форуме, проходившем 12-16 апреля, предложил крупному бизнесу принять участие в возрождении туристических полетов на Северный полюс через поселок Хатанга в Красноярском крае.

<https://tass.ru/ekonomika/11182885>

ТАСС; 2021.04.19; ПРЯМОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ ЭСТОНИЕЙ И РОССИЕЙ ВОЗОБНОВИТСЯ 25 АПРЕЛЯ

Аэропорт Таллина намерен возобновить обслуживание прямых рейсов в Москву с 25 апреля. Соответствующую информацию аэропорт распространил в понедельник.

Как указано в сообщении, «по состоянию на 19 апреля из Таллинского аэропорта открыты 13 международных направлений, в течение недели добавится еще два направления». Одним из этих направлений станет Москва, рейс в которую будет выполнять компания «Аэрофлот» раз в неделю по воскресеньям начиная с 25 апреля.

Как напомнил аэропорт, для прибывающих в Эстонию из большинства третьих стран, не входящих в Евросоюз, Европейское экономическое пространство или Шенгенскую зону, действует 10-дневный период самоизоляции.

<https://tass.ru/ekonomika/11188629>

На ту же тему:

<https://1prime.ru/transport/20210419/833494057.html>

ТАСС; 2021.04.19; ПОСОЛЬСТВО В МОСКВЕ СООБЩИЛО, ЧТО РОССИЯНЕ МОГУТ БЕСПРЕПЯТСТВЕННО ПОСЕЩАТЬ ТАДЖИКИСТАН

Граждане России могут посетить Таджикистан при предъявлении отрицательного теста на коронавирус или сертификата о вакцинации, если они прошли процедуру за месяц до поездки. Об этом сообщили ТАСС в понедельник в посольстве республики в Москве.

«Россиянам можно посетить Таджикистан, [необходим] ПЦР-тест или, если вакцинировались за месяц, то сертификат вакцинации», – уточнили в диппредставительстве.

В посольстве напомнили, что авиасообщение между РФ и Таджикистаном уже возобновлено с 1 апреля.

«Регулярные рейсы есть. Их осуществляют [авиакомпания] Somon Air и Utair, – добавили в диппредставительстве.

<https://tass.ru/obschestvo/11187583>

РИА НОВОСТИ; 2021.04.19; РОСАВИАЦИЯ НАЗНАЧИЛА АВИАКОМПАНИЮ NORDWIND ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ В ИРАН

Авиакомпания «Северный ветер» (Nordwind) назначена для выполнения регулярных полетов из Москвы и Санкт-Петербурга в столицу Ирана и обратно, сообщается в материалах на сайте **Росавиации**.

«Авиакомпания «Северный ветер» назначается для выполнения регулярных международных воздушных перевозок пассажиров, грузов, багажа и почты по маршрутам Санкт-Петербург – Тегеран – Санкт-Петербург с частотой выполнения полетов семь рейсов в неделю и Москва – Тегеран – Москва с увеличением частоты выполнения полетов с четырёх до 11 рейсов в неделю», – говорится в материалах.

<https://ria.ru/20210419/rosaviatsiya-1728902031.html>

РИА НОВОСТИ; 2021.04.19; ЭКСПЕРТЫ РАССКАЗАЛИ, ЧТО ПРОИСХОДИТ С РЕЙСАМИ НА КИПР

Россия не возобновила прямое авиасообщение с Республикой Кипр, но островное государство с 1 апреля готово принимать гостей из нашей страны, перевозчики предлагают им грузопассажирские рейсы, которые выполняются по разовым разрешениям, сообщает АТОР.

Кипр популярен у самостоятельных путешественников, несколько тысяч россиян имеют там недвижимость.

Поэтому в расчете на таких пассажиров сразу шесть авиакомпаний поставили на кипрском направлении грузопассажирские рейсы.

Больше всего таких перелетов было заявлено в расписании национального перевозчика. Из Москвы в Ларнаку авиакомпания в апреле выполняет полеты практически ежедневно. Однако с конца апреля на период майских праздников прямые вылеты из Москвы и Санкт-Петербурга в Ларнаку по состоянию на 18 апреля из расписания «исчезли». Так, в апреле вылет из столицы России по этому маршруту заявлен на 28 апреля (от 45 782 рублей в одну сторону).

Далее в расписании нацперевозчика на кипрском направлении значатся только два рейса в неделю с вылетом из Санкт-Петербурга (по пятницам и субботам) и только 14 и 15 мая, 21 и 22 мая, 28 и 29 мая. При этом пассажирам, прибывающим из Москвы, придется ждать борта Санкт-Петербург – Ларнака 12 часов.

В расписании еще одной авиакомпании на маршруте Санкт-Петербург – Ларнака (рейсы выполняются по субботам) прямых вылетов нет в период с 24 апреля по 15 мая. При этом обратные прямые рейсы из Ларнаки в Санкт-Петербург заявлены 28 апреля, 1 и 8, 15, 22 и 29 мая.

На сайте российского лоукостера грузопассажирские перевозки из Москвы в Ларнаку в расписании на май есть (вылеты по субботам).

Также заявлены вылеты на Кипр еще трех авиакомпаний, но у одной в расписании есть пробел на майские праздники.

Эксперты авиаотрасли считают, что такая «чехарда» может быть связана как раз со спецификой грузопассажирских рейсов. Паниковать раньше времени туристам, купившим билеты, не нужно.

Наблюдатели напоминают, что случаи, когда нацперевозчик заявлял, а потом отменял грузопассажирские рейсы, уже были. Например, вылеты в Хорватию сначала появились в расписание, потом исчезли, но после заявлений хорватских властей о готовности принимать россиян, вновь вернулись.

По данным источников, программа грузопассажирских рейсов на Кипр, запланированная на май, может быть и расширена. В любом случае пассажирам, самостоятельно летящим в эту страну, необходимо следить за статусом своих рейсов и уточнять эту информацию в контакт-центрах авиакомпаний. Эксперты советуют при покупке билетов указывать актуальные контактные данные, на которые в случае отмены рейса перевозчик пришлет соответствующее уведомление.

<https://ria.ru/20210419/kipr-1728886678.html>

РОССИЯ 1; 2021.04.19; В ЯРОСЛАВСКИХ ТРАМВАЯХ НАЧАЛИ ТЕСТИРОВАТЬ ВАЛИДАТОРЫ. ВЕСТИ

В трамваях и троллейбусах Ярославля тестируют валидаторы. Благодаря им оплата может осуществляться с помощью банковской или транспортной карты без участия кондукторов.

<https://www.vesti.ru/video/2289912>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.04.20; ПОЕДЕМ ПО ЗАКОНУ?; ПРАВИЛАМ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПРЕДЛАГАЮТ ПОВЫСИТЬ СТАТУС

Правила дорожного движения предложили сделать законом. Соответствующий законопроект внесен в Госдуму.

Напомним, что сейчас согласно Закону «О безопасности дорожного движения», Правила дорожного движения утверждаются постановлением правительства. То есть это подзаконный акт. Причем, как считают в МВД, он должен таковым и оставаться, поскольку в него необходимо оперативно вносить изменения, реагируя на новые вызовы,

а также на изменения международных договоров. Таких, например, как венская Конвенция о дорожном движении.

Депутаты, однако, считают иначе, поэтому и предлагают изменить Закон «О безопасности дорожного движения», прописав в нем, что Правила устанавливаются законом.

– Работа над Правилами поручается федеральным органам исполнительной власти, осуществляющим контроль за участниками дорожного движения. При этом депутаты Госдумы, сенаторы, политические партии не участвуют в подготовке и совершенствовании данных Правил, что порой приводит к возникновению различных коллизий и нарушениям прав граждан, – отметил один из авторов законопроекта председатель Комитета Госдумы по труду, социальной политике и делам ветеранов Ярослав Нилов. – Правительство считает, что своим постановлением может оперативно вносить в Правила необходимые изменения или уточнять понятия, вызывающие неоднозначное толкование. Но такая позиция вызывает сомнение, подтверждений чему достаточно.

В частности, указал Ярослав Нилов, после принятия и вступления в силу поправок в закон об ОСАГО, разрешающих возить с собой полис в виде электронного документа, соответствующие поправки в Правила дорожного движения были внесены только через полгода. Кроме того, в Правилах не урегулирован вопрос, связанный с использованием электроскутеров и электросамокатов, указывает депутат.

– Полагаем, что сложность дорожно-транспортных отношений требует создания единой системы законодательства и установление Правил дорожного движения федеральным законом, что позволит исключить непубличный характер вносимых в них изменений, а также в большей степени отразить требования к участникам дорожного движения и их права, – подчеркнул Нилов. – Участие в законодательном процессе депутатов и сенаторов позволит учитывать в Правилах дорожного движения местную специфику, оперативно внося в федеральный закон соответствующие изменения.

Надо сказать, что с 1 января вступило в силу постановление правительства, которое отнесло Правила дорожного движения к так называемым белым документам. То есть если в них требуется внести любую поправку, даже техническую, необходимо заново принимать и утверждать весь документ. Таким образом, Правила действительно теряют возможность меняться оперативно. И, возможно, вносить в них коррективы будет проще, если их сделать законом. Хотя от очень частых изменений этих Правил автомобилисты уже подустали. Может, пора на чем-нибудь остановиться?

<https://rg.ru/2021/04/19/gruppa-deputatov-predlozhila-sdelat-pravila-dorozhnogo-dvizheniia-zakonom.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.04.20; ПРАВА НА КОЛЕСО; САМОКАТЫ ДОПУСТЯТ НА ДОРОГИ И ПРИРАВНЯЮТ К МОПЕДАМ

Электросамокаты, моноколеса и прочие гироскутеры предложили выпустить на дороги, запретив им движение по тротуарам. При этом двигаться там они смогут не далее правой полосы, и только при условии, что их водитель трезв и имеет права хотя бы категории «М». Новые требования для тех, кто передвигается на электросамокатах, моноколесах и прочих гироскутерах, предложили закрепить в Правилах дорожного движения в Общественной палате.

Эти правила были разработаны экспертами Общественной палаты в противовес тем, которые ранее предлагались **Минтрансом**, и были отклонены рабочей группой по регуляторной гильотине.

Несмотря на то, что тот проект поправок был отклонен, средства индивидуальной мобильности (СИМ) остались, и даже активно развиваются. И будут развиваться впредь. Поэтому как-то регулировать их наличие на дорогах, а также тротуарах, в парках и дворах

необходимо. Тем более, что, как рассказал, выступая в Общественной палате, начальник Научного центра безопасности дорожного движения МВД РФ Дмитрий Митрошин, в прошлом году по официальной статистике в России произошло 331 ДТП с участием таких средств передвижения, в которых погибло 6 человек.

Напомним, что предложенные **Минтрансом** поправки в правила вводили такой новый термин, как «средства индивидуальной мобильности», под который помимо электросамокатов, моноколес и гироскутеров, попадали роликовые коньки, скейты и даже лыжи. Делились они на приводимые в движение мускульной силой, либо электродвигателем. Всем им разрешалось ездить по тротуарам, но на скорости не более 20 км/ч. На пешеходных переходах – со скоростью пешеходов. Тем, которые оснащены моторами, разрешалось двигаться по дороге.

Общественная палата предлагает поделить все СИМ на механические транспортные средства и просто транспортные средства. Под последними будут пониматься те, которые передвигаются только мускульной силой, то есть скейты и самокаты, а также роликовые коньки. Им разрешат двигаться по тротуарам. К ним же приравняют гироскутеры и электросамокаты, мощность которых менее 250 Вт, и которые не могут двигаться быстрее 25 км/ч. Правда, возник спор, стоит ли разрешать им двигаться по тротуарам, или оставить в их распоряжении только велодорожки.

Те, которые оснащены мотором мощностью более 250 Вт, и которые способны разгоняться быстрее 25 км/ч, должны двигаться только по дорогам. Но управлять ими смогут только люди старше 16 лет, получившие права. Хотя бы категории «М» – мопеды. При этом, как отметил заместитель председателя комиссии Общественной палаты РФ Александр Холодов, получение этой категории прав предлагается облегчить. Оставить только один экзамен – на знание правил дорожного движения.

Кроме того, то, что они управляют механическим транспортным средством, то есть средством повышенной опасности, заставит их более строго соблюдать правила, поскольку ответственность у них будет как у водителей. За управление в нетрезвом виде будет грозить лишение прав и штраф 30 тысяч рублей.

По мнению экспертов, эти предложения более применимы на практике, чем те, что озвучивались ранее. Но работать над ними предстоит и дальше.

Так, например, по словам представителей различных объединений владельцев таких средств передвижения, абсолютно бессмысленно прописывать требования по мощности. Мощность – не обязательно высокая скорость. Мощность – это комфорт и уверенность в том, что с тяжелым пассажиром электросамокат или моноколесо въедет в горку.

Некоторые эксперты высказали сомнения в необходимости включать в эти правила тех, кто передвигается на роликовых коньках и скейтбордах. Они остаются пешеходами, а для пешеходов все правила прописаны.

Также у экспертов вызвало сомнение указание на электродвигатель. Это сейчас моноколеса и гироскутеры оснащаются электромоторами, а что будет через пять лет? Может, они уже будут ездить на водородном двигателе, тогда правила снова переписывать?

Как отметил Дмитрий Митрошин, сложности возникают именно в квалификации такого транспорта. А с учетом его бурного развития, необходимо разработать универсальные формулировки. В общем, работа над правилами для самокатчиков продолжается.

<https://rg.ru/2021/04/19/vladelcam-elektrosamokatov-predlozhili-poluchat-prava.htm>

На ту же тему:

<https://riafan.ru/1427915-rynok-kiksheringa-zhdet-reshenii-po-statusu-voditelei-elektrosamokatov>

<https://www.pnp.ru/social/vladelcam-elektrosamokatov-predlozhat-vyuchitsya-na-prava.html>

<https://www.zr.ru/content/news/928570-ehlektrosamokaty-giroskutery/>

<https://www.mosfm.com/audios/143864>

МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; АНТОН РАЗМАХНИН; 2021.04.20; «ПЬЯНЫМ ДОЕХАТЬ ДО ДОМА»: ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ РЕШИЛИ ПРИРАВНЯТЬ К СКУТЕРАМ; КОНТРОЛЬ ЗА «МИКРОТРАНСПОРТОМ» СОБРАЛИСЬ УЖЕСТОЧИТЬ

Уже скоро в Госдуму может быть внесен целый пакет поправок в Правила дорожного движения и смежные с ними законы. Цель этих поправок – регламентировать движение велосипедов, обычных и электросамокатов, а также других средств индивидуальной мобильности. В частности, проект подразумевает, что все самодвижущиеся устройства, независимо от их формы, должны считаться мопедами. А это значит – моторным средством можно будет управлять только с правами категории М и выше. И – только в трезвом состоянии.

Новому пакету поправок был посвящен специальный «круглый стол» в Общественной палате РФ – именно эксперты ОП подготовили этот документ, конкурирующий с предложениями **Министерства транспорта**, где также разработали закон, регламентирующий средства индивидуальной мобильности. Подход общественников отличается от правительственного: не вводя в ПДД новые категории средств передвижения (тот самый термин «средства индивидуальной мобильности»), эксперты Общественной палаты предлагают попросту считать все маломощные самодвижущиеся транспортные средства – мопедами (категория М в современных правах).

Напомним, право на управление мопедами (то есть автоматическая категория М) есть у обладателей любых других водительских удостоверений, при этом в России пока не появилось автошкол и экзаменационных центров, где можно сдать на эту минимальную категорию. Авторы законопроекта, как рассказал, представляя его, зампред ОП Александр Холодов, предлагают облегчить сдачу экзаменов по этой категории – раз уж мопеды, электросамокаты и прочие приспособления с моторчиком бывают такие разные, а права на них – одни и те же, логично проверять только знание ПДД, а это можно делать даже онлайн.

– Наша задача сейчас – устранить те разночтения между ПДД и сложившейся практикой, которые наблюдаются уже сейчас, – отметил Холодов, возглавляющий также «Комитет по защите прав автовладельцев». – Уже сейчас за пьяную езду на электросамокате наказывают, хотя такие случаи пока редки. В 2020 году водитель, передвигавшийся в нетрезвом виде на электросамокате, был задержан, а после освидетельствования оштрафован на 30 тысяч рублей и лишен водительского удостоверения.

По словам общественника, простое правило «любой мотор – это ответственность, водительские права и трезвая езда» вполне соответствует общественным интересам: убрать с дорог и тротуаров пьяных людей на электроскутерах и других средствах передвижения, которые могут стать причиной ДТП и даже невольными убийцами. Помимо этой нормы планируется еще ряд новшеств: так, средства индивидуальной мобильности без мотора или с мотором только для обеспечения устойчивости приравниваются к велосипедам. А подросткам, которым сейчас с 14 лет можно передвигаться по дорогам на велосипедах, но административная ответственность которых наступает только с 16 лет, предлагается поднять планку возраста передвижения по дорогам до 16 лет.

– Особо нужно регламентировать средства индивидуальной мобильности, предназначенные для детей, – по сути, игрушки, – подчеркнул Холодов. – Такие как тихоходные моторные автомобили, мощность двигателя которых иногда довольно велика, но скорость не превышает 5–10 км/ч. Их нужно регламентировать как игрушки.

Далее, в соответствии с законопроектом, все средства передвижения, допущенные на дороги общего пользования, – в том числе велосипеды и все виды СИМ – должны быть оснащены тормозами, световыми приборами и звуковым сигналом. На тротуарах безмоторному транспорту передвигаться можно – но при соблюдении безусловного

приоритета пешеходов. Правда, как добавили участники «круглого стола», необходима оговорка: кроме случаев намеренных «подстав» со стороны пешеходов.

– Не секрет, что новые моторные средства – раньше это были мини-скутеры, сейчас электросамокаты – пользуются спросом в первую очередь как способ пьяным доехать до дома, – резюмирует Холодов. – Если мы уберем из пользователей электросамокатов пьяных, порядка станет намного больше, хотя ряды клиентов, конечно, несколько поредеют.

В компании, занимающейся городским кикшерингом (прокатом электросамокатов), «МК» заявили, что тарифы на прокат в случае введения регистрации такого транспорта придется повысить. «Единственный вариант, который хорошо сочетается с нашим бизнесом, – это разрешение водить электросамокат с ограниченной скоростью и без прав вне дорог общего пользования, – подчеркнул представитель кикшеринга. – Маячки, установленные на нашей технике, способны отследить передвижение с должной точностью, после чего аккаунты пользователей будут блокироваться и штрафоваться. Но если будет принят вариант приравнивания всех электросамокатов к механическим транспортным средствам, этот сектор рынка окажется под угрозой. Прямые конкуренты – каршеринг и городские велопрокаты – получат несомненное преимущество.

Между тем сотрудник управления ГИБДД по Центральному административному округу рассказал «МК», что в их ведомстве пока не понимают, как фиксировать нарушения электросамокатчиков, задерживать их и наказывать. «Если поставят задачу администрировать такие нарушения, понадобятся либо обязательные номерные знаки (в обычном или электронном виде) на самокатах, либо пешее патрулирование общественных мест сотрудниками. И то, и другое – достаточно сложный процесс, вряд ли его можно осилить за год. Так что в 2021 году облав на электросамокаты точно не будет».

<https://www.mk.ru/editions/daily/2021/04/19/pyanym-doeihat-do-doma-elektrosamokaty-reshili-priravnyat-k-skuteram.html>

АСН; 2021.04.19; «СБЕРБАНК СТРАХОВАНИЕ»: БОЛЕЕ ПОЛОВИНЫ РОССИЯН ГОТОВЫ ПЕРЕСЕСТЬ С ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА НА САМОКАТЫ И ГИРОСКУТЕРЫ

Каждый шестой россиянин хотя бы раз в жизни катался на модных сейчас электросамокатах или гироскутерах.

Это выяснили дочерняя компания Сбербанка «Сбербанк страхование» и портал «Рамблер». При этом 13% опрошенных считают, что активным любителям таких средств передвижения необходима страховая защита. С 19 по 25 мая полис по программе «Защита от травм» можно оформить со скидкой 25% в СберБанк Онлайн и в отделениях СберБанка по всей стране.

Опрос, в котором приняли участие 2,5 тыс. респондентов со всей России, показал, что на электросамокатах и гироскутерах сейчас катаются 16% россиян. При этом 3% из них передвигаются таким способом постоянно, включая поездки на работу или учебу, а 2% катаются не реже раза в неделю. Ещё 13% респондентов пока не успели опробовать электросамокаты, но очень хотят это сделать, указано в релизе «Сбербанк страхования».

Большинство опрошенных (66%) берут электросамокаты и гироскутеры на прокат. 12% собираются в ближайшее время купить собственное популярное средство передвижения, а каждый пятый (20%) обзавелся им, как только оно вошло в моду. Стремление владеть собственным самокатом или гироскутером объясняется тем, что более половины респондентов (59%) хотели бы постоянно использовать это средство передвижения вместо общественного транспорта.

Правда, пока так делают только 5% россиян. По 24% опрошенных готовы были бы пересестись на самокаты и гироскутеры, если бы для них была создана подходящая инфраструктура (специальные дорожки, зарядные станции и т.д.), или если бы в России

круглый год была теплая погода. Ещё 6% согласны добираться до работы таким образом, если поездка будет занимать не более 30-40 минут.

78% россиян утверждают, что никаких неприятностей при катании на самокатах и скутерах с ними не случилось. Постоянно падают только 4% респондентов, сталкивались с пешеходами или другими катающимися 3% опрошенных. Несмотря на это треть респондентов (31%) считают такие средства передвижения опасными. 42% отмечают, что кататься надо осторожно, соблюдая правила безопасности.

<http://www.asn-news.ru/news/76047>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.04.20; ГАИ ДАЕТ ЗНАКИ; ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ БУДЕТ УТВЕРЖДАТЬ ОРГАНИЗАЦИЮ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Проекты организации дорожного движения в обязательном порядке будут согласовываться с Госавтоинспекцией. Без ее визы невозможно будет ни знак ограничения скорости или запрета остановки поставить, ни сплошную линию разметки нанести.

Кроме того, федеральные города – Москва, Санкт-Петербург, а также Севастополь – обязаны будут готовить комплексные схемы организации дорожного движения. От чего до сих пор они избавлены. А методика расчета цен на парковку будет утверждаться на федеральном уровне. Соответствующие поправки в закон об организации дорожного движения одобрила правительственная комиссия по законопроектной деятельности.

Напомним, что сейчас организация движения – прерогатива местных властей. Они разрабатывают и утверждают схемы организации дорожного движения. Любой знак, появившийся на дороге, должен быть на этой схеме. Без этого он может появиться только незаконно. До 2013 года проекты схем в обязательном порядке получали утверждение в ГИБДД. Но тогда сочли, что процедура согласования слишком долгая, и это требование убрали.

В результате неразберихи на дороге стало гораздо больше. Появились абсолютно бессмысленные ограничения, а то и ловушки. И, в конечном итоге, сама организация дорожного движения стала приводить к трагедиям на дорогах. О возвращении ГИБДД функций по согласованию проектов схем говорилось давно. Еще в 2019 году соответствующий законопроект был внесен в Госдуму депутатами. Однако принят так и не был. На сей раз законопроект будет внесен правительством.

Впрочем, не все изменения организации дорожного движения будут требовать проектов схем, которые будут согласовываться с ГИБДД. Например, для проведения ремонтных работ, или перекрытия движения, в связи с каким-нибудь мероприятием, этого не потребуется.

Важное условие: ремонт, а также перекрытие движения не могут занимать больше двух суток. Сейчас временные схемы организации движения надо составлять, если ремонт занимает больше суток. Правда, их не надо согласовывать с ГИБДД. Поэтому на дороге с ограничением скорости 90 км/ч могут неожиданно появляться без объявления войны знаки с ограничением 20 км/ч.

«Для ситуаций, когда надо оперативно устранить последствия ЧП и отремонтировать дорогу, предлагается ввести упрощенную процедуру утверждения проекта организации дорожного движения. Закон запрещает размещение на дороге технических средств организации дорожного движения, не предусмотренных документацией по организации дорожного движения. Технические средства в данном случае – это знаки, светофоры, сигнальные столбики и т.п.», – **прокомментировал «РГ»** законопроект председатель Правления Ассоциации юристов России Владимир Груздев.

А уведомлять население о том, что какие-то места парковки вдруг становятся платными, можно будет только посредством публикации информации в интернете. Сейчас

необходимо такую информацию публиковать в СМИ. Главное, чтобы такое правило не коснулось других изменений организации дорожного движения, помимо платных парковок. Хотя и установленные сейчас требования информировать о грядущих изменениях за месяц, в том числе с помощью билбордов, зачастую не исполняется. В результате довольно часто случается, что поставив машину там, где вечером ее можно было припарковать, утром автовладелец узнает, что машина стояла с нарушением правил, потому что ночью на улице появился новый знак.

<https://rg.ru/2021/04/19/gibdd-budet-utverzhdad-ustanovku-znakov-razmetki-svetoforov.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/11186929>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИСЛАВ КУЛИКОВ; 2021.04.20; БЕЗ СУДА РАССУДЯТ; УРЕГУЛИРОВАТЬ СПОРЫ С ТАКСИСТАМИ И КАРШЕРИНГОМ МОЖНО БУДЕТ НА ПОРТАЛЕ ГОСУСЛУГ

Таксист приехал не туда, да еще нахамил. Каршеринговая компания заставляет заплатить за грязь в салоне, которая появилась неизвестно когда. Курьер привез не тот товар и настойчиво требует денег. Как быть? Разобраться с тысячей и одной неприятностью поможет специальный сервис на портале госуслуг.

Соответствующий законопроект внесен в Госдуму правительством России. Как рассказал председатель правления Ассоциации юристов России Владимир Груздев, инициатива предполагает создание на портале государственных услуг сервиса по онлайн-урегулированию споров граждан с продавцами товаров и услуг. Если, допустим, таксист, вызванный через приложение, вдруг стал требовать гораздо больше, чем было объявлено заранее, жалобу администрации сервиса можно будет отправить через портал.

«Необходимость создания системы механизмов онлайн-урегулирования споров вызвана, главным образом, возрастающим числом жалоб потребителей, связанных с интернет-покупками и оказанием онлайн-услуг. Инициатива предлагает создать удобный механизм разрешения споров в досудебном порядке. Это позволит с одной стороны, повысить правовую защиту граждан, а с другой – снизит нагрузку на судебную систему», – пояснил Владимир Груздев.

Иными словами, портал поможет вступить в неприятный диалог с интернет-магазинами и интернет-сервисами, в том числе службами доставки, каршерингом, сервисами такси и прочее. Тем более что повода для жалоб различные коммерсанты в сфере услуг дают немало.

Как рассказал Владимир Груздев, по данным Верховного суда России, в 2020 году суды рассмотрели 290 тысяч споров в сфере защиты прав потребителей.

«Требования потребителей были удовлетворены в 82 тысячах случаев. 52 процента поступивших в суд жалоб от потребителей касались сферы продажи товаров и оказания бытовых услуг. 16 процентов жалоб поступили на нарушения прав потребителей в кредитно-финансовой сфере», – рассказал Владимир Груздев.

Но прежде, чем идти в суд, надо обратиться непосредственно к обидчикам. Многие интернет-сервисы устанавливают программы обратной связи. Если какая-то компания особо заботится о репутации, то даже грустный смайлик от клиента на сайте заставит менеджера перезвонить и спросить, что не так. Тем не менее не каждая обида потребителя может вызвать сочувствие у менеджера. Иногда сторонам не удается договориться и спор становится горячим.

Как поясняют специалисты, сервис на портале госуслуг позволит сделать процедуру разбирательства прозрачной. В особо сложных случаях к спору можно будет подключить – также в режиме онлайн – экспертов, медиаторов и т.п.

На самом деле, отказывать клиенту, когда он прав, себе дороже. Человек, не добившийся правды от акул бизнеса, пойдет в суд, и тогда с обидчиков помимо прочего взыщут еще и

солидный штраф в пользу потребителя. А протоколы с портала госуслуг станут доказательством и для суда, и для государственных инспекций.

Член Ассоциации юристов России Ольга Турунина подчеркнула, что услуги доставки, как и работа службы такси и таксистов, подчиняются как специальным нормам, так и Закону «О защите прав потребителей».

«В этом смысле новая государственная платформа по досудебному урегулированию споров с потребителями через альтернативный онлайн-механизм точно так же может использоваться в дальнейшем и службами доставки или такси», – подтверждает она.

Как рассказывают эксперты, на практике клиенты такси часто жалуются на неисполнение заказа, неприбытие автомобиля в указанное время, грубость, хамство и некорректное поведение водителя, списание денежных средств с карты за неисполненный заказ и т.п. Клиенты же каршеринга часто жалуются на необоснованные штрафы за дорожно-транспортные правонарушения, штрафы от компании за санитарное состояние транспортного средства (загрязнение салона, курение и оставление мусора в салоне, превышение установленного тарифа и т.п.

<https://rg.ru/2021/04/19/gosuslugi-pozvoliat-razreshat-spory-s-taksistami-i-karsheringom-bez-suda.html>

ИЗВЕСТИЯ; МАРТА ЛИТВИНОВА; 2021.04.20; ТАРИФ «ХМЕЛЬНОЙ»: В РОССИИ ВЫРОСЛО ЧИСЛО ДТП С ПЬЯНЫМИ ТАКСИСТАМИ; В ПРОШЛОМ ГОДУ ЧИСЛО ЖЕРТВ ТАКИХ АВАРИЙ УВЕЛИЧИЛОСЬ ПОЧТИ В 2,5 РАЗА

Количество ДТП, произошедших по вине пьяных таксистов, в прошлом году увеличилось почти на 15%. А число жертв таких происшествий выросло почти в 2,5 раза, сообщили в МВД. По мнению представителей отрасли, причин роста числа аварий с участием водителей такси, находящихся в состоянии алкогольного опьянения, несколько – начиная с человеческого фактора и заканчивая отсутствием должного контроля как со стороны агрегаторов, так и со стороны таксопарков. Более того, уверены специалисты, устарела и сама процедура медосмотра, в ходе которой по закону должна подтверждаться трезвость водителей. Подробности – в материале «Известий».

Печальный рост

За прошлый год количество ДТП, произошедших по вине пьяных таксистов, увеличилось почти на 15%. Более того, почти в 2,5 раза выросло и число жертв таких аварий, сообщили в МВД РФ.

– Увеличилось на 14,8% (124) количество ДТП с участием водителей легкового такси, управляющих транспортным средством с признаками опьянения. Число погибших в этих происшествиях увеличилось на 137,5% (19), – сообщили в **пресс-службе** ведомства. – Водители легкового такси с признаками опьянения были виновны в подавляющем большинстве ДТП, в которых участвовали, – 89,5%.

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

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

Что касается «лидирующих» по статистике регионов, по данным МВД, рост числа автоаварий с такси зафиксирован в каждом четвертом регионе. Наибольший – в Пензенской (плюс 400%), Самарской (плюс 300%) и Московской (плюс 161,1%) областях.

Клубок проблем

В чем причина тревожной статистики? Во-первых, отметил в разговоре с «Известиями» эксперт по вопросам городского транспорта и инфраструктуры Роберт Ян, такое количество аварий, где виновниками являются таксисты, во многом связано с условиями труда, в которых сейчас работают водители.

– На фоне роста издержек в этой сфере падают расценки на услуги таксистов. Это приводит к тому, что нет возможности привлекать профессионалов, то есть уровень компетентности и квалификации водителей падает вместе со снижением цены. Более того, из-за того, что снижается цена на услуги, водитель, желая иметь стабильный доход, вынужден перерабатывать. Сейчас практически во всех российских городах, где есть федеральные агрегаторы, работа водителя – это минимум 12 часов. Это выше, чем в среднем продолжительность рабочего дня обычного водителя транспорта. То есть водитель транспорта работает 12 часов, но посменно, а водитель такси работает каждый день по 12 часов с одним выходным. И это приводит к естественному ухудшению физиологического здоровья и падению трудоспособности, из-за чего он чаще попадает в аварии.

Что же касается роста числа ДТП с участием таксистов, находящихся в состоянии алкогольного опьянения, то, по словам эксперта, косвенной причиной этого является нехватка профилактических мер. «В работе такси очень важно иметь профилактическую составляющую, чтобы предупреждать подобные результаты, но этого сейчас просто нет», – поясняет он.

Однако одной из главных причин такого роста, полагает Роберт Ян, является отсутствие контроля со стороны агрегаторов, которые привлекают водителей к работе.

– Они не контролируют этот вопрос, считая, что это к ним не относится. Они назначают цены, управляют водителями, но при этом самим процессом их обучения, а также проверкой они не занимаются, – подчеркнул он.

А что же агрегаторы

Как сообщили «Известиям» в **пресс-службе** «Ситимобил», за выход водителей на рейс в подобающем состоянии должны отвечать партнеры-таксопарки, а не сам онлайн-сервис.

– Ситимобил не нанимает водителей такси на работу, это делает таксопарк. Ситимобил – это IT-платформа, которая связывает клиента и водителя. Перевозки осуществляются партнерами-таксопарками, поэтому ответственность за безопасные условия труда водителей в первую очередь возлагаются на них. В число обязанностей партнеров входят предрейсовые осмотры водителей и контроль за их прохождением.

Однако, отмечают в **пресс-службе** сервиса, «Ситимобил» внимательно следит за появлением любых жалоб. «Если получаем жалобу от клиента, то проводим разбирательство. В случае, если водитель нарушил законодательство или правила нашего сервиса, то он может быть отключен без права на восстановление. Если регулярные жалобы поступают на водителей одного таксопарка, то мы применяем санкции ко всему таксопарку-партнеру», – сообщили представители сервиса.

В **пресс-службе** «Яндекс.Такси» в ответ на запрос «Известий» сообщили, что пьяная езда является проблемой вне зависимости от того, идет ли речь об общественном транспорте или о личных автомобилях. И с ней нужно бороться всеми доступными методами – и административно, и техническими средствами, добавил представитель сервиса.

В **пресс-службе** компании Gett не смогли ответить на запрос «Известий» на момент выхода материала.

Осмотр сквозь пальцы

На сегодняшний день контроль за состоянием водителя со стороны непосредственно предприятия возможен только во время медицинского осмотра, рассказал «Известиям» председатель Ассоциации перевозчиков легковым такси Пушкинского района Подмосковья Александр Голубев.

– Перед рейсом в качестве меры контроля у нас регламентирован только медицинский осмотр. По закону водители такси должны проходить его два раза – перед рейсом и после. Но сейчас в большинстве случаев они его вообще не проходят, даже при том, что за это предполагаются колоссальные штрафы. Есть еще и те, кто незаконно дает в аренду машину под такси. Человек, например, находится в Ногинске, а сданная им в аренду машина где-то в другом городе. По закону машина должна быть на предприятии и, выпуская водителя на ней работать, этот человек должен за всем этим следить. А на деле он пересекается с водителем раз в месяц для получения денег за аренду. О каком контроле может быть речь?

По закону перед рейсом каждый водитель службы такси должен получить специальный документ – путевой лист, в котором, в частности, должна содержаться информация о пройденном им медосмотре. Но, увы, история с путевыми листами на сегодняшний день вообще не актуальна, отметил в разговоре с «Известиями» председатель общественного движения «Форум такси» Олег Амосов. По его словам, это анахронизм, доставшийся по наследству со времен СССР, и на данный момент инструмент путевого листа в принципе ничего не дает.

Вариант решения проблемы

О необходимости модернизации существующего процесса проведения медосмотров сообщили «Известиям» и в **пресс-службе «Ситимобил»**. «В том числе [необходимо] использовать механизм дистанционного медосмотра, чтобы обеспечить четкий и прозрачный контроль выхода на линию каждого водителя, который позволит в том числе контролировать содержание алкоголя в организме», – сообщил представитель онлайн-сервиса. По его словам, для того чтобы показать удобство проведения медосмотров с помощью телемедицины, «Ситимобил» реализовал специальный проект с компанией АДМК, участником экосистемы Сбера, в рамках которого водители могли бесплатно протестировать проведение медицинских осмотров в новой дистанционной форме.

Уверен в необходимости использования удаленного медосмотра и Александр Голубев. По его мнению, это позволит многим выйти из тени и действительно проводить медосмотры, и в целом поможет упростить прохождение медосмотра.

Планируется, что предложения Минздрава о включении телемедицины в систему обязательных медицинских осмотров водителей будут рассмотрены в Госдуме до конца этого года. Согласно предложенному ведомством законопроекту, водители наземного транспорта и такси смогут проходить медицинские осмотры с применением телемедицинских технологий. Это означает, что в городских и частных транспортных предприятиях и таксомоторных парках может быть установлено специальное оборудование, которое обеспечит проведение предрейсовых и послерейсовых медосмотров водителей. При этом законопроект не предполагает отмену действующего порядка прохождения медицинских осмотров.

<https://iz.ru/1152656/marta-litvinova/tarif-khmelnoi-v-rossii-vyroslo-chislo-dtp-s-pianymi-taksistami>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.04.20; ГИБДД ВЫБИВАЕТ ПОЧВУ ИЗ-ПОД ТРЕНОГ; ПЕРЕДВИЖНЫХ КАМЕР ФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ СТАНОВИТСЯ МЕНЬШЕ

С российских дорог постепенно уходят мобильные камеры-треноги и передвижные комплексы на автомобилях: в 2020 году их парк сократился на 5%. «Треноги умирают, как мамонты», отмечают эксперты, из-за их технологического несовершенства и ужесточения правил применения систем фиксации нарушений. Парк стационарных камер при этом за год вырос в России почти на треть. При этом радикальное влияние на аварийность, свидетельствует статистика, комплексы оказывать перестали.

Согласно отчету научного центра безопасности дорожного движения (НЦ БДД) МВД России, с которым ознакомился «Ъ», в 2020 году количество передвижных комплексов фиксации нарушений ПДД снизилось на 5,4%, до 3,5 тыс. штук, годом ранее – на 2,3%, до 3,7 тыс. штук. Речь идет о мобильных комплексах на треногах и камерах, установленных на крышах автомобилей или микроавтобусов. Парк мобильных камер стабильно рос до 2016 года, следует из данных МВД, впервые опубликованных в виде ретроспективы, тогда он составил 3,9 тыс. штук.

В отчете НЦ БДД этот тренд не объясняется. Количество «передвижек» сокращается по ряду причин, пояснили «Ъ» в ассоциации ОКО (объединяет производителей комплексов и операторов систем фотовидеофиксации). Во-первых, это устаревающая технология: в передвижных камерах используются радарные блоки определения скорости, не требующие, с одной стороны, настройки, юстировки и привязки к конкретному отрезку дороги, с другой – способные фиксировать только превышение скорости и еще один – три состава правонарушений. Треноги изначально ставили для «оперативного реагирования» на очаги аварийности, их установка требовала меньшего количества согласований, говорят в ОКО. «Из-за изменившихся нормативов, уравнивших стационарные и передвижные комплексы (речь идет о вступивших в силу 1 марта ГОСТе и новой редакции ПДД. – «Ъ»), это преимущество утрачено, – пояснили в организации. – Например, если раньше предупреждающие знаки выставлялись только перед стационарными комплексами, теперь их нужно ставить и перед «передвижками». Стационарные камеры – преимущественно оптические, более современные, говорят в ОКО, способные фиксировать большее количество составов, чем треноги. При этом оптические комплексы стоят дешевле, чем радарные, подчеркнули в ассоциации.

Известна масса случаев, когда треноги провоцировали агрессивную реакцию водителей. В сети немало видеороликов, как граждане нападают на сотрудников, охраняющих камеры, а комплексы ломают. Власти Подмосковья сообщали о двукратном росте подобных инцидентов в 2020 году. Подобные акты вандализма связаны, как правило, с убеждением автомобилистов, что камеры устанавливаются для создания ловушек вместе со знаками ограничения скорости. «Камеры, устанавливаемые на крыши автомобилей или автобусов, более заметные, чем камеры в кустах, – говорит представитель компании «Технологии распознавания» (производитель камер «Автоураган») Сергей Кусов. – К ним меньше претензий. А треноги умирают постепенно, как мамонты». По его словам, сейчас достигнут «паритет между претензиями автовладельцев и интересами эксплуатирующей стороны»: стало меньше жалоб и обращений граждан в суд по вопросу правомерности применения камер, снизилось и количество агрессивных атак. В ОКО отмечают, что в Подмосковье оператор отказался от использования треног, после чего втрое сократилось число мест, где в принципе можно установить передвижной комплекс, чтобы не создавать помех движению.

Источник «Ъ» в МВД говорит, что аварийно опасные места, где ранее выставляли «передвижки», взяли под постоянный контроль. Согласно полицейской статистике, за год количество стационарных камер увеличилось в РФ на 27,4%, до 17,2 тыс. штук. В рамках объявленных в 2021 году тендеров власти закупают и монтируют по большей части именно такие комплексы: два конкурса на 7,7 млн и 28 млн руб. недавно объявили власти Удмуртии для улиц Ижевска, еще один тендер на 398 млн руб. – в Санкт-Петербурге. Значительная часть стационарных камер устанавливается в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»: в 2019 году, рассказали «Ъ» в Росавтодоре, их было смонтировано более 3,4 тыс., в 2020 году – более 2,7 тыс., в 2021 году планируется установить еще 1,2 тыс. комплексов. В 2021-2024 годах на установку комплексов выделяется около 28,7 млрд руб., пояснили в дорожном агентстве.

В **Росавтодоре** заявляют, что системы фиксации нарушений дисциплинируют водителей и приводят к снижению количества ДТП. Однако из данных НЦ БДД этого не следует: на

участках, контролируемых стационарными камерами, в 2020 году зарегистрировано более 2,89 тыс. ДТП, на 23,1% больше, чем в 2019 году (по «передвижкам» информации нет). «Камеры показали свою эффективность на ранних стадиях своего внедрения, убрав чудовищный бардак с дорог, – считает координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов. – Сейчас они практически перестали влиять на аварийность и лишь поддерживают определенный стиль поведения на дорогах. Новые камеры устанавливаются часто вместе с абсурдными ограничениями. Неудивительно, что водители воспринимают их исключительно как способ наполнения региональных бюджетов и операторов систем фиксации».

<https://www.kommersant.ru/doc/4781471>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; СЕРГЕЙ ТИХОНОВ; 2021.04.20; БЕНЗИН ВСТАЕТ НА МЕСТЕ; ЗАПРЕТ НА ЭКСПОРТ ТОПЛИВА ОСТАНОВИТ РОСТ ЦЕН НА АЗС

Запрет на экспорт топлива из России может остановить рост цен на АЗС, но не решит проблемы с рентабельностью производства бензина и едва ли будет действенен в долгосрочном периоде. Мера позволит правительству успокоить рынок, а в это время начнет работать обновленный демпфирующий механизм, который должен снять ценовое напряжение.

По словам **вице-премьера** Александра Новака, запрет на экспорт ряда нефтепродуктов, чтобы стабилизировать ситуацию на внутреннем рынке, сейчас обсуждается в правительстве, наряду с увеличением нормативов продажи бензина на бирже до 15% от объемов его производства. В минэнерго концептуально поддерживают введение временных ограничений на поставки бензина за границу.

Запрет экспорта, как и увеличение биржевых продаж, напрямую на стоимость топлива не влияют, но эти меры приведут к росту предложения бензина на внутреннем рынке и должны оказать давление на цены. Подорожание топлива пытаются сдерживать, создавая искусственный профицит бензина на внутреннем рынке.

Кроме этого, запрет на экспорт окажется серьезной демонстрацией решимости правительства идти до конца в деле сдерживания роста розничных цен на топливо. Нефтяным компаниям уже обещали применить эту меру. Впервые запрет угрожали ввести в 2018 году, и этого оказалось достаточно, чтобы шторм на топливном рынке спал. Но сейчас ситуация сложилась немного иная, рост экспортных поставок бензина за границу с начала года совсем незначительный, а товарные запасы бензина в стране уже превысили 1,7 млн тонн.

«У нас нет проблем с наполнением внутреннего рынка, лишь 10% от производимых на российских заводах бензинов отправляются за рубеж», – говорит замгендиректора Института национальной энергетики Александр Фролов. По его мнению, речь идет не о уже запланированном запрете экспорта, а просто о самом факте возможности введения такой меры. Но в текущих условиях это не даст никакого результата. У государства уже есть отработанные механизмы регулирования поставок на внутренний рынок. Это накопление запасов, нормы поставок нефтепродуктов на биржу и демпфирующий механизм. Проблема роста цен проистекает из низкого курса рубля по отношению к доллару, и увеличения налоговой нагрузки, считает эксперт.

Аналогичного взгляда придерживается руководитель международной практики КПМГ по оказанию услуг компаниям нефтегазового сектора Антон Усов, который уверен, что ограничительные меры, такие как запрет экспорта бензина, являются нерыночными механизмами и не желательны для экономики. Проблемы дефицита бензина в РФ нет, есть вопрос низкой рентабельности реализации в условиях политики сдерживания розничных цен, подчеркнул Усов.

Кроме этого, если запрет будет введен, то он может иметь и негативные последствия для некоторых нефтеперерабатывающих предприятий, которые изначально ориентированы на экспорт, например, НПЗ в Ленинградской, Рязанской и Нижегородской области. Потеряет в доходах от экспорта и бюджет. В 2020 году экспортная пошлина на нефтепродукты принесла в казну 256,4 млрд рублей.

«За скобками также можно оставить вопрос об исполнении контрактных обязательств перед иностранными покупателями, который неминуемо возникнет в случае запрета на вывоз нефтепродуктов», – говорит Александр Фролов. По его мнению, введение запрета на экспорт будет признанием ошибочности нового витка большого налогового маневра (снижения до нуля экспортной пошлины на нефть и рост налога на добычу полезных ископаемых).

<https://rg.ru/2021/04/19/zapret-na-eksport-topлива-ostanovit-rost-cen-na-azs.html>

REGNUM; 2021.04.19; В ГОСДУМЕ ОЖИДАЮТ СНИЖЕНИЯ КОРРУПЦИИ ОТ ВОЗВРАЩЕНИЯ КАМЕР И ЗНАКОВ В МВД

В Госдуме приветствовали возвращение под контроль МВД расстановку знаков, светофоров, разметку и камеры на дорогах.

«Считаю, решение абсолютно правильное, взвешенное и логичное. Пусть и слегка запоздалое – ЛДПР ещё в 2019 году предлагала вернуть дорожные знаки под контроль МВД», – отметил глава комитета Госдумы по труду и соцполитике Ярослав Нилов (ЛДПР) в ТГ-канале.

Он обратил внимание на то, что пару лет назад лоббистские возможности регионов были сильнее, и тот самый напрашивающийся шаг так и не был сделан.

«Почему? Прямая и явная связь между дорожными и денежными знаками: сегодня штрафы от произвольной эксплуатации знаков и разметки составляют слишком жирную строку в региональных бюджетах. Вряд ли местные власти были готовы вот так просто отказаться от не требующей особых вложений финансовой подпитки в пользу многочисленных аффилированных фирм-присосок. А таких много развелось, и делать-то ничего не нужно – поставил под свежий знак свой комплекс фото-видеофиксации, и все, ожидай стабильного журчания финансового ручейка», – рассуждает парламентарий.

«Теперь большинство таких ручейков пересохнет. Но это точно не проблема законопослушных водителей», – подчеркнул он.

<https://regnum.ru/news/society/3246410.html>

ТАСС; 2021.04.19; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА ХОТЯТ ЗАКЛЮЧИТЬ НА ПМЭФ СОГЛАШЕНИЯ ПО ОБНОВЛЕНИЮ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА

Власти Петербурга планируют подписать на Санкт-Петербургском международном экономическом форуме в июне соглашения по обновлению городского электротранспорта. Об этом сказал в понедельник губернатор Петербурга Александр Беглов в эфире «Радио России».

«Мы подготовили обширную программу по развитию электрического транспорта. Ее цель – обновить до 2025 года почти 500 трамваев и 400 троллейбусов. Будем менять подвижной состав, усиливать внутригородские трамвайные маршруты <...> Первые соглашения по обновлению городского электротранспорта планируется заключить в июне, на Петербургском международном экономическом форуме. Он станет первым и крупнейшим событием в стране с момента начала пандемии и потребует особенно тщательных мер безопасности», – сказал Беглов.

Он сообщил, что недавно в Петербурге опробован инновационный трамвай отечественного производства «Витязь-Ленинград» с алюминиевым корпусом. По словам губернатора, с местными производителями ведутся переговоры о вариантах

сотрудничества по обновлению парка техники. Беглов отметил, что городу нужны низковольтные трамваи, троллейбусы с автономным ходом и электробусы.

<https://tass.ru/ekonomika/11189363>

ТАСС; 2021.04.19; «РОССЕТИ» УВЕЛИЧАТ ЧИСЛО ЗАРЯДНЫХ СТАНЦИЙ ДЛЯ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ ДО 1,3 ТЫС. К 2025 ГОДУ

Компания «Россети» планирует увеличить количество зарядных станций для электромобилей до 1,34 тыс. к 2025 году. Об говорится в сообщении компании по итогам подписания соглашения между «Россетями», Volkswagen Group Rus и Porsche Russland.

«Россети» уже управляют 263 станциями, к 2025 году их количество вырастет до 1 341. Будут охвачены 30 крупнейших городов и автомагистралей – на электромобиле можно будет доехать от Мурманска до Сочи и от Красноярска до Калининграда», – отметили в компании.

В свою очередь, Volkswagen Group Rus намерена оснастить официальные дилерские центры зарядками для электрокаров.

«Создание зарядной инфраструктуры и сопутствующих клиентских сервисов – важное направление в работе «Россетей». С одной стороны, это позволит диверсифицировать бизнес, выйти на новый рынок и обеспечить рост нетарифной выручки. С другой – за счет масштаба деятельности компании будут обеспечены условия для формирования в России сети зарядных станций для безбарьерного использования электромобилей», – отметил замглавы «Россетей» по цифровой трансформации Константин Михайлик.

<https://tass.ru/ekonomika/11184203>

ТАСС; 2021.04.19; В САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАПУСТЯТ 16 ЗАРЯДНЫХ СТАНЦИЙ ДЛЯ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ ДО 2025 ГОДА

Филиал ПАО «Россети Волга» – «Самарские распределительные сети» разработал программу развития зарядной инфраструктуры для электротранспорта до 2025 года, которая предполагает установку 16 зарядных станций, сообщили ТАСС в отделе по связям с общественностью «Россети Волга» – «Самарские РС».

«В соответствии с программой развития зарядной инфраструктуры на период 2021-2025 годов в филиале планируется установка 16 зарядных станций», – сообщили со ссылкой на начальника службы технологического развития, инноваций, энергосбережения и повышения энергетической эффективности филиала ПАО «Россети Волга» – «Самарские РС» Вячеслава Глотова.

Согласно программе, в этом году в Самарской области планируется ввести две зарядные станции типа Mode 4, которые позволяют заряжать электромобиль за полчаса. Точные места установки пока не определены. Ранее сообщалось, что в 2021 году в развитие инфраструктуры для электромобилей будет инвестировано 5,5 млн рублей.

В регионе действует девять зарядных станций типа Mode 3, которые позволяют зарядить электромобиль в течение четыре-шесть часов. В 2022 году по программе «Самарских РС» планируется установить две станции – по одной типа Mode 3 и Mode 4. Больше всего точек появится в 2025 году, где в регионе введут еще пять зарядных станций. При этом в программе уточняется, что количество точек может быть скорректировано.

В филиале ожидают, что в результате программы улучшится экологическая ситуация и произойдет развитие транспортной инфраструктуры в крупных городах региона, где будут установлены станции. При этом Готов отметил, что для удобства обслуживания, оптимального размещения зарядных станций компания периодически встречается с владельцами электромобилей. Для дальнейшего сотрудничества в январе 2021 года подписано трехстороннее соглашение между правительством Самарской области, филиалом ПАО «Россети Волга» – «Самарские РС» и ООО «Зетта».

ТАСС; 2021.04.20; ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ МЕЖДУ КИТАЕМ И ЕС МОГУТ ПРЕВЫСИТЬ 1 МЛН КОНТЕЙНЕРОВ В ГОД – АССОЦИАЦИЯ

Ежегодный поток транспортируемых железной дорогой грузов между КНР и Евросоюзом в ближайшие несколько лет может превысить 1 млн контейнеров. Об этом заявил в понедельник генеральный секретарь Международного Координационного совета по трансевразийским перевозкам (КСТП) Геннадий Бессонов.

«Пять лет назад поток транзитных грузов, идущих из Китая в ЕС, составлял всего 60 тыс. контейнеров в год, в прошлом году данный показатель достиг 600 тыс. Мы планируем увеличить этот показатель до 1 млн», – сообщил он в ходе панельной сессии на Азиатском экономическом форуме в Боао (южнокитайская провинция Хайнань), выступая в формате видеоконференции.

Бессонов отметил, что КСТП намерена «прорабатывать возможности» увеличения масштаба транспортировки через пограничные пункты пропуска в западной части России и Забайкальском крае, а также развивать маршруты, идущие через Монголию. «Мы добились значительных результатов по формированию международного коридора», – заявил он.

Как подчеркнул Бессонов, он считает «блестящими и превосходными» перспективы наращивания объема перевозок товаров через евразийское пространство путем активизации многостороннего сотрудничества. Он уточнил, что для этого потребуется модернизировать инфраструктуру и внедрить новые технологии.

«Считаю, что у нас накоплен хороший опыт в этом направлении», – добавил генсек КСТП.

ПРАЙМ; 2021.04.19; ПГК БУДЕТ ПЕРЕВОЗИТЬ ПОЛОВИНУ ВСЕХ КИТАЙСКИХ ГРУЗОВ, ПРИБЫВАЮЩИХ В ЗАБАЙКАЛЬСК

Первая грузовая компания (ПГК) по контракту с РЖД будет минимум год транспортировать 50% продукции, прибывающей на пограничную станцию «Забайкальск» из Китая, сообщается на сайте ПГК.

«Первая грузовая компания (ПГК) выиграла тендер ОАО «РЖД» на перевозку грузов из Китая. Согласно условиям контракта, оператор будет осуществлять транспортировку 50% импортной продукции, прибывающей на станцию «Забайкальск». Договор рассчитан на год», – говорится в сообщении.

Директор иркутского филиала ПГК Валерий Яхимович отметил, что в результате сотрудничества компании с РЖД только за прошлый квартал филиал перевез 8,9 тысячи тонн продукции из Китая. Грузы следовали в полувагонах, крытом подвижном составе и на платформах, а перевозка импортных грузов повысила эффективность использования железнодорожного парка компании.

«Филиал регулярно доставляет продукцию российских компаний на экспорт в Китай, и раньше вагоны возвращались обратно на станции погрузки порожними. Теперь после выгрузки они сразу направляются под погрузку импортных товаров», – пояснил Яхимович.

Также уточняется, что основную номенклатуру погрузки составляют черные металлы, химикаты и сода, машины и оборудование. Грузы из Китая прибывали на станцию «Забайкальск», а после перегрузки в вагоны ПГК продукция следовала преимущественно на станции Западно-Сибирской, Свердловской и Восточно-Сибирской железных дорог.

ПРАЙМ; 2021.04.19; «ДОЧКА» РЖД НЕ ПЛАНИРУЕТ ПОВЫШАТЬ ТАРИФЫ НА ПОЕЗДА ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ

«Федеральная пассажирская компания» («дочка» РЖД по перевозкам пассажиров в дальнем следовании) за прошедшее время 2021 года не увеличивала тарифы выше

утвержденных, где-то оставив их ниже уровня 2019 года, и не собирается делать этого летом, следует из слов первого замглавы компании Валерия Веремея.

В Совете Федерации в понедельник проходит совещание «О росте цен в средствах размещения в РФ, на авиационные и железнодорожные билеты и принимаемых мерах по недопущению их необоснованного завышения». Перевозки пассажиров почти во всех поездах дальнего следования в РФ осуществляет ФПК. Тариф в регулируемом сегменте (плацкарт и общие вагоны) определяет ФАС, в нерегулируемом сегменте (СВ, купе и люкс) устанавливает сама компания.

«Если отчитываться об истекшем периоде, то мы в регулируемом сегменте прошли в строгом соответствии с решением государства и ФАС, в дерегулируемом, где мы цены устанавливаем сами, пока не вернулись даже к тарифам 2019 года за первые три месяца. На майский период и на летние перевозки у нас никаких отдельных решений нет. Несмотря на то что уже принято и будет приниматься в отношении отдыха в любых странах, мы будем следовать принятой в бюджете компании, утвержденной советом директоров бюджетной политике, повышений, никаких изменений тарифной политики мы не планируем», – сообщил Веремея в понедельник.

Он отметил, что государственное и корпоративное регулирование во многом исключают риски какого-то необоснованного или резкого изменения цен, а особенно их повышения.

Веремея напомнил, что почти 60% перевозок ФПК осуществляется в регулируемом государством сегменте. Также компания осуществляет перевозки и по различным социально-значимым группам, например, школьников со скидкой, проводит различные маркетинговые акции.

Согласно решениям ФАС и ФПК, тарифы в плацкарте с 1 января 2021 года индексируются на 3,7%, и на столько же в купе, СВ и люксе поездов дальнего следования, не входящих в систему динамического ценообразования.

<https://1prime.ru/transport/20210419/833495503.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НИКОЛАЙ ГРИЩЕНКО; 2021.04.19; ПЕРВЫЙ В РОССИИ КРУИЗНЫЙ ПОЕЗД ПРОЙДЕТ ЧЕРЕЗ РОСТОВ И ЭЛИСТУ

Первый в России круизный поезд «Весенний вояж» из Москвы пройдет через Ростов-на-Дону и Элисту. Путешествие пройдет в формате «поезд-отель», когда ночь туристы проводят в поезде, а днем отправляются на экскурсии в городах вдоль следования маршрута. Время в пути – три дня и четыре ночи.

Нужно отметить, что железнодорожный состав сформирован из плацкартных и купейных вагонов, вагона-ресторана и вагона-бара, интерьеры которых оформлены в стилистике 70-80-х годов прошлого века. Стоимость путешествия от 26 до 34 тысяч рублей, но туристы могут получить кэш-бек.

Как сообщает **пресс-служба** правительства Ростовской области, поезд из Москвы отправляется 22 апреля, а 23 числа прибывает в Новочеркасск – после осмотра Войскового собора туристы отправятся в станицу Старочеркасскую, а затем посетят Ростов-на-Дону.

Из донской столицы поезд отправится на ставропольскую железнодорожную станцию Дивное, а оттуда туристы автобусом поедут в заповедник «Черные земли», чтобы увидеть цветение диких тюльпанов и песчаные барханы. Посетят туристы озера Маныч-Гудило, чтобы увидеть розовых пеликанов, белых цапель, пискульку, колпицу и других занесенных в Красную книгу птиц.

После чего поезд прибывает в Элисту, где путешественникам предлагается побывать в центральном хуруле «Золотая обитель Будды Шакьямуни» и на фестивале тюльпанов. Затем первый в стране туристический поезд возвращается в Москву.

На Первомайские праздники круизные поезда пойдут уже по новым маршрутам на Северный Кавказ и в Карелию.

<https://rg.ru/2021/04/18/reg-ufo/pervyj-v-rossii-kruiznyj-poezd-projdet-cherez-rostov-i-elistu.html>

РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО; 2021.04.19; В ОМСКОЙ ОБЛАСТИ РАЗРАБАТЫВАЮТ КОНЦЕПЦИЮ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

В Омской области обсудили планы по развитию внутреннего водного транспорта. Обсуждение состоялось в рамках очередного заседания рабочей группы по вопросам комплексного развития внутреннего водного транспорта под председательством губернатора Омской области Александра Буркова. Она была создана по инициативе главы региона, чтобы обеспечить участие Омской области в ключевых проектах. Об этом сообщила пресс-служба правительства региона.

В настоящее время на федеральном уровне разрабатываются документы стратегического планирования, направленные на развитие внутренних водных путей Российской Федерации.

Как рассказала заместитель директора департамента государственной политики в области морского и речного транспорта министерства транспорта РФ Ирина Ориничева, внутренние водные пути Омской области попадают в опорную сеть внутренних водных путей России. Формирование такой сети является одним из приоритетов развития транспортной отрасли.

На региональном уровне сейчас разрабатывается концепция развития внутреннего водного транспорта. К ее разработке будут привлечены эксперты в области водного транспорта, а также научно-образовательные организации, которым предстоит исследовать вопросы повышения конкурентоспособности внутреннего водного транспорта Омской области, проработать вопрос формирования мультимодальных перевозок с привлечением водного транспорта, провести расчет логистических моделей грузов водным транспортом, разработать механизмы перераспределения грузовых потоков на водный транспорт Омской области. На эти цели в областном бюджете предусмотрены 4 млн руб.

Участники совещания едины во мнении, что развитие транспортного потенциала Иртыша невозможно без качественного обновления флота. Генеральный директор судостроительной торгово-строительной компании Alphamate Андрей Любимов представил проект автоматизированного судостроительного комплекса, который разработан для судов типа река-море. В процессе производства автоматизация позволит значительно снизить себестоимость судов.

Для Омской области стратегически важным является прямой выход по реке на **Северный морской путь (СМП)**, что позволит значительно увеличить объем перевозимой продукции. И уже сейчас регион планирует активно включиться в процесс развития инфраструктуры **Севморпути**.

«Для Омской области очень важно, чтобы увеличился грузопоток Обь-Иртышского бассейна. Стоит задача освоения **Северного морского пути**, и сегодня Омск – тот самый город, откуда могут осуществляться поставки как строительных материалов для развития инфраструктуры Северного морского пути, так и продуктов питания. Кроме того, стратегия развития водного транспорта, которая рассматривается на федеральном уровне, предусматривает строительство судов для использования на речных водных путях. И это можно делать на территории Омска. У нас есть вузы, которые готовят специалистов-машиностроителей, есть рабочие специальности, которые необходимы в кораблестроении. Соответственно, мы говорим о перспективах появления завода по строительству кораблей

и о возможности дальнейшего технического обслуживания и ремонта этих кораблей», – подвел итоги заседания Александр Бурков.

<https://rus-shipping.ru/ru/prof/news/?id=44050>

ПРАЙМ; 2021.04.19; ПРОГРАММУ СТРОИТЕЛЬСТВА ГРУЗОВЫХ АРКТИЧЕСКИХ СУДОВ В РФ РАЗРАБОТАЮТ ДО КОНЦА 2021 Г

Минтранс и Минпромторг РФ до конца текущего года разработают программу строительства грузового флота для перевозок между арктическими портами, следует из плана по реализации стратегии развития Арктической зоны.

Суда будут торговыми, а также использоваться для реализации экономических проектов. Согласно плану, будут строиться и грузопассажирские суда «для осуществления перевозок между морскими и речными портами в Арктической зоне».

Также предусмотрена разработка предложений по расширению судоходства в Арктическом бассейне: по Беломорско-Балтийскому каналу, бассейнам рек Онега, Северная Двина, Мезень, Печора, Обь, Енисей, Лена, Колыма, включая проведение дноуглубительных работ, обустройство портов и портопунктов. За реализацию соответствующего плана отвечает Минвостокразвития РФ, которое должно подготовить доклад в правительство, срок – четвертый квартал 2022 года.

Кроме того, Минэнерго, **Минтранс**, Минпромторг и Минвостокразвития должны подготовить предложения и представить доклад в кабмин «по расширению использования сжиженного природного газа на морском и речном транспорте в акватории Северного морского пути». Срок – третий квартал текущего года

Как следует из плана, госкорпорация «Росатом» совместно с **Минтрансом** и Минвостокразвития России должна представить доклад в правительство РФ о создании российского контейнерного оператора «в целях обеспечения международных и каботажных перевозок» в акватории СМП. Срок – четвертый квартал 2024 года.

ИНТЕРФАКС; 2021.04.19; ВЕДОМСТВА ВО II КВ. 2022 Г ПРЕДСТАВЯТ МЕХАНИЗМ ФИНАНСИРОВАНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА СЕРИЙНЫХ ЛЕДОКОЛОВ «ЛИДЕР»

Ведомства во втором квартале 2022 года должны представить в правительство доклад о разработке механизма господдержки строительства серии атомных ледоколов проекта «Лидер» на основе концессионного соглашения, сообщается в Плане мероприятий по реализации стратегии развития Арктической зоны и основ госполитики в Арктике, с которым ознакомился «Интерфакс».

Минвостокразвития, Минфин, Минэкономразвития, госкорпорация «Росатом» и заинтересованные организации будут отчитываться по этому вопросу перед правительством ежегодно во II квартале (начиная с 2022 года).

Как сообщалось, «Росатом» склоняется к концессионной модели финансирования строительства серийных ледоколов «Лидер», сообщил в ноябре замглавы госкорпорации по экономике и финансам Илья Ребров. «На подходе проекты строительства ледокольного флота в рамках программы развития Северного морского пути. Для серийных атомоходов «Лидер» рассматриваем концессионную модель финансирования, в 2019 году она была предварительно одобрена на заседании профильной межведомственной рабочей группы», – говорил Ребров.

Летом 2020 года судоверфь «Звезда» приступила к строительству первого головного атомного ледокола проекта «Лидер». Контракт на строительство головного ледокола «Атомфлот» (структура Росатома) и «Звезда» подписали в апреле 2020 года. Первый «Лидер» будет построен «Росатомом» за счет федерального бюджета, на строительство судна в 2020-2027 годах предусматривается выделение 127,576 млрд рублей. Судну

присвоено название «Россия», начало эксплуатации головного ледокола запланировано на конец 2027 года.

Всего планируется построить три атомохода проекта «Лидер». Строительство второго и третьего атомных ледоколов «Лидер» планируется начать в 2023 году и 2025 году, со сроками ввода в эксплуатацию в 2030 году и 2032 году соответственно, сообщил заместитель главы Минпромторга РФ Алексей Беспрозванных.

Мощность ледокола «Лидер» составит 120 МВт, что позволит преодолевать льды толщиной более 4 метров и обеспечить круглогодичные проводки в восточном районе Арктики.

ИНТЕРФАКС; 2021.04.19; ВЕДОМСТВА В IV КВ. ДОЛОЖАТ ПРАВИТЕЛЬСТВУ О ПОДДЕРЖКЕ СТРОИТЕЛЬСТВА СООРУЖЕНИЙ ДЛЯ СПГ-ЗАВОДОВ В МУРМАНСКЕ

Минвостокразвития, правительство Мурманской области и заинтересованные организации в IV квартале должны представить доклад в правительство о господдержке создания и развития центра строительства крупнотоннажных морских сооружений, предназначенных для производства, хранения и отгрузки сжиженного природного газа (СПГ), создания и развитие предприятий, осуществляющих ремонт и обслуживание морской техники и оборудования, используемых для освоения морских месторождений углеводородного сырья.

Речь об этом идет в плане мероприятий по реализации Стратегии развития Арктической зоны и основ госполитики в Арктике, утвержденном правительством, с текстом которого ознакомился «Интерфакс».

В настоящее время «НОВАТЭК» (МОЕХ: NVTK) строит в Мурманской области Центр строительства крупнотоннажных морских сооружений (ЦСКМС) – «завод по строительству СПГ-заводов». Первым проектом станет «Арктик СПГ 2», где подрядчиками являются французская Technip, итальянская Saipem, турецкая Renaissance Construction и российский НИПИГаз.

В IV же квартале Минпромторг, Минвостокразвития и Минэнерго должны разработать меры господдержки разработки промышленной продукции для освоения месторождения нефти и газа, в том числе на континентальном шельфе РФ, и производства СПГ на территории Арктической зоны, а также строительства промышленных полигонов для испытаний данной промышленной продукции.