



Ежедневный мониторинг СМИ

21 АПРЕЛЯ 2021

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2021.04.20; МИНИСТР ТРАНСПОРТА САВЕЛЬЕВ ВОШЕЛ В СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ РЖД.....	4
ТАСС; 2021.04.20; АВИАКОМПАНИИ СМОГУТ ПОЛУЧИТЬ КОМПЕНСАЦИЮ ИЗ-ЗА ОГРАНИЧЕНИЯ РЕЙСОВ В ТУРЦИЮ.....	4
ТАСС; 2021.04.20; АВИАКОМПАНИИ ДО КОНЦА НЕДЕЛИ ВЫВЕЗУТ ИЗ ТУРЦИИ ПОЧТИ 20 ТЫС. РОССИЯН.....	5
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ИРИНА АЛПАТОВА; 2021.04.21; ПОЛЯРНЫЙ БИТ; ПОДВОДНАЯ ЛИНИЯ СВЯЗИ СОЕДИНИТ МУРМАНСК И ВЛАДИВОСТОК.....	5
ТАСС; 2021.04.20; ПРОКЛАДКА ПОДВОДНОЙ ОПТОВОЛОКОННОЙ ЛИНИИ СВЯЗИ В АРКТИКЕ НАЧНЕТСЯ В МАЕ – ИЮНЕ.....	6
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2021.04.21; К VLAVLACAR ПОДСЕЛИ ИНВЕСТИЦИИ; В КОМПАНИЮ ВЛОЖИЛИ ЕЩЕ \$115 МЛН.....	7
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2021.04.21; ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМУ УГЛЮ НАРЕЖУТ ГРАНИЦЫ; МИНЭНЕРГО РАБОТАЕТ НАД КВОТОЙ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ПОГРАНПЕРЕХОДЫ.....	8
РОССИЯ 24; 2021.04.20; ШТРАФ ЗА ВЫСАДКУ ДЕТЕЙ-БЕЗБИЛЕТНИКОВ МОЖЕТ СОСТАВИТЬ 30 ТЫСЯЧ.....	9
РОССИЯ 24; 2021.04.20; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ ПОЛУЧАТ В 2021 ГОДУ СВЫШЕ 90 САМОЛЕТОВ.....	9
РОССИЯ 24; ЕЛИЗАВЕТА ХРАМЦОВА; 2021.04.20; ТУРИЗМ В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ: ГДЕ ОТДОХНУТЬ РОССИЯНАМ? НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»....	10
РОССИЯ 24; 2021.04.20; МИД РФ ОБЪЯВИТ ОБ ОТКРЫТИИ ЧАРТЕРОВ В ЕГИПЕТ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	10
РОССИЯ 1; ЕВГЕНИЙ ПОДДУБНЫЙ; 2021.04.20; ПОСЛЕ 6 ЛЕТ ПЕРЕРЫВА ЕГИПЕТ ГОТОВИТСЯ К ПРИЕМУ РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ. ВЕСТИ В 20:00.....	10
1 КАНАЛ; 2021.04.21; В РОССИИ ВСТУПАЮТ В СИЛУ НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ТУРИСТАМ, ВОЗВРАЩАЮЩИМСЯ ИЗ-ЗА РУБЕЖА.....	10
РОССИЯ 1; 2021.04.21; НОВЫЙ СПОСОБ БОРЬБЫ С ПРЕВЫШЕНИЕМ СКОРОСТИ. УТРО РОССИИ.....	10
ГТРК САРАТОВ; 2021.04.19; В БАЛАКОВЕ ЗАЙМУТСЯ ВОЗРОЖДЕНИЕМ ВОЗДУШНОЙ ГАВАНИ.....	11
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, АЛЕКСЕЙ ДУЭЛЬ; 2021.04.21; В КОНЦЕ ПУТЕЙ; ПЕРВЫЙ ЭТАП МОДЕРНИЗАЦИИ БАМА БУДЕТ ЗАКОНЧЕН В 2021 ГОДУ.....	11
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; 2021.04.21; УГОЛЬ ЗРЕНИЯ; КАК КРУПНЫЕ ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ ВЛИЯЮТ НА БЛАГОСОСТОЯНИЕ.....	12
ИНТЕРФАКС; 2021.04.20; ГЭХ РАССМАТРИВАЕТ УЧАСТИЕ В КОНКУРСЕ НА ЭНЕРГОСНАБЖЕНИЕ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА РЖД, ПРОРАБАТЫВАЕТ ВОПРОС С ПОСТАВЩИКАМИ ТОПЛИВА – ФЕДОРОВ.....	14

КОММЕРСАНТЬ; 2021.04.21; НА ДОРОГАХ СТАНОВИТСЯ БЕЗОПАСНЕЕ; ЧТО ДЕЛАЛОСЬ В 2020 ГОДУ ДЛЯ СНИЖЕНИЯ АВАРИЙНОСТИ	14
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.04.21; ЗА ЗАЙЦАМИ НЕ ГНАТЬСЯ; ВВЕДЕНЫ ШТРАФЫ ЗА ВЫСАДКУ ИЗ ТРАНСПОРТА ДЕТЕЙ-БЕЗБИЛЕТНИКОВ	18
РБК; ЕЛЕНА СУХОРУКОВА, МАРИЯ ЛИСИЦЫНА; 2021.04.20; ТУРОПЕРАТОРЫ ОЦЕНИЛИ СРОКИ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ПОЛЕТОВ В ЕГИПЕТ	19
ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ, АНАСТАСИЯ ПЛАТОНОВА; 2021.04.21; КРУГИ ХУРГАДЫ: 500 ТЫС. РОССИЯН ОТДОХНУТ В ЕГИПТЕ В ПЕРВЫЙ МЕСЯЦ ПОЛЕТОВ; ВОЗОБНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ С КУОРТОРАМИ СНИЗИТ СТОИМОСТЬ ТУРОВ В РОССИИ НА 10-15%	20
КОММЕРСАНТЬ; АЙГУЛЬ АБДУЛЛИНА, АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2021.04.21; ТЬМА ЕГИПЕТСКАЯ НЕ РАССЕЙВАЕТСЯ; ОБЕЩАНИЕ ВОЗОБНОВИТЬ ЧАРТЕРЫ НА КУОРТОРЫ НЕ ВОДУШЕВИЛО РЫНОК	22
КОММЕРСАНТЬ; АНГЕЛИНА ДАВЫДОВА; 2021.04.21; ПАРНИКОВЫМ ГАЗАМ ПРИДАЮТ ЗАКОННУЮ ФОРМУ; ГОСДУМА В ПЕРВОМ ЧТЕНИИ ОДОБРИЛА МОДЕЛЬ «МЯГКОГО» УГЛЕРОДНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ.....	24
РБК; 2021.04.20; ЛОГИСТИКА, ПРОВЕРЕННАЯ ПАНДЕМИЕЙ.....	25
ТАСС; 2021.04.20; ГРУЗОБОРОТ ТРАНСПОРТА В РОССИИ В ЯНВАРЕ-МАРТЕ ВЫРОС НА 0,4%	28
ТАСС; 2021.04.20; ОПЕРШТАБ ЗАЯВИЛ, ЧТО РЕШЕНИЕ О ВОЗОБНОВЛЕНИИ ПОЛЕТОВ НА КУОРТОРЫ ЕГИПТА ПОКА НЕ ПРИНИМАЛОСЬ	29
РИА НОВОСТИ; 2021.04.20; ЕГИПЕТ ПОДТВЕРДИЛ СКОРОЕ ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ЧАРТЕРНЫХ РЕЙСОВ С РОССИЕЙ	29
ТАСС; 2021.04.20; МИНПРОМТОРГ ХОЧЕТ УВЕЛИЧИТЬ ДОЛЮ РОССИЙСКОГО ОБОРУДОВАНИЯ В ЭЛЕКТРОНИКЕ САМОЛЕТОВ ДО 96%.....	29
ИНТЕРФАКС; 2021.04.20; СБЕРБАНК НЕ ВИДИТ БОЛЬШИХ КОММЕРЧЕСКИХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ У ПРОЕКТА РЕГИОНАЛЬНОГО АВИАЛОУКОСТЕРА.....	30
ТАСС; 2021.04.20; РОССИЯН, ПРИБЫВАЮЩИХ ИЗ ТУРЦИИ И ТАНЗАНИИ ДО 1 МАЯ, ОБЯЗАЛИ ДВАЖДЫ СДАТЬ ТЕСТ НА COVID-19	30
ТАСС; 2021.04.20; В АЭРОПОРТАХ РОССИИ ИНОСТРАНЦЕВ И ЛИЦ БЕЗ ГРАЖДАНСТВА БУДУТ ВЫБОРОЧНО ТЕСТИРОВАТЬ НА КОВИД	31
РИА НОВОСТИ; 2021.04.20; АЭРОПОРТ «ДОМОДЕДОВО» НАЧАЛ ВЫДАВАТЬ ПАСПОРТ ВАКЦИНАЦИИ ПО СТАНДАРТАМ ВОЗ	31
ТАСС; 2021.04.20; СРЕДНИЙ ЧЕК НА АВИАБИЛЕТЫ ПО РОССИИ НА МАЙСКИЕ ПРАЗДНИКИ СОКРАТИЛСЯ НА 10%	31
ТАСС; 2021.04.20; РОССИЯ ОГРАНИЧИЛА ЗОНУ ПОЛЕТОВ НАД ЧЕРНЫМ МОРЕМ	32
ИНТЕРФАКС; 2021.04.20; «АЭРОПОРТЫ КАМЧАТКИ» РЕШИЛИ ЗАКЛЮЧИТЬ С «УСТОЙ-М» ДОГОВОР НА РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА ЗА 1,6 МЛРД РУБ.	32
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; АННА ШЕПЕЛЕВА; 2021.04.21; ПРОДУНУТОЕ РЕШЕНИЕ; ЗА ВОЖДЕНИЕ В ПЬЯНОМ ВИДЕ ПРЕДЛАГАЮТ ЛИШАТЬ ПРАВ НА ПЯТЬ ЛЕТ	33
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.04.21; «ПАУТИНУ» ПОДКЛЮЧАЮТ К СЕТИ; МВД РАЗВОРАЧИВАЕТ СИСТЕМУ РОЗЫСКА АВТО И ЭЛЕКТРОННОГО ОБЖАЛОВАНИЯ ШТРАФОВ.....	34
РИА НОВОСТИ; МАРИЯ МАРИКЯН; 2021.04.20; «СТАЛО НЕБЕЗОПАСНО ЕЗДИТЬ»: ЧТО ПРОИСХОДИТ В СФЕРЕ ТАКСИ.....	35
ТАСС; 2021.04.20; В ПРИАМУРЬЕ НАЧАЛСЯ ОСНОВНОЙ ЭТАП РАБОТ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ НОВОГО МОСТА НАД ТРАНССИБОМ	37

ИНТЕРФАКС; 2021.04.20; СУБСИДИЯ ДЛЯ Ж/Д ТРАНСПОРТИРОВКИ НЕФТЕПРОДУКТОВ В ДФО МОЖЕТ СОСТАВИТЬ 12-14 МЛРД РУБЛЕЙ ЕЖЕГОДНО – МИНЭНЕРГО	38
ТАСС; 2021.04.20; ЗАХОДЫ ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ МАГИСТРАЛИ МОСКВА – ПЕТЕРБУРГ ПОСТРОЯТ ДО 2024 ГОДА	39
ТАСС; 2021.04.20; РЖД НЕ ЗАКЛАДЫВАЛИ В ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ СТРОИТЕЛЬСТВО СКОРОСТНОЙ МАГИСТРАЛИ ТУЛА – МОСКВА.....	39
ТАСС; 2021.04.20; «СТРОЙ КОМПЛЕКС АВТОМАТИКА» ПОСТРОИТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ ВЕТКУ К ШЕРЕМЕТЬЕВО	41
ИНТЕРФАКС; 2021.04.20; РЖД ПРЕДПОЛАГАЮТ УДВОИТЬ ОБЪЕМЫ РАБОТ, ВЫПОЛНЯЕМЫХ «ДОЧЕРНИМ» «РЖДСТРОЕМ».....	41
ИНТЕРФАКС; 2021.04.20; РЖД ВИДЯТ ИНТЕРЕС МЕТАЛЛУРГОВ К ОТПРАВКАМ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ ЮГА РФ, ГОТОВЫ УЧАСТВОВАТЬ В МОДЕРНИЗАЦИИ Ж/Д ПОДХОДОВ К НОВОРОССИЙСКУ	42
ТАСС; 2021.04.20; ГОСДУМА РАЗРЕШИЛА РЕГИСТРАЦИЮ ПЛАВУЧИХ ХРАНИЛИЩ СПГ	42
РИА НОВОСТИ; 2021.04.20; В МИД ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ОГРАНИЧЕНИЕ ПРОХОДА СУДОВ ЧЕРЕЗ КЕРЧЕНСКИЙ ПРОЛИВ.....	43
ИНТЕРФАКС; 2021.04.20; ИНТЕРВЬЮ: МОЩНОСТИ НКХП ПО ПЕРЕВАЛКЕ ЗЕРНА К КОНЦУ 2024 Г. ВЫРАСТУТ ДО 11,6 МЛН ТОНН В ГОД – ГЕНДИРЕКТОР	43

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2021.04.20; МИНИСТР ТРАНСПОРТА САВЕЛЬЕВ ВОШЕЛ В СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ РЖД

Министр транспорта РФ Виталий Савельев вошел в совет директоров РЖД, следует из распоряжения премьер-министра РФ Михаила Мишустина.

Также в совет директоров вошла замминистра финансов Ирина Окладникова. Свои места в совете директоров сохранили первый вице-премьер Андрей Белоусов, вице-премьер РФ Дмитрий Чернышенко, глава Российского фонда прямых инвестиций Кирилл Дмитриев, министр экономического развития РФ Максим Решетников, председатель совета директоров «Русской холдинговой компании» Александр Рязанов, заместитель министра финансов РФ Алексей Сазанов, министр строительства и ЖКХ Ирек Файзуллин, председатель совета директоров «Совкомфлота» Сергей Франк, гендиректор РЖД Олег Белозеров.

В качестве независимых директоров в совете директоров остались председатель группы «Каскол» Сергей Недорослев, экс-председатель правления государственного железнодорожного холдинга «Австрийские железные дороги» Кристиан Керн, председатель наблюдательного совета государственной корпорации – Фонда содействия реформированию жилищно-коммунального хозяйства Сергей Степашин.

<https://tass.ru/ekonomika/11198175>

ТАСС; 2021.04.20; АВИАКОМПАНИИ СМОГУТ ПОЛУЧИТЬ КОМПЕНСАЦИЮ ИЗ-ЗА ОГРАНИЧЕНИЯ РЕЙСОВ В ТУРЦИЮ

Авиакомпании России могут получить компенсацию недополученных доходов за ограничение полетов в Турцию с 15 апреля по 1 июня, соответствующее обоснование и проект постановления правительства сейчас готовит Минтранс. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе министерства.

«Минтранс России готовит обоснование необходимости компенсаций авиакомпаниям недополученных доходов за полеты в Турцию в период с 15 апреля по 1 июня. Также готовится соответствующий проект постановления правительства», – сообщили в пресс-службе.

Россия с 15 апреля по 1 июня ограничила пассажирское авиасообщение с Турцией из-за новой вспышки коронавируса в этой стране, количество рейсов будет сокращено до двух в неделю на взаимной основе. С российской стороны регулярные рейсы между двумя странами будет выполнять «Аэрофлот». Также полностью приостановлены рейсы в Танзанию.

Ранее источник, близкий к коммерческому департаменту лоукостера «Победа», сообщил ТАСС, что объем недополученной выручки «Победы» от ограничения рейсов в Турцию составит более 500 млн рублей.

При этом в крупнейшей на данный момент авиакомпании РФ, S7, отмечали, что планируют претендовать на компенсацию, если такой механизм будет предложен.

«S7 Airlines не рассчитывала на компенсацию за временное ограничение полетов в Турцию, но если механизм будет предложен, мы, разумеется, будем претендовать на возмещения», – сообщили ТАСС в пресс-службе перевозчика.

<https://tass.ru/ekonomika/11196541>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2021/04/20/mintrans-rashody-na-vyvoznnye-rejsy-iz-turcii-neobhodimo-kompensirovat.html>

<https://www.pnp.ru/politics/aviakompaniyam-khotyat-vyplatit-kompensaciyu-za-ogranichenie-reysov-v-turciyu.html>

<https://iz.ru/1154101/2021-04-20/aviakompanii-mogut-poluchit-kompensacii-za-ogranichenie-reisov-v-turtciiu>

<https://www.rbc.ru/society/20/04/2021/607ecc969a794733f1672fc1>

ТАСС; 2021.04.20; АВИАКОМПАНИИ ДО КОНЦА НЕДЕЛИ ВЫВЕЗУТ ИЗ ТУРЦИИ ПОЧТИ 20 ТЫС. РОССИЯН

Авиакомпании России и турецкая Turkish Airlines до конца недели вывезут из Турции и вернут домой почти 20 тысяч россиян. Это следует из сообщения **Росавиации** по итогам заседания оперативного штаба агентства. График вывозных рейсов сформирован до 25 апреля.

«Сформирован график вывозных рейсов на период до 25 апреля, – отмечается в сообщении. – По оперативным данным российских авиакомпаний, до конца текущей недели запланировано 76 рейсов с целью возвращения наших соотечественников из Турции. Ожидается, что на них будет перевезено около 16,3 тыс. пассажиров. Турецкая авиакомпания Turkish Airlines с 20 по 25 апреля планирует выполнить 13 рейсов и перевезти 3,5 тыс. пассажиров».

Наибольшее количество рейсов будет выполнено между Москвой – Стамбулом и Москвой – Анталей.

Из Танзании за этот период будет возвращено около 900 россиян.

<https://tass.ru/ekonomika/11199767>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20210420/aviakompanii-1729161136.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ИРИНА АЛПАТОВА; 2021.04.21; ПОЛЯРНЫЙ БИТ; ПОДВОДНАЯ ЛИНИЯ СВЯЗИ СОЕДИНИТ МУРМАНСК И ВЛАДИВОСТОК

В конце мая от поселка Териберка в Мурманской области начнут прокладку подводного кабеля – оптоволоконной линии связи (ВОЛС), которая протянется до самого Владивостока. По словам **замглавы Минтранса Александра Пошивая**, проект, который получил название «Полярный экспресс», является ключевым для развития информатизации северного морского пути и всего Арктического региона.

Прокладку почти 12,7 тыс. км линии связи должны закончить до 2026 года. Для линии связи выбран географически кратчайший маршрут между Европой и Азией. Кабель рассчитан на температуру от минус 50 до плюс 50 градусов. Девять судов будут закладывать его на глубине 1,5 метра, а также установят 150 оптических ретрансляторов. Скорость передачи составит до 100 Тбит/с, раскрыл детали гендиректор компании «Управление перспективных технологий» (исполнитель проекта) Алексей Стрельченко. Проект реализуется под эгидой **Минтранса, Росморречфлота, Росморпорта и Морсвязьспутника**.

«Реализация проекта позволит подключить к новой подводной магистрали районы Арктического побережья и Дальнего Востока», – отметил **Пошивай**. Новая ВОЛС обеспечит надежной связью портовую инфраструктуру в Арктике, на трассе Севморпути и ДФО. В перспективе может появиться еще более масштабный «Большой Северный морской путь» – от Санкт-Петербурга до Владивостока.

«Полярный экспресс» – одно из мероприятий Стратегии развития Арктики до 2035 года, которую осенью подписал **президент России Владимир Путин**. В понедельник 19 апреля правительство утвердило дорожную карту по ее реализации. Помимо строительства ВОЛС туда вошли и другие мероприятия по цифровизации российского севера. Так, жителям арктических регионов станет доступна телемедицина и дистанционное

образование, государство поддержит создание центров обработки данных и единой платформы цифровых сервисов в акватории Севморпути.

<https://rg.ru/2021/04/20/reg-szfo/podvodnaia-liniia-sviasi-soedinit-murmansk-i-vladivostok.html>

ТАСС; 2021.04.20; ПРОКЛАДКА ПОДВОДНОЙ ОПТОВОЛОКОННОЙ ЛИНИИ СВЯЗИ В АРКТИКЕ НАЧНЕТСЯ В МАЕ – ИЮНЕ

Глубоководная прокладка кабеля в рамках строительства трансарктической магистральной подводной волоконно-оптической линии связи Мурманск – Владивосток на Севморпути начнется в конце мая – начале июня, заявил замглавы Минтранса РФ **Александр Пошивай** на пресс-конференции в ТАСС.

«Целью пресс-конференции является информирование о начале этапа глубоководной прокладки кабеля, который начнется в конце мая – начале июня текущего года. Этот проект является ключевым для развития информатизации прежде всего Севморпути, Арктического региона, и сейчас рассматривается вопрос создания проекта «Большой СМП», который, возможно, у нас пройдет от Санкт-Петербурга до Владивостока», – сказал он.

Как отметил генеральный директор компании «Управление перспективных технологий» (главный исполнитель проекта) Алексей Стрельченко, работы планируется завершить в 2026 году. Скорость передачи по линии составит до 100 Тбит/с.

«Данная линия связи обеспечивает надежными и высокоскоростными каналами связи и передачи данных в портовую инфраструктуру Арктики, на трассе СМП и в ДФО, способствуя тем самым цифровой трансформации отрасли водного транспорта», – сказал **Пошивай**.

О проекте

Протяженность линии связи, которая получила название «Полярный экспресс», составит 12,65 тыс. км. Линия будет проложена по географически кратчайшему маршруту между Европой и Азией, добавил **Пошивай**.

В работе по прокладке будут участвовать 9 судов. Кабель, выдерживающий температуру от минус 50 градусов до плюс 50 градусов, планируется проложить с заглублением 1,5 метра. На трассе будет установлено 150 оптических ретрансляторов.

В свою очередь глава «Росморпорта» Александр Смирнов отметил, что грузооборот 18 портов Арктики в 2020 году составил 996 млн тонн, 22 портов Дальнего Востока – 223 млн тонн. До 2030 года показатель должен расти на 44 млн тонн в год, а дальневосточных – более чем на 100 млн тонн. «Для функционирования этих объектов нам необходим постоянный надежный канал связи», – сказал он, подчеркнув, что спутниковая связь обеспечить это не может.

Как отметил генеральный директор «Морсвязьспутника» Андрей Куропятников, возможно привлечение иностранных партнеров к проектам, связывающим линию от Териберки в сторону Европы и от Владивостока к Азии. Сам проект «Полярный экспресс» полностью обеспечен финансированием, добавил он.

По его словам, основной задачей проекта станет обеспечение растущих потребностей объектов портовой инфраструктуры и сопутствующих проектов, которые планируется реализовать. Не следует также забывать и о потребности международного транзита по маршруту, добавил он.

Ряд регионов РФ уже обращались с запросом о сроках появления надежной связи, отметил Куропятников.

Проект строительства Трансарктической подводной оптоволоконной линии связи (волс) Мурманск – Владивосток был анонсирован на выставке «Транспорт России» в ноябре прошлого года. Проект осуществляется под эгидой **Минтранса, Росморречфлота** и ФГУП «Росморпорт» и ФГУП «Морсвязьспутник».

<https://tass.ru/v-strane/11194529>

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2021.04.21; К BLABLACAR ПОДСЕЛИ ИНВЕСТИЦИИ; В КОМПАНИЮ ВЛОЖИЛИ ЕЩЕ \$115 МЛН

Французский сервис BlaBlaCar привлек еще \$115 млн вложений от текущего инвестора и основателей Avito. На российском рынке средства, по официальной версии, пойдут на развитие автобусного направления. Эксперты считают, что деньги нужны BlaBlaCar, чтобы восстановиться после пандемии. По итогам прошлого года весь рынок совместных поездок на автомобилях в России сократился на 36%, до 11,4 млрд руб.

Французский сервис для поиска попутчиков и покупки автобусных билетов BlaBlaCar привлек инвестиции в размере \$115 млн при оценке всей компании в \$2 млрд. Как рассказали “Ъ” в компании, в раунде участвовал текущий инвестор сервиса VNV Global, а также инвесткомпания Otiva J/F АВ основателей Avito Йонаса Нордландера и Филипа Энгельберта и фонд FMZ Ventures.

В России средства будут направлены на развитие автобусной части российской платформы BlaBlaCar, пояснил “Ъ” сооснователь и глава компании Николас Брюссон.

Агрегатор автобусных билетов BlaBlaCar строит на базе купленного им в 2019 году российского сервиса Busfor. По словам господина Брюссона, BlaBlaCar охватывает около 60% участников рынка междугородных автобусных перевозок в России.

Также компания планирует продолжать распространять платный доступ к бронированию поездок на все большее число маршрутов. Механизм введен в России в декабре 2020 года и пока затронул только длинные маршруты: пользователь должен оплатить доступ к поиску попутчиков, который действует 24 часа. Если поездка не найдена или водитель ее отменил, деньги возвращаются.

BlaBlaCar основан в 2006 году, на российский рынок он вышел в 2014 году. По собственным данным, у компании более 90 млн пользователей в 22 странах, в том числе более 25 млн из России. По информации Crunchbase, в целом компания уже привлекла \$448,5 млн инвестиций. Финансовые показатели BlaBlaCar не раскрывает. Инвестор компании VNV Global на конец 2020 года оценил ее в \$2,05 млрд.

Руководитель кластера Sharing Economy Российской ассоциации электронных коммуникаций (РАЭК) Антон Губницын считает, что полученные в текущем раунде деньги BlaBlaCar направит в первую очередь на европейский рынок. По мнению эксперта, компания намерена строить транспортный маркетплейс, добавляя различные виды наземного транспорта, включая электрички или электросамокаты.

В Европе BlaBlaCar «достигла некоего успеха», поэтому сейчас ищет новые ниши для развития, в частности через железнодорожный транспорт, согласен основатель сервиса «Атлас» Михаил Томшинский.

Однако господин Томшинский связывает привлечение инвестиций не с развитием, а с необходимостью «поправить финансовое положение» компании после пандемии.

Согласно исследованию РАЭК и «ТИАР-Центра», рынок карпулинга (совместных поездок на автомобиле) в стране в 2020 году на фоне пандемии сократился на 36%, до 11,4 млрд руб. В апреле–мае 2020 года BlaBlaCar прекращал работу. В 2021 году в России показатели сервиса достигли 80% от уровня 2019 года, уточнил Николас Брюссон, но продажи автобусных билетов показывают положительную динамику.

Рынок карпулинга уже восстанавливается, у него «большие перспективы», полагает управляющий партнер Leta Capital Александр Чачава. По его мнению, BlaBlaCar вряд ли будет в итоге фокусироваться на одном направлении – автобусных перевозках или сервисе поиска попутчиков: «Масштабы компании уже позволяют ей одновременно развивать две вертикали, которые стоят рядом». Сейчас на российском рынке для BlaBlaCar важно монетизировать сервис для поиска попутчиков, следом должна идти работа по направлению автобусов, полагает Антон Губницын.

Законодательно карпулинг в России пока не регулируется. В ноябре 2019 года Минтранс вынес на общественное обсуждение инициативу, в которой предлагал ограничить для

перевозчика карпулинга число рейсов в сутки до двух, а число пассажиров – до пяти. Но идею раскритиковало Минэкономки (см. “Ъ” от 20 февраля 2020 года). **Законопроект находится на доработке, сообщили “Ъ” в пресс-службе Минтранса.**

<https://www.kommersant.ru/doc/4782100>

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2021.04.21; ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМУ УГЛЮ НАРЕЖУТ ГРАНИЦЫ; МИНЭНЕРГО РАБОТАЕТ НАД КВОТОЙ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ПОГРАНПЕРЕХОДЫ

Минэнерго работает над отдельной квотой на использование железнодорожной инфраструктуры для вывоза угля из ДФО по аналогии с действующей для Кузбасса. Пока она коснется только погранпереходов: сегодня Кузбасс может вывозить через них 5% от плановых поставок на восток, аналогичный порядок может быть принят для дальневосточных угольщиков. Якутия, активно наращивающая добычу, планирует к 2024 году обеспечить свыше 36 млн тонн в год дополнительных объемов, которые не имеют других альтернатив для вывоза помимо Восточного полигона.

Минэнерго предлагает ввести для угольных компаний ДФО тот же принцип планирования и порядок вывоза угля на экспорт в восточном направлении, в том числе через погранпереходы, что уже действует для Кузбасса. Это следует из письма министра Николая Шульгинова в правительство от 15 апреля (есть у “Ъ”).

Кузбасс с августа 2020 года поставляет в восточном направлении уголь по особым правилам, определенным **Минтрансом** и Минэнерго.

У региона есть квота провозной способности железнодорожной инфраструктуры, которая делится между компаниями по специальной методике: половина квоты распределяется обычным порядком, а половина зависит от того, сколько компании поставляли в предыдущие месяцы в альтернативных направлениях – на северо-запад, юг, через Арктику и т. п. В квоте также учтены поставки через погранпереходы – не более 5% от всего планового объема, или до 2,6 млн тонн. С момента начала действия методики по ней было распределено порядка 35 млн тонн кузбасского угля.

Другие регионы пока везут уголь общим порядком.

Но Якутия уже просила о заключении такого же соглашения с ОАО РЖД, какое действует у Кузбасса (см. “Ъ” от 2 февраля). Угольщики Якутии закладывают наибольший прирост объемов в ДФО и жалуются на недостаток инфраструктуры для вывоза. На совещании 2 марта **Владимир Путин** поручил увеличить вывоз угля из Якутии на восток и обеспечить расширение инфраструктуры под эти нужды, при необходимости используя средства ФНБ (см. “Ъ” от 3 марта). Замгендиректора ОАО РЖД Андрей Макаров говорил, что обозначенное угольщиками Якутии увеличение объемов относительно параметров, заложенных в проекте второго этапа расширения БАМа и Транссиба, должно составить 36 млн тонн к 2024 году. Все необходимые для этого средства – порядка 350 млрд руб., если без электрификации (с ней 700 млрд руб.), – ОАО РЖД будет просить предоставить из ФНБ. Об оценке в 700 млрд руб. ранее заявлялось в контексте поручения Юрия Трутнева (см. “Ъ” от 12 февраля). В первых версиях поправок к правилам недискриминационного доступа **Минтранс** предлагал дать приоритет углю ДФО над остальными угольными грузами. В «Колмаре» от **комментариев** отказались, в «А-Проперти» не ответили “Ъ”.

В Минэнерго “Ъ” сообщили, что квоту ДФО предполагается дать только в отношении погранпереходов.

Согласно письму, новый порядок будет применяться «при безусловном обеспечении условий пропорциональности от объемов заявок и удаленности от пограничных переходов потенциальных грузоотправителей». Как будет реализован этот принцип, не разъясняется с учетом того, что в отличие от Кузбасса угольщики Якутии не имеют приемлемых экспортных альтернатив Дальнему Востоку в силу географического положения. В Минэнерго “Ъ” сказали, что вопрос прорабатывается. При этом в письме говорится, что

ряд ведомств на 14 апреля еще не представили позицию. В Минтрансе “Ъ” сказали, что позицию в Минэнерго направили, в Минэкономике от комментариев отказались, в ФТС сообщили, что готовы принять участие в работе Минэнерго по этому акту и направили в министерство соответствующую позицию.

У грузоотправителей Якутии амбициозные планы по наращиванию добычи, но в отличие от Кузбасса у них более молодые проекты, развитие железнодорожной инфраструктуры отстает, а портовые мощности относительно недавно введены или только планируются, говорит глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. В такой ситуации фокус на экспорт через погранпереходы, который в ближайшее время в любом случае нужно расширять с учетом развития контейнерных перевозок, вполне объясним и целесообразен, добавляет он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4782238>

РОССИЯ 24; 2021.04.21; ПОСКОВИДНЫЙ МИР, ПОДДЕРЖКА ЭКОНОМИКИ И ВНЕШНЯЯ ПОЛИТИКА: ЧЕМУ БУДЕТ ПОСВЯЩЕНО ПОСЛАНИЕ ПУТИНА. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

В 12 часов по московскому времени начнется Ежегодное Послание президента Владимира Путина к Федеральному Собранию. Оно пройдет в очном формате в «Манеже», где сейчас заканчиваются последние приготовления.

<https://www.vesti.ru/video/2290392>

РОССИЯ 24; 2021.04.20; ШТРАФ ЗА ВЫСАДКУ ДЕТЕЙ-БЕЗБИЛЕТНИКОВ МОЖЕТ СОСТАВИТЬ 30 ТЫСЯЧ

Президент России Владимир Путин подписал закон о штрафах для водителей и кондукторов за высадку детей-безбилетников. Документ опубликован на официальном интернет-портале правовой информации.

Теперь штраф для водителя, который высадил из транспорта ребенка младше 16 лет, составит 5 тысяч рублей. Для должностных лиц – от 20 до 30 тысяч рублей.

Ранее председатель Госдумы Вячеслав Володин подчеркивал, что такое существенное наказание позволит предотвратить возможные трагические последствия. «Ведь оставшийся один, иногда и просто в чистом поле, ребенок – а такие случаи были – может заболеть или погибнуть», – отмечал спикер.

Кроме того, до 5 тысяч рублей увеличен штраф за нарушение правил пересечения железнодорожных путей транспортными средствами.

<https://www.vesti.ru/video/2290167>

На ту же тему:

https://www.1tv.ru/news/2021-04-20/405211-vladimir_putin_podpisal_ryad_vaznyh_zakonov

РОССИЯ 24; 2021.04.20; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ ПОЛУЧАТ В 2021 ГОДУ СВЫШЕ 90 САМОЛЕТОВ

Российские авиакомпании получат в 2021 г. более 90 самолетов. В частности, S7 Airlines получит девять Airbus A320/321neo.

«Уральские авиалинии» примут в свой авиапарк три Airbus A321neo, два Airbus A320 и два Boeing 737-800. При этом из парка авиакомпании выведут пять Airbus A320/A321.

Авиакомпания Smartavia получила в апреле первый из трех Airbus A320neo, поставка еще двух самолетов пройдет до конца года.

Utair пополнит авиапарк семью Boeing 737, один из которых поступил в марте, пишет газета «Известия».

«Аэрофлот» ожидает поставку трех Airbus A350, одного Boeing 777 и девяти Airbus A320/321neo.

Глава Минпромторга Денис Мантуров заявил ранее, что российские авиакомпании получат в 2021 г. 37 самолетов Superjet 100 (SSJ-100). В списке получателей значатся авиакомпании «Россия» (входит в «Аэрофлот»), Red Wings (принадлежит «Ростеху») и ростовский авиаперевозчик «Азимут».

В апреле-мае Red Wings получит один Airbus 321 и четыре SSJ-100.

Дальневосточная авиакомпания, которую создают на базе «Авроры», получит в этом году один SSJ-100 и три канадских DHC-8.

<https://www.vesti.ru/video/2290092>

РОССИЯ 24; ЕЛИЗАВЕТА ХРАМЦОВА; 2021.04.20; ТУРИЗМ В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ: ГДЕ ОТДОХНУТЬ РОССИЯНАМ? НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Италия планирует нынешним летом отменить ограничения на въезд для туристов. Уже в ближайшее время чартерные самолеты вновь полетят в Египет. Греция обещает с 14 мая снять квоту для туристов из России. Россияне могут летать на пляжный отдых в Объединенные Арабские Эмираты, на Кубу, Мальдивы, Сейшелы. В эти страны есть прямые перелеты.

<https://www.vesti.ru/video/2290349>

РОССИЯ 24; 2021.04.20; МИД РФ ОБЪЯВИТ ОБ ОТКРЫТИИ ЧАРТЕРОВ В ЕГИПЕТ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

О возобновлении чартерных рейсов в Египет будет объявлено в ближайшее время, сообщили в МИД России. Источники в туристической отрасли отмечают, что россияне уже интересуются возможностью полететь в Египет, поскольку авиасообщение с Турцией ранее было приостановлено.

<https://www.vesti.ru/video/2290091>

РОССИЯ 1; ЕВГЕНИЙ ПОДДУБНЫЙ; 2021.04.20; ПОСЛЕ 6 ЛЕТ ПЕРЕРЫВА ЕГИПЕТ ГОТОВИТСЯ К ПРИЕМУ РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ. ВЕСТИ В 20:00

В скором времени между Россией и Египтом могут возобновиться чартерные рейсы. Сейчас в стране усовершенствована система безопасности в аэропортах страны. Кроме того, там активно борются с распространением коронавируса.

<https://www.vesti.ru/video/2290291>

1 КАНАЛ; 2021.04.21; В РОССИИ ВСТУПАЮТ В СИЛУ НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ТУРИСТАМ, ВОЗВРАЩАЮЩИМСЯ ИЗ-ЗА РУБЕЖА

Вакцинация в России набирает обороты. Тем временем Роспотребнадзор объявил о новых правилах для россиян, которые приезжают из-за рубежа после 1 мая, они должны будут сделать два теста с интервалом не менее суток. А до 1 мая это правило касается только туристов, вернувшихся из Танзании и Турции.

<https://www.1tv.ru/news/2021-04-21/405259->

[v_rossii_vstupayut_v_silu_novye_trebovaniya_k_turistam_vozvraschayuschimsya_iz_za_rubezha](https://www.1tv.ru/news/2021-04-21/405259-v_rossii_vstupayut_v_silu_novye_trebovaniya_k_turistam_vozvraschayuschimsya_iz_za_rubezha)

РОССИЯ 1; 2021.04.21; НОВЫЙ СПОСОБ БОРЬБЫ С ПРЕВЫШЕНИЕМ СКОРОСТИ. УТРО РОССИИ

А чтобы машины не летали, в России предлагают новый способ контроля скорости. Разработчики устанавливают камеры рядом с табло с переменной информацией, а нарушения фиксируют автоматически. Как это отразится на дорожной безопасности.

<https://www.vesti.ru/video/2290271>

ГТРК САРАТОВ; 2021.04.19; В БАЛАКОВЕ ЗАЙМУТСЯ ВОЗРОЖДЕНИЕМ ВОЗДУШНОЙ ГАВАНИ

Необходимость строительства объекта подтвердил Аналитический центр при Правительстве России. Накануне аэропорт посетил Вячеслав Володин.

Идею о возрождении Балаковского аэропорта Вячеслав Володин озвучил еще в 2019 году. Теперь это уже не планы, а конкретная цель.

Вячеслав Володин, Председатель Государственной Думы: «Исходим из того, что Аналитический центр при Правительстве учел все аргументы и подтвердил наши выводы по строительству аэропортового комплекса. Город Балаково должен развиваться, тем более это будет происходить еще и параллельно с созданием Балаковской агломерации. Поэтому аэропорт нам здесь необходим. Он однозначно будет дополнять развитие агломерации, тем более это повысит субъектность города. У Балакова есть большие возможности и потенциал развития».

Не только пассажирские, грузовые рейсы. Город промышленный. Все это учли и сегодня. Вячеслав Володин, Председатель Государственной Думы: «Давайте для себя определим двухмесячный срок для того, чтобы мы определились с инвестором. После этого будем планировать, что в течение года можно будет завершить проектные работы, и затем уже передать проект в Правительство с соответствующими заявками для того, чтобы финансировать его».

Во многом географическое положение обязывает возродить Балаковский аэропорт.

Здесь стыкуются несколько воздушных трасс. Это заявка на крупнейший центр грузовых авиаперевозок во всем Поволжье, не говоря уже о рабочих местах и летной традиции.

<https://gtrk-saratov.ru/v-balakove-zajmutsya-vozhrozhdeniem-vozdushnoj-gavani/>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, АЛЕКСЕЙ ДУЭЛЬ; 2021.04.21; В КОНЦЕ ПУТЕЙ; ПЕРВЫЙ ЭТАП МОДЕРНИЗАЦИИ БАМА БУДЕТ ЗАКОНЧЕН В 2021 ГОДУ

Работы по модернизации БАМа и Транссиба на третьем этапе будут стоить от 350 до 700 млрд рублей, сообщили в компании «Российские железные дороги» (РЖД). Собственных средств холдинга на финансирование долгосрочной программы развития до 2025 года у РЖД не хватит.

Как отметили в компании, обсуждается вариант финансирования строительства за счет средств Фонда национального благосостояния. В этом случае значительная часть работ может быть выполнена уже к 2025-2026 году. Для выполнения планов потребуется построить сплошные вторые пути от Тынды до Ванино, причем желательно, чтобы они были электрифицированы. В этом случае смогут идти поезда большего веса.

Как ранее рассказывал в интервью «РГ» заместитель министра транспорта Российской Федерации – руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта Владимир Токарев, проект по модернизации железнодорожных путей разбит на этапы. Этап БАМ-1 будет закончен в 2021 году. Также ведется проектирование БАМ-2. На втором этапе предполагается к 2024 году увеличить провозную способность БАМа и Транссиба в 1,5 раза, до 182 млн тонн. Но и этих мощностей будет мало. Магистраль нужна России для поставок угля на экспорт через порты России на Дальнем Востоке. Россия отправляет в страны Азии энергетические угли, общий объем их поставок составляет около 150 млн тонн. Также Россия планирует развивать контейнерные, в том числе транзитные перевозки. Увеличить их объем планируется в четыре раза. Потому на третьем этапе модернизации предполагается увеличить пропускную способность магистралей на **Восточном полигоне** до 280 млн тонн в год.

Между тем, помимо финансовых вопросов, возникли сложности и с поиском строителей. Из-за ограничений, связанных с пандемией, РЖД не может привлечь на работы около 4

тысяч рабочих из Казахстана, Узбекистана, Армении, Китая, рассказал журналистам заместитель гендиректора РЖД Андрей Макаров. Для решения проблемы РЖД планируют заключить контракт с Минобороны на привлечение железнодорожных войск к строительству на **Восточном полигоне**, так как сейчас есть дефицит кадров и дефицит подрядных организаций. Пока РЖД привлекают подрядчиков на **Восточный полигон** из европейской части России. К лету компания рассчитывает довести численность рабочих до 15 тысяч человек. В прошлом году на объектах работали около 10 тысяч человек.

Мигрантов сейчас не хватает в разных отраслях, отметил в беседе с «РГ» глава Федерации мигрантов России Вадим Коженев. Но для решения проблемы был придуман специальный механизм. Организация, имеющая в штате более 250 сотрудников и оборот более 2 миллиардов рублей в год может сейчас, несмотря на закрытые границы, привезти себе наемных работников из Узбекистана. В Узбекистане открыли центр, который помогает набирать работников, рассказывает Коженев. Но этот механизм работает не очень хорошо. «Люди приезжают в Россию, осматриваются, и из тех мест, куда их привозили сбегают», – говорит эксперт. Работники уходят, когда понимают, что могут найти себе что-то получше, поясняет он. Возможно этот механизм стоит как-то доработать и сделать более эффективным. Но федерация выступает за то, чтобы просто открыть границы и дать возможность приехать всем, кто желает, отметил Коженев.

РЖД также реализует другой крупный проект – строительство Высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург. По словам Макарова, до 2024 года будут построены входы в Москву и Санкт-Петербург. Их свяжут с действующей сетью и сразу начнут эксплуатировать. В частности, в 2022 году в РЖД планируют начать строительство заходов первой ВСМ в Санкт-Петербург и Москву, а в 2023 году – строительство основной трассы. В 2024 году будут введены в эксплуатацию выходы из Москвы и Санкт-Петербурга, а в конце 2025 года планируется запустить высокоскоростной участок до Твери. Построить всю магистраль планируется до конца 2027 года.

Пока между двумя мегаполисами действуют четыре железнодорожных пути, по которым ходят пригородные электропоезда, «Сапсаны» и «Ласточки». После строительства еще двух путей можно будет запустить дополнительные пригородные поезда и «Сапсаны». По предварительным подсчетам, пассажиропоток новой линии к 2030 году составит 23,3 миллиона человек.

<https://rg.ru/2021/04/20/v-rzhd-rasskazali-o-proekte-modernizacii-bama-i-transsiba.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; 2021.04.21; УГОЛЬ ЗРЕНИЯ; КАК КРУПНЫЕ ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ ВЛИЯЮТ НА БЛАГОСОСТОЯНИЕ

Текст: Александр Широв (член-корреспондент РАН, директор Института народнохозяйственного прогнозирования РАН)

Экономика подобна тяжелому паровозу – чтобы сдвинуть его с места, в топку нужно подбрасывать много угля. А это инвестиции, в том числе бюджетные. Нельзя рассматривать их только как затраты, это способ создать рабочие места и запустить формирование дополнительных доходов – зарплат, прибыли и налогов. Причем часто и за пределами конкретного проекта.

Проблема в том, как выбрать проекты, оказывающие на экономику не только мгновенные, но и длящиеся эффекты. Наши оценки показывают, что каждый рубль, потраченный в проекте по развитию Восточного полигона РЖД, может генерировать до 60 копеек дополнительного объема ВВП. А ВВП – как раз не что иное, как совокупность доходов бизнеса, населения и государства. Это отнюдь не абстрактный показатель: растет ВВП – увеличиваются доходы, значит, повышаются возможности экономики. Запуск инвестиционного цикла за счет важных для всей экономики проектов – это постоянное и

расширяющееся воспроизводство доходов, тот механизм, который делает рост устойчивым на многие годы вперед.

До 2025 года на развитие Восточного полигона, главной задачей которого является расширение пропускной способности Байкало-Амурской магистрали и Транссиба, планируется потратить более 1 трлн руб. Одним из ключевых его «бенефициаров» будет угольная отрасль. Как показал опыт кризисного 2020 года, спрос на наш уголь в Азии есть, и он превышает возможности российской транспортной инфраструктуры по его вывозу на экспорт.

Первый этап модернизации железнодорожной инфраструктуры на востоке России может обеспечить до 20 тыс. рабочих мест в угольной отрасли. В целом же, с учетом строительных работ, общий рост занятости, генерируемый этим инфраструктурным проектом, может составлять до 100 тыс. чел., что достаточно много в масштабе всей российской экономики. Подавляющее большинство этих рабочих мест – с достаточно высоким уровнем оплаты труда, а значит, они и поддержат потребительский спрос, и будут способствовать росту уровня жизни. Это пример проекта, который создает дополнительные доходы в экономике как на этапе строительства, так и в процессе эксплуатации. Первичные доходы, которые формируются в результате деятельности промышленности, транспорта и сельского хозяйства, имеют большое значение для экономики. Это связано с тем, что они используют товары и услуги большого числа смежных отраслей экономики, создавая импульс для расширения экономической активности и повышения темпов экономического роста во всей стране. Кроме того, именно эти первичные доходы обеспечивают спрос на непроеизводственные услуги, в том числе ориентированные на удовлетворение потребностей населения.

От чего зависит масштаб эффектов от крупных проектов? Прежде всего, от того, как те или иные предприятия встроены в общероссийскую систему производства и кооперации.

Например, проект по промышленной сборке с низким уровнем локализации всегда будет проигрывать в общеэкономической эффективности аналогичному проекту с высоким уровнем локализации по причине того, что значительная часть доходов в процессе производства будет уходить за рубеж.

К сожалению, у нас очень простая экономика с плохо развитой системой производственных связей. Кроме того, много производств с низким уровнем эффективности. Это, с одной стороны, приводит к высокой зависимости от импорта даже простых в технологическом производстве вещей, с другой – создает дефицит рабочих мест с приемлемой оплатой труда.

Расширение системы производственных связей может стать важным элементом роста эффективности реального сектора российской экономики. Чем меньше разрывов будет в производственных цепочках от производства сырья до выпуска конечной продукции, тем больше доходов будет формироваться внутри страны и тем меньшая их часть будет уходить за рубеж. Каждая производственная цепочка в переработке углеводородного сырья, металлургии, химии, машиностроении – это набор конкретных проектов. Понимание их экономической эффективности является ключом к выработке мер по поддержке инвестиционной деятельности со стороны государства. Однако этого недостаточно. Требуется понимание того, как тот или иной проект влияет на систему кооперации и межотраслевых взаимодействий, формирование спроса на продукции смежных отраслей. В конечном счете так и должна функционировать промышленная политика, ориентируясь на показатели как микро-, так и макроэкономического уровня.

Модернизация и рост эффективности реального сектора необходимы и как драйвер роста качества услуг. Например, все возможности цифровизации могут быть использованы тогда, когда новые технологии в этой области будут интегрированы в промышленные процессы, а финансовые экосистемы смогут эффективно распределять возрастающие потоки отечественной продукции.

Пока же нужно сделать первый шаг на этом пути в тысячу ли и определить требования, которые должны предъявляться к ядру реального сектора, и что должно сделать государство для реализации этого образа будущего. Будущего, означающего переход к новому уровню благосостояния в нашей стране.

<https://rg.ru/2021/04/20/kak-krupnye-investicionnye-proekty-vliiaut-na-blagosostoianie.html>

ИНТЕРФАКС; 2021.04.20; ГЭХ РАССМАТРИВАЕТ УЧАСТИЕ В КОНКУРСЕ НА ЭНЕРГОСНАБЖЕНИЕ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА РЖД, ПРОРАБАТЫВАЕТ ВОПРОС С ПОСТАВЩИКАМИ ТОПЛИВА – ФЕДОРОВ

ООО «Газпром энергохолдинг» рассматривает возможность участия в конкурсе на энергоснабжение восточного полигона РЖД – БАМа/Транссиба, сказал журналистам гендиректор компании Денис Федоров.

«Мы сейчас активно прорабатываем с поставщиками топлива вопрос, где есть возможность. Мы в приоритете рассматриваем для себя газовую генерацию. Поэтому прорабатываем с «Газпромом» (МОЕХ: GAZP), другими газовыми компаниями. Смотрим, в каких местах они смогут обеспечить нам необходимый ресурс газа к 2027-2028 году», – рассказал Федоров.

«Мы активно занимаемся этим вопросом», – подытожил он.

Утвержденный в октябре базовый проект энергоснабжения восточного полигона предполагал сооружение объекта генерации для покрытия перспективных нагрузок в Бодайбинском районе Иркутской области установленной мощностью до 456 МВт, расширение Нерюнгринской ГРЭС на два энергоблока мощностью 215 МВт каждый, новой ТЭС в пос. Советская Гавань установленной мощностью до 260 МВт, новой ТЭС на юге Приморского края установленной мощностью до 280 МВт.

Позже Минэнерго РФ предложило заменить в проекте энергоснабжения восточного полигона железных дорог строительство новых станций в Совгавани и Приморье на модернизацию Приморской ГРЭС и расширение Партизанской ГРЭС.

КОММЕРСАНТЪ; 2021.04.21; НА ДОРОГАХ СТАНОВИТСЯ БЕЗОПАСНЕЕ; ЧТО ДЕЛАЛОСЬ В 2020 ГОДУ ДЛЯ СНИЖЕНИЯ АВАРИЙНОСТИ

Более 800 человеческих жизней сохранено в 2020 году благодаря реализации **федерального проекта «Безопасность дорожного движения»**. Сработал весь комплекс мер, включающий проведение социальных кампаний, работу в перинатальных центрах, оснащение подразделений Госавтоинспекции новым оборудованием и современными патрульными автомобилями. В 2021 году работа по снижению травматизма в ДТП продолжается по уже скорректированному плану.

Новые автомобили и современный контроль

Федеральный проект «Безопасность дорожного движения» (БДД) – это составная часть национального проекта **«Безопасные качественные дороги» (БКД)** и одновременно комплекс мероприятий, направленных на снижение смертности в дорожно-транспортных происшествиях. В 2020 году мероприятия выполнялись почти в полном объеме, несмотря на связанные с пандемией экономические сложности.

Подразделения Госавтоинспекции получили 4 тыс. новых патрульных автомобилей. Регионы, где наблюдается острый дефицит транспортных средств, дооснащаются современной техникой еще с 2019 года. «Использование патрульных автомобилей с высокими динамическими характеристиками позволяет сотрудникам в различных климатических и географических условиях выполнять задачи по профилактике грубых нарушений, способствующих совершению ДТП с наиболее тяжкими последствиями», – поясняют в ГУОБДД МВД России.

Сотрудники дорожно-патрульной службы получили также партию новейших приборов по контролю состояния дорог. Одна из главных целей нацпроекта БКД, напомним, – это приведение дорожной сети в нормативное состояние (за два года отремонтировали 32 тыс. км дорог, в этом году планируется еще 16 тыс. км), необходим и регулярный контроль за качеством работ.

В распоряжении автоинспекторов теперь есть дополнительно более 650 приборов для измерения ровности дорожного полотна, более 200 средств измерения коэффициента сцепления шин с покрытием, более 700 устройств для измерения освещенности дорог. Закуплено новое оборудование для измерения ровности покрытия и для определения коэффициента световозвращения разметки.

Госавтоинспекция также закупила почти 1,5 тыс. единиц оборудования для контроля состояния транспортных средств, автоинспекторам теперь доступны современные приборы по контролю дымности двигателей, проверке состояния шин и тормозов, люфта в рулевом управлении и т. д.

Количество ДТП с участием неисправных автомобилей, напомним, по-прежнему растет: по итогам 2020 года произошло более 7,6 тыс. подобных автоаварий, что на 13,7% больше, чем годом ранее. Новое оборудование и приборы инспекторы могут применять как при надзоре за дорожным движением, так и при контроле работы пунктов техосмотра. С 1 марта 2021 года, напомним, вступили в силу новые правила ТО, в рамках которых сотрудники Госавтоинспекции осуществляют государственный надзор за работой операторов.

Новые информационные системы и социальные кампании

Еще одна важная часть федерального проекта – это совершенствование информационных систем Госавтоинспекции. В 2020 году велась доработка и перезапуск единой автоматизированной информационной системы технического осмотра ЕАИСТО. Система является центральным ядром стартовавшей реформы технического осмотра транспортных средств, в ней формируются электронные диагностические карты, туда загружаются фотографии приехавших на проверку автомобилей. Доступ к новой ЕАИСТО с марта 2021 года имеют только аккредитованные операторы с электронной подписью, что исключает доступ к системе мошенников. В течение года проводились и другие мероприятия по автоматизации контрольно-надзорной деятельности, в том числе развивалась система оперативного сбора, учета и анализа сведений о показателях в области обеспечения безопасности движения. Это также предусмотрено федеральным проектом «Безопасность дорожного движения».

Кроме того, проводились мероприятия по пропаганде безопасности дорожного движения. Социальная кампания «Внимание на дорогу» была направлена на профилактику ДТП, связанных с отвлечением водителей от управления транспортными средствами. Эта проблема усугубляется ежегодно по мере роста популярности и доступности разнообразных девайсов и гаджетов, эксперты пытаются найти эффективное решение. Проведенное социологическое исследование показало, что 49% российских водителей так или иначе отвлекаются от дороги во время движения: 59% из них общаются с пассажирами, 45% ищут другую радиостанцию, 19% разговаривают по телефону и пишут сообщения. По оценкам Всемирной организации здравоохранения, использование девайса или гаджета во время управления транспортным средством (даже с применением гарнитуры) повышает риск попадания в аварию вчетверо, а если водитель пишет за рулем сообщение – в 20 раз. Кампания «Внимание на дорогу» была нацелена не только на водителей, но и на детей-подростков, передвигающихся по улицам в капюшонах и с наушниками, смотря в экраны смартфонов во время перехода через дорогу. «Очень важно объяснить детям правила безопасного поведения на дорогах как можно раньше и в доступной для них форме, – поясняет директор департамента государственной политики в сфере защиты прав детей Министерства просвещения Лариса Фальковская. – Кампания

позволяет сформировать правильные поведенческие установки как у детей, так и у их родителей и педагогов».

Другой удачный пример пропаганды безопасного вождения – трехлетний проект «Детство без опасности» (стартовавший в 2019 году), посвященный профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. В перинатальных центрах и родильных домах эксперты и сотрудники Госавтоинспекции проводят для будущих (или уже состоявшихся) родителей регулярные тренинги, цель которых – убедить в обязательном соблюдении правил безопасной перевозки детей и обучить, как правильно выбрать автокресло и установить в машину. В 2019–2020 годах было обучено 200 медработников, проведено свыше 4,5 тыс. тренингов, которые посетили 9 тыс. участниц. В прошлом году тренинги стартовали в 35 регионах, к концу 2021 года они будут идти в 100 перинатальных центрах всех 85 субъектов страны.

В прошлом году в эфирах региональных телеканалов также размещались видеоролики с социальной рекламой и пропагандой безопасного вождения, на местных радиостанциях выходили в эфир передачи на актуальные темы в области безопасности дорожного движения. Заместитель начальника российской Госавтоинспекции генерал-майор полиции Олег Понарьин считает, что это стало заметным подспорьем для расширения географии телерадиовещания. «Впервые в истории подобные мероприятия реализуются за счет федеральной поддержки, – обращает внимание он. – На эти цели было выделено более 355 млн руб., в 2021 году планируется вдвое больше средств».

Каков результат работы?

В результате проведенной комплексной работы аварийность в 2020 году на дорогах серьезно снизилась: общее количество ДТП сократилось на 11,7% (до 145 тыс. аварий), число погибших уменьшилось на 4,9% (до 15,7 тыс.), раненых – на 13,2% (до 183 тыс.). Огромную роль, обращают внимание в Госавтоинспекции, сыграли мероприятия и других федеральных проектов нацпроекта **БКД**, например «Региональная и местная дорожная сеть» и «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» (их курирует **Минтранс**). Речь идет не только о восстановлении дорожного покрытия на региональной сети, но и об оснащении дорог знаками, ограждениями, разметкой, тротуарами и пешеходными дорожками, искусственным освещением, дорожными неровностями и комплексами автоматической фиксации нарушений ПДД. «Только скоординированные действия, комплексный и системный подход позволят сохранить человеческие жизни на автомобильных дорогах», – говорят в ГУОБДД МВД России.

Немалую роль, конечно, сыграла пандемия и действовавшие ограничения – временами сокращалось или резко увеличивалось количество транспорта на дорогах, вслед за этим менялись риски аварийности. К сожалению, по итогам 2020 года не во всех регионах удалось достичь прогнозных показателей, заложенных в федеральном проекте, констатирует Олег Понарьин. Среди основных причин он называет сокращение (или отсутствие) достаточного финансирования региональных проектов по безопасности дорожного движения, недостаточное внимание к вопросам реализации социальных программ в этой сфере, а также пропаганде законопослушного поведения на дорогах. Вопросы возникают также к качеству подготовки водителей в автошколах и недостаточному уровню медицинского обеспечения безопасности движения (наблюдаются проблемы в своевременности оказания качественной медицинской помощи и медицинского освидетельствования водителей на состояние опьянения).

Как будут считать аварии?

Заложенный в национальных проектах горизонт планирования, согласно указу президента №474, смещен с 2024 на 2030 год, что коснулось в полной мере и национального проекта «**Безопасные качественные дороги**». Плановое финансирование нацпроекта в 2021–2023 годах сбалансировано между мероприятиями для обеспечения его ключевых параметров.

Главный показатель федерального проекта «Безопасность дорожного движения» – снижение риска гибели в ДТП (количество погибших на 100 тыс. населения) – сохранен в качестве приоритетного: в 2030 году он должен снизиться до четырех. Однако он не в полной мере отражает эффективность проводимых мероприятий, поскольку сильно зависит от демографических и миграционных процессов, поясняют в Госавтоинспекции. Поэтому с 2021 года будет применяться дополнительный показатель, измеряющий транспортный риск (количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 10 тыс. транспортных средств). «Показатель социального риска используется Всемирной организацией здравоохранения, чтобы сравнивать смертность по разным причинам – в ДТП, убийствах, от болезней и т. д., – поясняет **глава общественного совета Минтранса России Михаил Блинкин**. – Когда нужно охарактеризовать безопасность движения в динамике или в международных сопоставлениях, необходима привязка количества погибших в ДТП к численности автопарка или совокупному пробегу автомобилей. Самый объективный результат дает привязка к совокупному пробегу, но, к сожалению, этого показателя нет в нашей статистической отчетности».

На конечный результат повлияют и новые, более объективные, правила учета дорожно-транспортных происшествий, утвержденные постановлением правительства Российской Федерации №1502 и вступившие в силу с 1 января 2021 года. Отныне не попадают в государственную статистическую отчетность и не считаются дорожно-транспортными происшествиями происшествия вне дорог общего пользования, случаи падения пассажиров внутри движущихся городских автобусов, трамваев, троллейбусов при условии, что водитель не нарушил ПДД, нет погибших или раненых иных участников движения, не повреждены другие машины, груз или сооружения. Не учитываются и дорожные инциденты во время ЧС, аварии, произошедшие из-за смерти водителя за рулем в результате инфаркта, инсульта, простудных, инфекционных заболеваний либо из-за острых отравлений.

Новые мероприятия и методики

Для реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения» Госавтоинспекция придерживается четкого плана, но раньше он состоял из шести мероприятий, с 2021 года их уже восемь. Одно из новых направлений называется «Повышение безопасности транспортного средства», в этой области Госавтоинспекция давно работает со специалистами Минпромторга России. Запланирован ряд научных исследований для внедрения в транспортные средства современных средств пассивной и активной безопасности, а также систем по минимизации человеческих ошибок при вождении. Не исключен и пересмотр требований к автобусам, например обязательная установка в них ограничителей скорости и алкозамков.

Второе новое направление включает мероприятия, направленные на повышение эффективности государственного управления в области безопасности дорожного движения. Планируются, в частности, семинары и совещания с органами исполнительной власти, региональными управлениями Госавтоинспекции для лучшей их координации друг с другом в работе по снижению аварийности. Субъекты федерации, напомним, должны разрабатывать и принимать собственные программы по улучшению безопасности дорожного движения, к этой работе возникает довольно много вопросов.

В рамках этого мероприятия планируется также разработать новую методику для расчета оценки экономического ущерба, наносимого государству ДТП. Такой документ существовал ранее, но устарел и прекратил действовать еще в 2005 году. «Методика необходима для того, чтобы любой государственный орган мог провести финансовые расчеты, для чего в том или ином месте, к примеру, нужен надземный пешеходный переход и почему на это нужно тратить бюджетные деньги, – поясняет **Михаил Блинкин**. – Расчет цены жизни для государства и общества – это довольно серьезный вопрос. В

Северной Европе отчасти поэтому очень низкий уровень аварийности, потому что им дешевле аварию предотвратить, чем потом оплачивать последствия».

В 2021 году продолжится закупка и поставка в регионы всевозможного оборудования, необходимого для обеспечения безопасности дорожного движения (по линии МВД России в этом году в рамках федерального проекта выделяется 8,6 млрд руб.). Подразделения получают 4,2 тыс. новых патрульных транспортных средств – деньги выделены, необходимые конкурсные процедуры уже проводятся, скоро будут заключены контракты. Новые приборы для контроля за состоянием автодорог и транспортных средств также закупаются, в рамках одного из проведенных тендеров будет приобретено более 900 люксометров (средства измерения освещенности покрытия).

Часть запланированных мероприятий касается вопросов медицины. К примеру, для оперативного оказания помощи после ДТП закупаются новые кареты скорой помощи класса С (дооснащение медучреждений спецтранспортом в рамках федерального проекта происходило и в 2019 году). Для больниц и поликлиник закупаются хроматографы для выявления состояния опьянения в результате употребления наркотических средств, психотропных или иных вызывающих опьянение веществ. В 2021 году также планируется наладить между Минздравом и МВД России информационный обмен сведениями о выданных медицинских заключениях (медсправках). Об этой проблеме Госавтоинспекция говорит уже много лет, она мешает вовремя выявить и ограничить допуск за руль граждан, страдающих болезнями, несовместимыми с вождением автомобиля. В будущем медсправка станет электронным документом, и обмен информацией будет происходить мгновенно, что существенно повлияет на уровень безопасности дорожного движения.

<https://www.kommersant.ru/doc/4780126>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.04.21; ЗА ЗАЙЦАМИ НЕ ГНАТЬСЯ; ВВЕДЕНЫ ШТРАФЫ ЗА ВЫСАДКУ ИЗ ТРАНСПОРТА ДЕТЕЙ-БЕЗБИЛЕТНИКОВ

Перевозчиков будут штрафовать за принудительную высадку из городского и пригородного общественного транспорта безбилетных пассажиров в возрасте до 16 лет, если они едут без родителей. Закон о внесении изменений в Кодекс об административных правонарушениях подписал президент **Владимир Путин**.

За принудительную высадку из автобуса, трамвая или троллейбуса детей до 16 лет водителю будет грозить штраф в пять тысяч рублей, а для должностного лица – от 20 до 30 тысяч рублей. С 7 марта 2021 года в России начали действовать изменения в Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, по которым перевозчикам запретили высаживать безбилетных несовершеннолетних пассажиров, а льготников обязали предъявлять необходимые документы проверяющим. Если ребенок едет вместе со взрослым, тогда могут высадить обоих. Кроме того, несовершеннолетнего пассажира без билета могут не пустить в автобус. Правила действуют для городского транспорта и междугороднего пассажирского транспорта. Как поясняли «РГ» в **минтрансе**, до принятия нового закона наблюдались пробелы в правовом регулировании отношений в области ответственности за безбилетный проезд, перевоз багажа и провоз ручной клади.

Ранее в России также поменялись правила проезда льготников. Теперь они должны иметь при себе документы, подтверждающие право на льготу, и предъявлять их контролерам. Если нужных документов не окажется, придется оплатить проезд. Также льготник без документов может сойти на ближайшей остановке, но за ту часть маршрута, которую он проехал, все равно придется заплатить.

Вводится контроль за наличием билетов, багажной квитанции и квитанции на провоз ручной клади, как и ответственность за их отсутствие. Контролировать проездные

документы могли и раньше, но существовали правовые коллизии, поясняли в **минтрансе**. В 63 регионах ответственность за безбилетный проезд установлена региональным законодательством, что противоречило федеральному законодательству. А в 22 регионах ответственность не была введена вообще. Теперь правила стали едины для всех.

<https://rg.ru/2021/04/20/perevozchikov-budut-shtrafovat-za-prinuditelnuiu-vysadku-detej-bezbiletnikov.html>

РБК; ЕЛЕНА СУХОРУКОВА, МАРИЯ ЛИСИЦЫНА; 2021.04.20; ТУРОПЕРАТОРЫ ОЦЕНИЛИ СРОКИ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ПОЛЕТОВ В ЕГИПЕТ

Предложить путевки в Египет смогут как минимум семь федеральных туроператоров, которые ранее работали на этом направлении. На возобновление полетных программ им потребуются одна или две недели

У туроператоров уйдет от недели до двух на формирование программ полетов в Египет, сообщила РБК исполнительный директор Ассоциации туроператоров России (АТОР) Майя Ломидзе.

Ранее замглавы МИДа Михаил Богданов заявил, что Россия в ближайшее время объявит об открытии Египта для чартерных рейсов. По его словам, разрешить полеты могут на курорты Хургада и Шарм-эш-Шейх.

На сайте АТОР говорится, что в 2019 году, когда российский рынок также ожидал открытия Египта, предполагалось, что на этом направлении возобновят работу как минимум семь федеральных туроператоров: Anex Tour, Coral Travel, Pegas Touristik, «TUI Россия», «Библио-Глобус», «Интурист» и Tez Tour.

«Это игроки, которые традиционно занимали существенную долю на египетском рынке. Нет сомнения, что все они выйдут на Египет и сейчас», – сообщается на сайте ассоциации. Они смогут поставить чартеры на египетские курорты из более чем 20 городов России.

В **пресс-службе** туроператора «Интурист» согласились со сроками АТОР на возобновление полетных программ. Компании потребуется на это около 14 дней, пояснили там. В «Интуристе» отметили, что готовятся к возобновлению полетов и заключили контракты более чем с 180 египетскими отелями.

Если полеты чартеров в Египет возобновятся, это позволит перенаправить туда часть туристов, купивших путевки в Турцию с вылетом до 1 июня, подчеркнули в «Интуристе» (с 15 апреля по 1 июня Россия приостановила авиасообщение с Турцией на фоне пандемии коронавируса).

В «TUI Россия» подчеркнули важность открытия Египта для поддержки туроператоров, однако там призывают разрешить постановку чартеров и на курорты других стран, в том числе Кипра, Туниса и Греции. По словам генерального директора российского подразделения туроператора Тараса Демуры, российские курорты не смогут принять всех желающих из-за ограниченности классифицированного номерного фонда.

В Российском союзе туриндустрии (РСТ) РБК сообщили, что туроператоры давно ждут возобновления полетов в Египет и смогут вновь начать работу на этом направлении «мгновенно». «Думаю, туроператоры уже миллион раз обсудили с египетскими партнерами план возобновления работы, контракты с отелями никуда не делись, а у многих туркомпаний в египетских отелях «зависли» деньги за туры, не состоявшиеся еще в 2015 году, поэтому все ждут отмашки», – сказала **пресс-секретарь** РСТ Ирина Тюрина.

Она отметила, что после ограничения полетов в Турцию около 60–70% туристов, запланировавших отдых в этой стране на период ограничений, решили сдвинуть даты отпуска. «Думаю, если откроют Египет, большинство этих туристов, которые ждут Турцию, захотят поехать туда, потому что уже запланировали отпуск в теплой стране», – добавила Тюрина.

Комментируя возможность скорого открытия Египта, замглавы МИДа Михаил Богданов пояснял, что в ходе визита главы министерства Сергея Лаврова удалось прийти к

предварительной договоренности по этому вопросу. «Все практически предрешено. Есть предварительная договоренность, которая официально, думаю, будет доведена [до конца]», – сказал Богданов.

В оперативном штабе по борьбе с распространением коронавируса сообщили, что решение о возобновлении авиасообщения с египетскими курортами пока отсутствует.

Авиасообщение с Египтом было закрыто в 2015 году, после авиакатастрофы самолета компании «Когалымавиа», который летел из Шарм-эш-Шейха в Санкт-Петербург. В ФСБ назвали произошедшее терактом. Позже открылось авиасообщение с Каиром, однако оно вновь было прервано в 2020 году из-за пандемии. Рейсы между Москвой и египетской столицей возобновились в сентябре.

https://www.rbc.ru/business/20/04/2021/607eba4f9a79472b0a386abd?from=from_main_1

На ту же тему:

<https://rg.ru/2021/04/20/turoperatory-gotovy-za-nedeliu-organizovat-charternye-programmy-v-egipet.html>

<https://ria.ru/20210420/egipet-1729144307.html>

ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ, АНАСТАСИЯ ПЛАТОНОВА; 2021.04.21; КРУГИ ХУРГАДЫ: 500 ТЫС. РОССИЯН ОТДОХНУТ В ЕГИПТЕ В ПЕРВЫЙ МЕСЯЦ ПОЛЕТОВ; ВОЗОБНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ С КУРОРТАМИ СНИЗИТ СТОИМОСТЬ ТУРОВ В РОССИИ НА 10-15%

До полумиллиона россиян могут полететь на курорты Египта – в Хургаду и Шарм-эль-Шэйх – в первый месяц после возобновления авиасообщения с ними. Средний чек на пакетные недельные туры на двоих туда составит примерно 60–65 тыс. рублей. Такой прогноз «Известиям» дали в туротрасли. О том, что авиасообщение будет возобновлено в ближайшее время, 20 апреля заявил замглавы МИД России Михаил Богданов, информацию подтвердило посольство Египта в Москве. Поток туристов будет зависеть от того, в каком формате откроют авиасообщение – полноценно или с ограничениями, которые действуют после закрытия Турции и Танзании со всеми странами, утверждает источник «Известий» в крупной авиакомпании. Открытие египетских курортов может привести к падению цен на отдых в России на 10–15%, считают в отрасли.

На подступах к пирамидам

Во вторник замглавы МИД России Михаил Богданов заявил, что чартерное авиасообщение с курортами Египта планируется возобновить в ближайшее время. Позднее советник по СМИ египетской дипломатической миссии в Москве Ахмед Абдель Моэз подтвердил эту информацию.

В первый месяц после возобновления авиасообщения с курортами Хургады и Шарм-эль-Шэйха Египет могут посетить до полумиллиона российских туристов, сказали «Известиям» в компании «Интурист».

– Если ограничений по перевозке не будет, то чартеры туроператоров вместо Антальи и Даламана с Бодрумом полетят в Хургаду и Шарм-эль-Шейх. Таким образом, мы можем рассчитывать на 0,5 млн туристов в первый месяц открытия направления, – сообщили в пресс-службе туроператора.

По сравнению с показателем 2015 года, спрос на отдых в Египте вырастет как минимум вдвое, полагает гендиректор Tez Tour Воскан Арзуманов.

– В условиях ограниченного предложения и отсутствия альтернатив в виде других чартерных направлений количество бронирований туров в Египет с заездами в апреле и мае может превысить аналогичный показатель 2015 года как минимум в два раза, – сказал он «Известиям». – Такой интерес к стране объясняется в первую очередь демократичной ценовой политикой отелей, что особенно привлекает путешественников, стремящихся ограничить свои поездки в 2021 году по финансовым причинам. Кроме этого, многие россияне соскучились по курортам Красного моря.

По словам Воскана Арзуманова, стоимость недельных туров с чартерным авиаперелетом и проживанием в отеле категории 4* с питанием «всё включено» в апреле и мае составит от 50 тыс. рублей на двоих.

В компании «Интурист» уточнили, что по сравнению с периодом до закрытия Египта цены на отдых там выросли пропорционально курсу валют – примерно на 50% (в мае–июне 2015 года евро стоил около 60 рублей, сейчас – 92 рубля).

– Средний чек может составить около €650–700 за неделю за пакетный тур на двоих, это примерно 60–65 тыс. рублей. В эту сумму войдут перелет чартером, проживание в отеле наиболее востребованной у россиян категории 4–5* с питанием «всё включено», трансфер. При этом тур в более дешевый отель без питания может обойтись в сумму от 30 тыс. рублей на двоих, – рассказали в **пресс-службе** туроператора.

Температурный фактор

В конце весны – начале лета в Египте жарче, чем в Турции, примерно на 10 градусов: средняя температура в мае +33 градуса Цельсия, в июне +36. В «Интуристе» не считают, что это станет препятствием для россиян, поскольку есть много любителей отдыха в этой стране даже в разгар лета – так же, как в ОАЭ.

В компании добавили, что после подписания президентом постановления о возобновлении авиасообщения с Египтом готовы моментально выставить чартеры и предложить клиентам турпакеты.

В Tez Tour заявили, что если Египет «откроют» в ближайшие дни, то первые даты вылетов придутся на майские праздники. Из-за ограничения авиасообщения с Турцией эти рейсы вылетят с максимальной загрузкой, добавили там.

Открытие Египта положительно скажется и на ценах на отдых в России, в среднем они могут снизиться на 10–15%, считают в «Интуристе». Но если загрузка российских объектов размещения будет достигать 90% на весь сезон, то падения цен, скорее всего, не будет. Сейчас средняя загрузка приближается к 80%, а на майские праздники достигает 100%, уточнили в **пресс-службе** туроператора.

Там добавили, что и отдых в Турции благодаря Египту начнет плавно дешеветь за счет роста конкуренции. Отели снизят цены вплоть до 30%, ожидают в компании.

Не раньше июня

После запрета регулярных и чартерных рейсов с Турцией и Танзанией у России не осталось стран, с которыми открыто полноценное авиасообщение, сказал источник «Известий» в крупной авиакомпании. Для полноценного возобновления полетов на курорты Египта оперативный штаб при правительстве должен принять решение о включении государства в список стран-исключений, указал собеседник «Известий». Иначе будет действовать формат грузопассажирских перевозок, который появился только в пандемию – на египетские курорты авиакомпании смогут выполнять столько рейсов, сколько разрешит принимающая сторона, а обратно – раз в неделю, объяснил он.

По словам источника «Известий» в крупной российской авиакомпании, сразу начать полеты на курорты Египта в случае их открытия смогут Pegas Fly, «Уральские авиалинии», «Ямал» и «Россия» (входит в группу «Аэрофлот»). У них есть допуски на выполнение рейсов по 10 маршрутам: из Красноярска, Иркутска, Хабаровска, Москвы в Хургаду и Шарм-эль-Шейх, а также из Санкт-Петербурга в Хургаду.

Другие перевозчики при открытии авиасообщения с курортами Египта в ближайшее время смогут запустить туда рейсы не раньше июня, так как у них нет допусков, сказали два источника «Известий» в российских авиакомпаниях.

Росавиация отказала перевозчикам в выдаче 158 допусков на полеты на египетские курорты, следует из опубликованного 8 апреля приказа **Росавиации**. Nordwind, Azur Air и Smartavia запросили в начале марта выполнение 876 рейсов в неделю из 47 городов России в Хургаду и Шарм-эль-Шейх. Теперь допуски на египетские курорты перевозчики смогут получить только в конце мая или первой половине июня, рассказали «Известиям»

два источника в разных авиакомпаниях. В **Росавиации** и **Минтрансе** отказались от комментариев.

Разрешения на выполнение международных рейсов перевозчики получают в течение месяца после подачи заявлений. Авиакомпании направляют их в **Росавиацию** ежемесячно в первые семь рабочих дней, после чего документы рассматривают в 20-х числах того же месяца на межведомственном заседании. Ближайшая комиссия пройдет 26 апреля, но из материалов к заседанию следует, что ни одна авиакомпания не запросила допуски в Хургаду и Шарм-эль-Шейх.

В Azur Air «Известиям» сказали, что готовы в кратчайшие сроки сформировать программу полетов на курорты Египта, как только появится официальное разрешение. Если чартерные рейсы можно будет возобновить, то и S7 Airlines рассмотрит возможность начала полетов. Smartavia не планирует запускать чартерные рейсы на египетские курорты, сказал представитель авиакомпании. Другие крупные перевозчики не ответили на запросы «Известий».

Турецкая альтернатива

В случае открытия авиасообщения с курортами Египта последующее возобновление полетов в Турцию не оттянет турпоток из Хургады и Шарм-Эль-Шэйха, считает вице-президент Ассоциации туроператоров России (АТОР) Дмитрий Горин. По его словам, есть путешественники, которые ждут открытия Египта пять лет, а у многих туроператоров с 2015 года остались депозиты в этой стране, которые до сих пор не использованы.

– Египет очень востребован в весеннем, осеннем, зимнем периоде. Плюс недолгий перелет и доступные цены на отели, которые сейчас не загружены, – объяснил он.

До пандемии Турцию посещали около 7 млн россиян в год, а Египет – 3 млн, указал Дмитрий Горин. Открытие обоих направлений позволит россиянам получить конкурентный турпродукт, отметил эксперт. Кроме того, стабилизируются и цены на российских курортах, уточнил он.

Вице-президент Российского союза туриндустрии Юрий Барзыкин считает маловероятным продление ограничения авиасообщения с Турцией после 1 июня.

<https://iz.ru/1154340/maksim-talavrinov-anastasiia-platonova/krugi-khurgady-500-tys-rossiian-otdokhnut-v-egipte-v-pervyi-mesiats-poletov>

КОММЕРСАНТЪ; АЙГУЛЬ АБДУЛЛИНА, АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2021.04.21; ТЬМА ЕГИПЕТСКАЯ НЕ РАССЕЙВАЕТСЯ; ОБЕЩАНИЕ ВОЗОБНОВИТЬ ЧАРТЕРЫ НА КУОРТЫ НЕ ВОДУШЕВИЛО РЫНОК

Российские авиакомпании крайне сдержанно отнеслись к очередному заявлению со стороны властей о возможном скором открытии чартерных полетов в Хургаду и Шарм-эш-Шейх. Как заявили в МИД РФ, принципиальная договоренность об этом уже достигнута. Однако комментировать эту информацию пока не стала ни **Росавиация**, ни оперативный штаб правительства по коронавирусу. Перевозчики говорят о готовности направить рейсы в Египет, однако пока не строят конкретных планов. Сообщения о возобновлении чартерных программ неоднократно появлялись в последние пять лет и ни разу не получили подтверждения. Туристы тем временем приостановили бронирование туров в Египет, дожидаясь ясности: появление прямых чартерных рейсов может существенно снизить стоимость туров.

Решение о возобновлении чартерных рейсов из России в Египет «практически предрешено», заявил 20 апреля заместитель главы МИД РФ Михаил Богданов. По его словам, об этом в ближайшее время будет объявлено «на другом уровне». Позднее во вторник источники «Интерфакса» и ТАСС рассказали, что полеты могут возобновить после 10 мая. В оперативном штабе правительства по противодействию коронавирусу уклончиво сообщили, что пока решение не принято. Советник по СМИ египетской

дипмиссии Ахмед Абдель Моэз подтвердил «РИА Новости», что полеты все же возобновятся. Но точной даты он назвать не смог.

Единственной компанией, заявившей о полной готовности совершать рейсы по курортным направлениям Египта, стала Azur Air.

В авиакомпаниях сообщили “Ъ”, что, как только появится официальное разрешение, она готова в кратчайшие сроки сформировать программу полетов. О желании присоединиться к курортным направлениям ранее заявляли в Nordwind и «Аэрофлоте», однако во вторник компании не ответили на запрос “Ъ”. В «Уральских авиалиниях» ранее высказывали сомнения в том, что полеты на курорты Египта откроют в скором времени. Сейчас перевозчик готов обсуждать это направление только после официального подтверждения властей. Представители лоукостера «Победа» воздержались от **комментариев**. В S7 Airlines сообщили, что рассмотрят возможность прямых полетов в Египет, если чартеры действительно разрешат.

Мало кто из игроков рынка верит в очередное обещание открыть египетское направление, объясняет собеседник “Ъ” в авиаотрасли: с этим и связано нежелание перевозчиков анонсировать изменения в программах полетов.

Другой источник “Ъ” считает, что на этот раз многие авиакомпании, напротив, рассчитывают на реальное возобновление чартеров. Дело в том, что после закрытия Турции по меньшей мере до 1 июня курорты Краснодарского края не справятся с возросшим трафиком. «И если отдых в Сочи сравнится по стоимости с пребыванием на Лазурном берегу, это испортит отношение к внутреннему туризму на десятилетие вперед», – полагает он.

Авиакомпании способны в считанные часы изменить сетку направлений, в случае если Россия подтвердит открытие Египта, считает старший научный сотрудник Института экономики транспорта ВШЭ Андрей Крамаренко. Однако востребованность направления среди туристов будет зависеть от того, насколько своевременно будет принято это решение.

В конце мая Египет будет уже никому не нужен, и это будет лишь символическое решение. Когда летом в стране +50 °С – это уже не курорт, туда никто не полетит», – подчеркнул господин Крамаренко.

Представитель Российского союза туристической индустрии Ирина Тюрина поясняет, что новости о возможном возобновлении чартерных программ на Египет воодушевляют туроператоров каждый раз с 2015 года. «Сейчас дополнительные надежды дает то, что представители МИДа сделали два заявления подряд», – добавляет он. Эксперт констатирует, что у туроператоров не будет проблем с формированием программ: за счет большого объема свободных самолетов у рынка на это уйдет максимум неделя. Госпожа Тюрина уверена, что Египет будет пользоваться устойчивым спросом в летнем сезоне. Кроме того, на направление смогут переориентироваться туристы, выкупившие туры в Турцию, которые сейчас не хотят менять планы и ждут открытия рейсов. По оценкам госпожи Тюриной, речь идет примерно о 60–70% граждан, забронировавших туры в Турцию.

На неделе 13–18 апреля, согласно оценкам Travelata.ru, Египет сформировал 6% общего числа забронированных организованных туров. Эти пакеты предполагают перелет в Каир с последующим трансфером на курорты. Но сегодня, по словам представителя OnlineTur.ru Игоря Блинова, на фоне заявления МИДа бронирования остановились: туристы заняли выжидательную позицию. «К нам поступает множество обращений и по уже забронированным турам – клиенты спрашивают, можно ли будет заменить перелет на чартерный», – добавляет он. Этот вопрос может быть принципиальным для путешественников: согласно оценкам господина Блинова, прямой чартерный рейс снизит стоимость тура в среднем на 30%.

<https://www.kommersant.ru/doc/4782168>

КОММЕРСАНТЪ; АНГЕЛИНА ДАВЫДОВА; 2021.04.21; ПАРНИКОВЫМ ГАЗАМ ПРИДАЮТ ЗАКОННУЮ ФОРМУ; ГОСДУМА В ПЕРВОМ ЧТЕНИИ ОДОБРИЛА МОДЕЛЬ «МЯГКОГО» УГЛЕРОДНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

Принятый во вторник Госдумой в первом чтении законопроект «Об ограничении выбросов парниковых газов» создает в России модель «мягкого» углеродного регулирования. Крупные эмитенты парниковых газов будут обязаны отчитываться о выбросах, бизнес в целом получит возможность реализовывать климатические проекты – в том числе направленные на сокращение углеродного следа своей продукции. Эксперты утвержденное регулирование называют «минимальным», в большей степени возлагая надежды на региональные климатические инициативы.

Законопроект об углеродном регулировании разрабатывался с осени 2017 года. В начале этого года он был внесен в Госдуму с учетом нормы из указа президента о сокращении выбросов парниковых газов (ПГ) к 2030 году до 70% от уровня 1990 года (см. “Ъ” от 5 ноября 2020 года). В прежних версиях проекта содержались предложения о введении углеродного регулирования в виде систем квотирования выбросов и углеродной торговли или платы за превышение квот. Однако после многолетних согласований с бизнесом в финальной версии осталось, как пояснил во вторник на заседании Госдумы заместитель министра экономики Илья Торосов, лишь «мягкое» регулирование, не создающее дополнительной нагрузки на компании.

Законопроект вводит понятийный аппарат в области ПГ, определение углеродных единиц и порядок их обращения.

Это позволит компаниям реализовывать климатические проекты по снижению выбросов или увеличению поглощения ПГ. Крупнейшие эмитенты ПГ должны будут подавать обязательную углеродную отчетность (на первом этапе, до 2024 года, это вменяется предприятиям с объемом выбросов более 150 тыс. тонн эквивалента углекислого газа в год, далее – более 50 тыс. тонн). Обязательной верификации такой отчетности не требуется.

По словам главы думского комитета по экологии Владимира Бурматова, законопроект это в том числе шаг по защите предприятий (прежде всего экспортеров) от действия возможных дискриминационных углеродных пошлин (в частности, в рамках трансграничного углеродного регулирования в ЕС) – компании смогут реализовывать добровольные климатические проекты, снижая углеродный след производимой продукции.

Заметим, что парламентарии восприняли новую для них тему парниковых газов с воодушевлением – в их вопросах к проекту звучали сомнения в парниковом эффекте в целом и в роли деятельности человека в изменении климата в частности, критика «либеральных догм» и планов разрушения промышленных предприятий. Вся климатическая тематика была даже названа «аферой века».

Сомнения думцев, впрочем, принятию законопроекта в первом чтении не помешали.

Ответственный секретарь климатического комитета РСПП Сергей Твердохлеб сообщил “Ъ”, что комитет в целом поддерживает законопроект. Документ, по его словам, «обеспечит переход к более адекватному, чем сейчас, мониторингу эмиссий и поглощений, внедрение системы углеродной отчетности, которая должна быть синхронизирована с международными стандартами, и – самое главное – создаст возможность для реализации и использования результатов климатических проектов, потенциал которых в России огромен».

Заместитель председателя комитета по природопользованию и экологии Торгово-промышленной палаты (ТПП) Олег Плужников, напротив, считает, что в нынешнем виде законопроект «блестяще решает единственную задачу – минимизации нагрузки на бизнес, – в то время как более содержательные задачи: получение достоверной

информации о выбросах по предприятиям и создание условий для проектной деятельности носят исключительно декларативный характер и, по сути, не решаются».

Глава программы «Климат и энергетика» WWF России Алексей Кокорин также называет законопроект «глубоким минимумом того, что необходимо было бы сделать» на фоне развития систем углеродного регулирования в мире и заявлений стран о цели достижения углеродной нейтральности. По мнению эксперта, гораздо больше для продвижения низкоуглеродной повестки и реализации климатических проектов могут дать региональные климатические инициативы (в том числе углеродный эксперимент на Сахалине – см. “Ъ” от 2 марта). Отметим, что в последние недели с инициативами пилотных проектов по отработке технологий низкоуглеродного развития и сокращения выбросов ПГ, а также дальнейших экспериментов в области углеродного регулирования выступили Калининградская область и Ханты-Мансийский автономный округ.

<https://www.kommersant.ru/doc/4782134>

РБК; 2021.04.20; ЛОГИСТИКА, ПРОВЕРЕННАЯ ПАНДЕМИЕЙ

Пандемия, локдаун и их последствия побудили транспортно-логистическую отрасль в кратчайшие сроки разработать и реализовать решения для эффективной работы в условиях закрытых границ, валютных колебаний, резкого падения курса и смены географии грузопотоков. Пройдя серьезные испытания, компании продолжают совершенствовать новые инструменты в новой реальности.

В ходе совместной онлайн-конференции Sber CIB и «РБК Конференции» «Транспорт и логистика 2021: драйверы роста, тренды и барьеры» эксперты рынка рассказали о внедрении цифровых решений и платформ, поделились существующими проблемами и обсудили перспективы развития отрасли.

Пандемия изменила логистику

В ходе первой сессии конференции, отвечая на вопрос модератора Андрея Левченко, ведущего телеканала РБК, спикеры рассказали о том, как логистические компании ответили на вызовы периода пандемии.

Максим Шишков, директор по стратегии и развитию Fesco, заметил, что на пике пандемийного периода структурно изменился характер товарооборота. При том, что в момент объявления локдаунов все ощутили падение спроса, уже со второго квартала 2020 года наметился его рост, зафиксированный по году на уровне 12%, в основном за счет сборных грузов сегмента В2С.

Кроме того, с 2020 года заказчики стали проявлять больший интерес к альтернативным маршрутам – сухопутным пограничным переходам, автомобильным и железнодорожным перевозкам, поскольку цены на традиционные морские перевозки значительно выросли, в то время как тарифы железной дороги изменились в пределах инфляции.

Максим Шишков рассказал о влиянии субсидирования властями Китая сухопутных перевозок. Спикер подчеркнул, что значительная бюджетная поддержка китайской инфраструктуры создает благоприятную ситуацию для укрепления спроса на новые маршруты.

Илья Саттаров, генеральный директор Globaltruck, подтвердил слова коллеги о том, что e-commerce в период пандемии стали драйвером роста. Спикер указал на то, что доля таких грузов выросла на 30%.

Говоря о прогнозах, Илья Саттаров предположил, что восстановление объемов перевозок возможно к 2022 году.

Цифровизация автомобильных перевозок получила мощный импульс. Новые инструменты, такие как цифровой экспедитор, позволили ускорить возможность транспортировки сборных грузов и удовлетворить существенно возросший спрос от e-commerce.

Globaltruck рассматривает в перспективных планах возможность стать агрегатором для других перевозчиков на базе собственной цифровой платформы. Спикер обратил внимание на важный результат модернизации, указав, что уже имеющиеся итоги цифровизации повлияли на рост интереса инвесторов к бизнесу автомобильных перевозок.

Олег Полеев, первый заместитель генерального директора АО «РЖД Логистика», продолжил тему преобразований, вызванных требованиями новой реальности. Спикер рассказал о том, что предприятие РЖД в рамках широкой цифровизации ответило на новые вызовы внедрением электронного документооборота и расширением таможенных сервисов. Благодаря цифровым инструментам, возросла скорость перевозок. Сегодня от Москвы до Барнаула груз доставляется за четыре дня. Кроме того, в новых условиях «РЖД Логистика» смогла предложить и новые продукты – грузовые шаттлы и аутсорс логистики для компаний, имеющих железнодорожные пути и инфраструктуру.

Татьяна Арсланова, исполнительный операционный директор ГК «Волга-Днепр», поделилась особенностями трансформации бизнеса грузовых авиаперевозок в условиях пандемии. Спикер указала на то, что структура грузов существенно изменилась в пользу медицинского оборудования. Среди наиболее значимых стали грузы для нефтепереработки и аэрокосмической отрасли. Татьяна Арсланова рассказала, что при закрытии границ география логистики изменялась практически еженедельно. Говоря об итогах 2020 года, спикер, как и ее коллеги, обратила внимание на значимое увеличение грузов e-commerce и поделилась прогнозом о возможном росте грузовых авиаперевозок в 2021 году на 7% после спада на 12% в 2020-м.

Анна Клиникова, вице-президент по продажам и маркетингу DHL Express в России, в свою очередь, ожидает полного восстановления сегмента к 2024 году. Спикер также подтвердила, что e-commerce существенно растет и в общем объеме грузов, перевозимых компанией, занимает около 50%. Спикер подчеркнула, что данное направление становится одним из ключевых, и не только в секторе B2C, но и в B2B.

Говоря о новых задачах, возникших в пандемию, Анна Клиникова упомянула о практически полной остановке пассажирских авиаперевозок, которые были задействованы в структуре логистики компании. В ответ на это DHL Express активно фрахтовала свободный транспорт и динамично проводила редизайн всей сети.

Как высокую эффективность работы DHL Express в сложный период можно расценивать рост стоимости акций компании по итогам 2020 года.

Логистика меняет вектор

Антон Кирюхин, начальник управления по работе с клиентами транспорта и автомобилестроения Сбербанка, модератор второй сессии конференции, обсудил с ее участниками перспективы отрасли. Открывая сессию, Антон Кирюхин указал на то, что Россия, имея передовую экспортно-сырьевую логистику, обладает серьезным транзитным потенциалом.

Дмитрий Олейник, младший партнер McKinsey, в подтверждение тезиса модератора, поделился прогнозами экспертов о развитии отрасли в ближайшей перспективе. Он сообщил о возможном росте контейнерного потока из Азии в Европу практически в 1,5 раза, при условии сохранения субсидирования этого сектора Китаем, и предположил, что даже без него ежегодный рост будет не менее 1 млн тонн.

Дмитрий Олейник рассказал и о барьерах, которые мешают развитию транзитных перевозок. В частности, спикер указал на разобщенность интересов Китая, России, Казахстана, Белоруссии и недостаточную согласованность общей стратегии развития коридора Азия – Европа. Кроме того, эксперт упомянул о слабости модели продаж, при которой лишь 15–20% от общей выручки за транзит достаются российским компаниям.

Алексей Гром, генеральный директор, председатель правления ОТЛК-ЕРА, говоря о перспективах транспортного коридора, рассказал о преимуществах и путях развития

железнодорожных перевозок. Один из главных плюсов железной дороги – низкие тарифы (они сохранились на уровне 2019 года). Повышение качества услуг, увеличение скорости движения грузов до 1 тыс. км в сутки и планы достичь рубежа 1300 км в сутки, делают доставку грузов железнодорожным транспортом еще более привлекательным. Алексей Гром отметил, что хотя железнодорожные составы ограничены в объемах до 100 контейнеров, сегодня компания способна отправлять их каждые полчаса. Таким образом, есть большой потенциал развития железнодорожного транзита по коридору Азия-Европа. Максим Филимонов, вице-президент по PR и GR УК «Дело», в ходе дискуссии рассказал об увеличении объемов контейнерных грузов в два раза. Более того, отмечено удвоение транзитных перевозок в 2020 году по сравнению с 2019 годом.

Основными грузами компании сегодня стали бытовая техника и автокомпоненты. Как указал спикер, ключевой приоритет предприятия – установление прямых международных связей в Азии и Европе. Цифровизация процессов и развитие пограничных переходов, по мнению Максима Филимонова, являются важнейшими направлениями для устойчивых преобразований транзитной логистики.

Александр Неклюдов, генеральный директор «Русатом Карго», поделился амбициозными планами реализации глобального проекта – Северного морского транзитного коридора. При том, что задача абсолютно уникальная, технологии для воплощения планов в жизнь уже имеются. Так, до 2025 года «Русатом Карго» планирует построить ледовый грузовой флот и отладить транспортно-логистические услуги по новому морскому пути, а к 2029 году внедрить цифровое управление и построить фидерный флот (небольшие суда, предназначенные для перевозки контейнеров и грузов между портами) для безледовых участков маршрута.

Таким образом, у России появится свой морской путь, альтернативный существующему сегодня основному маршруту из Азии в Европу через Индийский океан и Суэцкий канал. При этом более быстрый, а по стоимости даже ниже, чем железнодорожный. «Русатом Карго», отслеживая тренды, определила e-commerce как целевой сегмент.

Татьяна Арсланова в ходе дискуссии, говоря об авиаперевозках, указала на то, что российским компаниям есть на кого равняться. Спикер рассказала, что грузооборот Дохи (Катар) в разы превышает оборот всех российских воздушных портов. Отечественным авиаперевозчикам грузов необходимо развиваться как на традиционном направлении Азия – Европа, так и на перспективных и бурно растущих направлениях Азия – Америка, Индия – Европа.

В ходе своего выступления Татьяна Арсланова указала на возрастающую значимость ESG-повестки. В рамках новых экологических требований, в том числе со стороны заказчиков, уже сегодня компании постоянно мониторят выбросы CO₂. Кроме того, авиаперевозчики начали использовать биотопливо. В целях снижения уровня CO₂ лайнеры на ВПП буксируют так, чтобы как можно меньше использовать двигатели на земле. В работе на перспективу компании, активно участвуют в разработке нового поколения, более экологичных лайнеров.

Закрывая сессию, модератор дискуссии Антон Кирюхин ответил на запросы по основным потребностям транспортно-логистических компаний и сказал: «Сбербанк готов быть финансовым партнером логистических компаний и перевозчиков для решения ключевых вопросов и задач по цифровизации и развитию физической инфраструктуры в отрасли».

Цифровая трансформация логистики

В ходе третьей сессии конференции Антон Точин, руководитель центра компетенций «Цифровая трансформация», Ольга Наумова, заместитель генерального директора ГК «Соллерс» и генеральный директор LORUS SCM, и Сергей Климаш, заместитель генерального директора, куратор блока ИТ и технологии «СберЛогистика», поделились с модератором Андреем Левченко и другими участниками реальным опытом трансформации логистики с использованием цифровизации.

Антон Точин, дал свою оценку ситуации в отрасли и сообщил, что лидер в развитии цифровизации логистики сегодня в России – курьерский и почтовый сервисы, а драйверы индустрии – РЖД и «Аэрофлот». Спикер указал на то, что Россия имеет значительный потенциал для роста. В частности, благодаря цифровизации и внедрению единого электронного документооборота, возможно сократить с 36 до двух часов пребывание грузовиков на границе.

Спикер указал на барьеры, мешающие развитию отрасли, эксперт упомянул о недостаточном количестве квалифицированных кадров для цифровизации. Антон Точин обратил внимание на трудности с финансированием инфраструктурных проектов, кроме того, отметил неэффективность государственного регулирования и действующих стандартов.

Ольга Наумова поделилась опытом ГК «Соллерс» в разработке и организации цифрового экспедитора. Благодаря его внедрению, значительно облегчился документооборот в компании. Собственная разработка предприятия позволила оркестрировать перевозки, благодаря чему пуллинг (доставка сборных грузов) вышел на новый уровень, и стало возможно попаллетно формировать перевозку. Цифровой экспедитор применяется не только ГК «Соллерс», сервис уже сегодня имеет более 50% сторонних заказчиков.

Говоря о перспективах отрасли, Ольга Наумова отметила: «Те, кто способны создавать и работать в цифре, те, кто способны видеть логистику через цифру и интегрироваться друг с другом, – те и создадут единую платформу индустрии для нашей страны».

Сергей Климаш в ходе своего выступления на конференции подробно рассказал о проекте «СберЛогистика». Скорость, цена и качество были определены как основные преимущества нового сервиса Сбера. Благодаря современной, качественной физической инфраструктуре, цифровизации и инструментам ИИ, а также инвестициям, всего за два года существования компания преобразила рынок логистических услуг. Совместно с «Самокатом» «СберЛогистика» смогла реализовать концепцию – «доставить туда и в то время, где и когда удобно клиенту». Сегодня сервис имеет сеть из 7 тыс. постаматов и будет наращивать ее до 15 тыс.

Продолжая развивать сервис, Сбер определил задачей для «СберЛогистики» создание платформы Delivery Cloud для b2b.

Завершая обмен опытом, описывая принципы построения сервиса, Сергей Климаш сказал: «Современная логистика больше похожа на кровеносную систему. При этом мы рассматриваем и оптимизируем бизнес не как каждый отдельный элемент, но как совокупность потоков денег, людей, товаров, услуг».

В ходе обмена мнениями на состоявшейся конференции эксперты были солидарны в том, что логистические компании смогли оперативно отреагировать на вызовы, связанные с пандемией. Представители отрасли на реализованных примерах цифровизации предприятий продемонстрировали эффективность новых инструментов. Масштабные и амбициозные планы российских компаний указывают на перспективы по дальнейшему развитию имеющихся направлений и открытию новых транзитных коридоров.

<https://www.presscentr.rbc.ru/tpost/mdli7csyil-logistika-proverennaya-pandemiej>

ТАСС; 2021.04.20; ГРУЗООБОРОТ ТРАНСПОРТА В РОССИИ В ЯНВАРЕ-МАРТЕ ВЫРОС НА 0,4%

Грузооборот транспорта в России в январе-марте 2021 года вырос на 0,4% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 1,367 трлн тонно-километров (т/км), говорится в докладе Росстата.

В частности, грузооборот железнодорожного транспорта вырос на 2% – до 634,7 млрд т/км. Грузооборот автомобильного транспорта увеличился на 3% – до 62,5 млрд т/км.

При этом грузооборот морского транспорта за отчетный период снизился 6,6% и составил 8,5 млрд т/км, а показатель по внутреннему водному транспорту практически – на 3%, до 6,2 млрд т/км.

В то же время грузооборот воздушного транспорта увеличился на 36,6% – до 2 млрд т/км, а трубопроводного – снизился на 1,3%, до 653,2 млрд т/км.

<https://tass.ru/ekonomika/11199855>

ТАСС; 2021.04.20; ОПЕРШТАБ ЗАЯВИЛ, ЧТО РЕШЕНИЕ О ВОЗОБНОВЛЕНИИ ПОЛЕТОВ НА КУОРТЫ ЕГИПТА ПОКА НЕ ПРИНИМАЛОСЬ

Оперативный штаб по борьбе с новой коронавирусной инфекцией пока не принимал решение о возобновлении авиасообщения с курортами Египта. В случае принятия такого решения о нем сообщат дополнительно, заявили во вторник журналистами в оперативном штабе.

«В настоящий момент оперативным штабом не принято решение о возобновлении авиасообщения с курортами Египта. Если такое решение будет принято, о нем будет сообщено дополнительно», – указали в штабе.

<https://tass.ru/ekonomika/11196151>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20210420/egipet-1729096921.html>

РИА НОВОСТИ; 2021.04.20; ЕГИПЕТ ПОДТВЕРДИЛ СКОРОЕ ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ЧАРТЕРНЫХ РЕЙСОВ С РОССИЕЙ

Посольство Египта в Москве подтвердило скорое возобновление чартерного авиасообщения между Россией и курортами Шарм-эш-Шейха и Хургады, заявил РИА Новости советник по СМИ египетской дипмиссии Ахмед Абдель Моэз.

«В ближайшее время, но конкретной даты еще нет», – сказал он.

<https://ria.ru/20210420/egipet-1729120755.html>

ТАСС; 2021.04.20; МИНПРОМТОРГ ХОЧЕТ УВЕЛИЧИТЬ ДОЛЮ РОССИЙСКОГО ОБОРУДОВАНИЯ В ЭЛЕКТРОНИКЕ САМОЛЕТОВ ДО 96%

Россия будет стремиться к 2024 году довести до 96% долю российского оборудования в электронных системах гражданских самолетов, заявил замглавы Минпромторга Олег Бочаров.

«По телекомоборудованию к 2024 году мы должны с 22% в полном перечне достичь 41% отечественных компонентов, по вычислительной технике – довести с 9% отечественной до 38%, в ЖКХ и строительстве – с 11% до 42%, в энергетике – с 16% до 38%. В гражданском авиастроении стоит критичная задача – к 2024 году практически до 96% довести именно в электронных системах уровень отечественный», – сказал он на круглом столе в Совете Федерации.

«Вся вместе эта программа нацелена на то, чтобы за ближайшие три года благодаря системной развернутой поддержке правительства повысить до допустимого критичный уровень зависимости», – отметил замминистра.

Он добавил, что в 2021 и 2022 годах в России появятся предприятия по СВЧ-электронике, которых ранее в стране не существовало. «Идут перезагрузки капиталовложений в электронику в Зеленограде – тоже мощнейший проект, связанный с развитием собственных фабрик», – добавил замминистра.

Замглавы Минпромторга Василий Шпак, возглавлявший в 2020 году департамент радиоэлектронной промышленности Минпромторга, сообщал осенью об отказах зарубежных партнеров поставлять системы для российских гражданских самолетов. Он не

уточнял, о каких проектах и системах идет речь, отметив лишь, что дальнейшие ограничения могут коснуться микроэлектроники.

<https://tass.ru/ekonomika/11198079>

ИНТЕРФАКС; 2021.04.20; СБЕРБАНК НЕ ВИДИТ БОЛЬШИХ КОММЕРЧЕСКИХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ У ПРОЕКТА РЕГИОНАЛЬНОГО АВИАЛОУКОСТЕРА

Сбербанк не видит больших коммерческих возможностей у проекта создания регионального авиационного лоукостера, сообщил зампред правления банка Анатолий Попов.

«Проект не развивается. Мы провели первичную проработку оценки проекта и пока не видим больших коммерческих возможностей у этого проекта», – сказал Попов в кулуарах дискуссионного клуба банка и Высшей школы экономики.

О готовности Сбербанка участвовать в проекте создания авиационного лоукостера ранее говорил глава Минтранса **Виталий Савельев**. Речь идет об авиакомпании для полетов в центральной части РФ, уточнял он, Сбербанк может стать одним из ее крупнейших инвесторов.

Глава Сбербанка Герман Греф заявлял между тем, что у банка нет конкретных планов по участию в таком проекте. «Если не будет никаких ограничений, связанных с типом приобретаемых самолетов, получаемых слотов, то коммерчески этот проект может быть привлекателен. Если будут ограничения, то не видим никакой коммерческой привлекательности. Мы находимся в процессе диалога», – говорил Греф.

В 2018 году источники газеты «Ведомости» сообщали о поручении правительства Сбербанку и ВТБ создать авиакомпанию для региональных перевозок. Глава ВТБ Андрей Костин подтверждал существование проекта: инвестиции в него могут превысить \$1 млрд, говорил он. При этом первый зампред Сбербанка Лев Хасис заявлял, что банк не собирается становиться акционером новой авиакомпании – его участие будет сводиться «к консультационной помощи и помощи парком воздушных судов на условиях лизинга». Ни ВТБ, ни Сбербанк в итоге не стали инвесторами новых авиакомпаний.

Сейчас, как это принято считать, в РФ работает один авиалоукостер – входящая в группу «Аэрофлот» «Победа».

ТАСС; 2021.04.20; РОССИЯН, ПРИБЫВАЮЩИХ ИЗ ТУРЦИИ И ТАНЗАНИИ ДО 1 МАЯ, ОБЯЗАЛИ ДВАЖДЫ СДАТЬ ТЕСТ НА COVID-19

Россияне, которые прибывают из Турции и Танзании до 1 мая 2021 года, будут дважды проходить тестирование на коронавирус. Об этом говорится в постановлении главного государственного санитарного врача Анны Поповой, опубликованном во вторник на официальном портале правовой информации.

В документе говорится, что прибывающим до 1 мая 2021 года включительно из Турецкой Республики и Объединенной Республики Танзания в Россию нужно пройти повторное лабораторное исследование на COVID-19 методом ПЦР в срок до 5 календарных дней со дня въезда на территорию РФ с предоставлением сведений о результатах лабораторного исследования в ЕПГУ (Единый портал государственных услуг), заполнив форму «Предоставление сведений о результатах теста на новую коронавирусную инфекцию для прибывающих на территорию Российской Федерации».

Россияне, которые прилетают из-за границы после 1 мая, также должны будут два раза сдать тест на коронавирус. В постановлении уточняется, что повторный ПЦР-тест нужно сдать в срок до пяти дней со дня въезда на территорию страны, а результаты лабораторного исследования нужно передать в ЕПГУ. При этом интервал между первым и повторным лабораторным исследованием методом ПЦР должен составлять не менее суток.

Ранее Роспотребнадзор обязал прибывающих в страну любым видом транспорта россиян сделать тест на коронавирус в течение трех дней с момента прибытия и загрузить результат на портал госуслуг.

<https://tass.ru/obschestvo/11199591>

ТАСС; 2021.04.20; В АЭРОПОРТАХ РОССИИ ИНОСТРАНЦЕВ И ЛИЦ БЕЗ ГРАЖДАНСТВА БУДУТ ВЫБОРОЧНО ТЕСТИРОВАТЬ НА КОВИД

Иностранцев и лиц без гражданства будут выборочно тестировать на коронавирус в аэропортах России. Это следует из постановления главного государственного санитарного врача РФ Анны Поповой, опубликованного во вторник на официальном портале правовой информации.

«Руководителям территориальных органов Роспотребнадзора обеспечить в аэропортах организацию проведения выборочного тестирования на COVID-19 иностранных граждан и лиц без гражданства <...>», – говорится в документе.

Ранее Роспотребнадзор обязал иностранцев, прилетающих в РФ, иметь тест на коронавирусную инфекцию, подтверждающий отрицательный результат.

<https://tass.ru/obschestvo/11199639>

РИА НОВОСТИ; 2021.04.20; АЭРОПОРТ «ДОМОДЕДОВО» НАЧАЛ ВЫДАВАТЬ ПАСПОРТ ВАКЦИНАЦИИ ПО СТАНДАРТАМ ВОЗ

Московский аэропорт «Домодедово» начал выдавать паспорт вакцинации – документ о прививке от COVID-19 по стандартам Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), говорится в сообщении.

«Это Международное свидетельство о вакцинации и профилактике», – отмечается в сообщении.

С марта воздушная гавань первой среди аэропортов России начала предоставлять сертификаты международного образца о вакцинации от COVID-19 на русском, английском, немецком и французском языках.

«С сегодняшнего дня в медико-санитарной части Домодедово также можно получить новый тип документа – паспорт вакцинации, который заполняется на русском и английском языках», – сообщает аэропорт.

По словам главного врача аэропорта «Домодедово» Сергея Махнева, которые приводятся в сообщении, часто летающим путешественникам больше подойдет паспорт вакцинации, куда можно внести данные о всех прививках, не только от коронавируса. «Этот документ является уже привычным для иностранных государств», – приводит аэропорт его слова.

Для получения документов необходимо лично обратиться в медпункт, предъявить сертификат о вакцинации, зарегистрированный на портале государственных услуг РФ, а также российский и заграничный паспорта.

На территории аэропорта также работает пункт вакцинации от COVID-19. Сделать бесплатную прививку можно без предварительной записи по будням с 9.00 до 16.00 в зоне прилёта российских авиалиний на втором этаже пассажирского терминала. «Список документов для посещения конкретных стран необходимо уточнять у авиаперевозчиков», – отмечает «Домодедово».

<https://ria.ru/20210420/domodedovo-1729087420.html>

ТАСС; 2021.04.20; СРЕДНИЙ ЧЕК НА АВИАБИЛЕТЫ ПО РОССИИ НА МАЙСКИЕ ПРАЗДНИКИ СОКРАТИЛСЯ НА 10%

Размер среднего чека на авиабилеты по России на майские праздники в этом году сократился на 10%, сообщил на онлайн конференции в ТАСС PR-директор Aviasales Янис Дзенис.

«Если посмотреть на 2019 год, год до ковида, то на майские праздники российские путешественники собирались не только по России, тогда доля по России была 75%, остальные разлетались в ту же Турцию, по европейским странам и везде-везде. Что касается ситуации на сейчас, то 95% приобретенных билетов – это Россия. При этом хорошая новость заключается в том, что средний чек за это время приспустился на 10%», – сказал Дзенис.

Таким образом, средний чек по России составил 10,2 тыс. рублей, уточнил он. Наибольшая доля продаж (18,5%) приходится на Черноморские курорты, 3,2% – Калининград, 1,1% – Казань, по остальным направлениям доля менее заметная, сообщил он. При этом наблюдается рост бронирований на юг России, в Калининград и на Алтай, уточнил Дзенис.

Что касается зарубежных направлений, то россияне на майские праздники приобретают билеты в Египет, Грузию, Армению, Черногорию, Хорватию, Марокко, в США, ОАЭ и на Мальдивы, сообщил он. При этом до ограничения на авиасообщение с Турцией каждый четвертый авиабилет по зарубежным направлениям приобретался именно в эту страну, добавила Анисимова. Помимо уже перечисленных стран популярностью пользуются также Узбекистан, Белоруссия, Сербия, добавила она.

«Египет финально подорожал не так уж сильно (после ограничения на полеты в Турцию – прим. ТАСС), если мы говорим про авиабилеты, плюс 13%. Нельзя сказать, что для путешественников, которые хотели провести свой отпуск в Египте, отмена Турции стала ударом по кошельку», – добавил он.

<https://tass.ru/ekonomika/11198569>

ТАСС; 2021.04.20; РОССИЯ ОГРАНИЧИЛА ЗОНУ ПОЛЕТОВ НАД ЧЕРНЫМ МОРЕМ

Россия сообщила о введении зоны опасной для полетов гражданской авиации в районе над Черным морем и Крымом, следует из оперативной информации об изменениях в правилах проведения и обеспечения полетов (NOTAM).

Всего РФ издала три NOTAM. Они с незначительными различиями действуют до 24 апреля. Под полное перекрытие попали ряд воздушных трасс в Симферопольском районе полетной информации над акваторией Черного моря. При этом зона полетов над Крымским полуостровом не перекрывается.

<https://tass.ru/politika/11196391>

ИНТЕРФАКС; 2021.04.20; «АЭРОПОРТЫ КАМЧАТКИ» РЕШИЛИ ЗАКЛЮЧИТЬ С «УСТОЙ-М» ДОГОВОР НА РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА ЗА 1,6 МЛРД РУБ.

ФКП «Аэропорты Камчатки» после повторного конкурса на реконструкцию аэропорта «Усть-Камчатск» решило заключить договор с ООО «Устой-М» (Камчатский край), чья заявка на первых торгах была отклонена.

По данным сайта госзакупок, цена контракта составит 1 млрд 570,6 млн рублей, она на 1 млн рублей меньше стартовой.

На контракт также претендовало ООО «ЕРСМ Сибири» (Красноярск), но его заявка была признана несоответствующей условиям конкурса. Так, основная часть ранее выполненных компанией договоров, которые она представила конкурсной комиссии, не относилась к особо опасным, технически сложным или уникальным объектам капитального строительства.

В начале года обе компании уже заявлялись на участие в конкурсе на реконструкцию аэропорта «Усть-Камчатск». Тогда оба претендента не смогли подтвердить опыт выполнения аналогичных работ. И конкурс был признан несостоявшимся.

Как сообщалось, работы по реконструкции должны быть выполнены к декабрю 2023 года.

Основной объем работ, согласно условиям контракта, направлен на обновление взлетно-посадочной полосы (ВПП). Ее планируется удлинить с нынешних 1,3 км до 1,495 км. Также на торцах ВПП предусмотрены «уширения для разворотов самолетов общей шириной 46 м» при текущей ширине полосы 35 м.

Заказчиком работы выступает **Росавиация**.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; АННА ШЕПЕЛЕВА; 2021.04.21; ПРОДУНУТОЕ РЕШЕНИЕ; ЗА ВОЖДЕНИЕ В ПЬЯНОМ ВИДЕ ПРЕДЛАГАЮТ ЛИШАТЬ ПРАВ НА ПЯТЬ ЛЕТ

Самарские парламентарии решили ужесточить наказание для пьяных водителей. Они подготовили поправки в КоАП РФ, которые отправят для обсуждения в Госдуму России. Но сначала их рассмотрят на областном уровне.

Депутаты предлагают жесткие меры для любителей садиться за руль под мухой: увеличить максимальные штрафы с 30 до 50 тысяч рублей, а прав лишать на срок от трех до пяти лет, а не на 1,5-2 года, как сейчас. Административный арест за пьяную езду, по мнению парламентариев, нужно увеличить с 15 до 30 суток.

– Серьезный штраф в 50 тысяч рублей заставит многих задуматься: а стоит садиться за руль пьяным или лучше вызвать такси? Цена вопроса – жизнь людей. И мера ответственности должна быть соответствующая, – считает заместитель председателя Комитета по законодательству Самарской губдумы Владимир Дущев.

Ужесточить ответственность за езду в пьяном виде решили в Самарской области после череды страшных аварий, произошедших в начале весны. Например, 8 марта под Самарой погибли семь человек. До дома компания, возвращавшаяся из кафе, не доехала километр, вылетев на встречу под колеса большегруза. А вечером 24 марта в историческом центре Самары пятеро 20-летних парней на каршеринговом автомобиле протаранили «скорую помощь». Трое погибли на месте, двое попали в реанимацию. С сотрясением мозга в больницу угодил и водитель «скорой». Этих трагедий можно было бы избежать, ведь смертельный кураж на трассе спровоцировал алкоголь.

В конце апреля поправки в Кодекс об административных правонарушениях РФ рассмотрят на заседании Самарской губдумы. Депутаты надеются, что коллеги из Государственной Думы одобряют инициативу, которая поможет уберечь не одну жизнь.

Тенденции

В России третий год подряд количество аварий по вине нетрезвых водителей остается примерно на одном уровне: плюс-минус один процент. Количество выявленных нетрезвых водителей колеблется в тех же пределах. Слегка растет количество попавшихся повторно пьяным за рулем. То есть таких нарушителей не останавливает даже уголовная ответственность. А там штраф гораздо больше – 200 тысяч рублей.

Но в Самаре по итогам прошлого года количество погибших по вине нетрезвых водителей выросло на рекордные 28 процентов. Значит, надо увеличить наказание для таких водителей по всей стране, решили депутаты.

Уже давно ясно, что усиление ответственности ни к чему хорошему не приведет. Вменяемый пьяный и так за руль не сядет, а невменяемый об ответственности не думает. У нас собираемость штрафов по всем автомобильным статьям КоАП – более 88 процентов. А по пьяным – менее 30 процентов. Потому что основной контингент тех, кто попадает за рулем в нетрезвом виде, большим достатком не отличается. К чему приведет такое усиление ответственности? К тому, что собираемость этих штрафов еще больше упадет. Зато резко вырастет на дорогах количество лишенных прав. Потому что до уплаты штрафа получить права, даже отгуляв весь срок, они не смогут.

К тому же это предложение плохо коррелируется с Уголовным кодексом. Там за повторное управление в нетрезвом виде предусмотрен срок лишения свободы 3 года –

меньше, чем депутаты предлагают внести в КоАП. Много говорилось о том, что для того, чтобы не допустить трагедии на дороге по вине пьяного водителя, необходимо лишить его автомобиля. В Госдуме давно лежит законопроект, предполагающий залог за машину. Но подвижек по нему нет.

<https://rg.ru/2021/04/20/reg-pfo/samarskie-deputaty-predlozhili-uzhestochit-nakazanie-dlia-pianykh-voditelej.html>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.04.21; «ПАУТИНУ» ПОДКЛЮЧАЮТ К СЕТИ; МВД РАЗВОРАЧИВАЕТ СИСТЕМУ РОЗЫСКА АВТО И ЭЛЕКТРОННОГО ОБЖАЛОВАНИЯ ШТРАФОВ

Систему «Паутина», позволяющую отслеживать полицейским угнанные и покинувшие место ДТП автомобили, МВД запустило на территории Центрального федерального округа. До конца года «Паутину», выяснил “Ъ”, внедрят в большинстве регионов России. Софт будет использован и для электронного обжалования «писем счастья» водителями, которые не согласны с вынесенными за нарушения ПДД штрафами. Разработка полицейского ПО велась на деньги столичной мэрии.

МВД перевело центры автоматизированной фиксации административных правонарушений (ЦАФАП) ГИБДД на новое программное обеспечение под названием «Паутина», рассказали “Ъ” в пресс-центре полиции. Софт используется для «предупреждения и раскрытия» преступлений, связанных с хищением или угонем транспортных средств, а также для розыска авто, скрывшихся с мест ДТП.

Первые дорожные камеры, напомним, появились на российских дорогах в 2008 году. Они использовались в первую очередь для борьбы с нарушителями ПДД. Формированием штрафных постановлений занимались региональные ЦАФАП. Софт везде был разный, поэтому работа центров не была синхронизирована. Подмосковная ГИБДД, к примеру, не могла отследить путь угнанного авто, выехавшего за пределы Подмосковья, приходилось обращаться к помощи коллег-соседей. В 2012–2017 годах единое программное обеспечение для ЦАФАП внедрили в Москве и области, а в 2019 году столичные власти заявили о планах распространить опыт на весь ЦФО (об этом договорились мэр Москвы Сергей Собянин и руководство МВД). ЦОДД Москвы заключил два контракта на сумму 440 млн руб. с компаниями «Стандартпроект» и «Войслинк» на разработку «единой сквозной системы перехвата и розыска транспортных средств» и поставку оборудования к ней (см. “Ъ” от 23 ноября 2019 года). Система должна быть разработана, следует из текста контракта. В МВД, отвечая на запрос “Ъ”, это подтвердили. Подробностей в полиции не раскрывают.

Несколько источников, знакомых с работой системы, рассказали “Ъ”, что благодаря «Паутине» полицейские, к примеру, Воронежской области уже сейчас могут отследить путь машины (например, угнанной или уехавшей с места ДТП) до границ Тверской области.

Прежде, говорит источник “Ъ”, сотрудник мог получить из системы только фотографию машины в момент нарушения ПДД, теперь доступны для анализа фото всех проездов. Полицейским стали доступны и снимки, которые по тем или иным причинам были отбракованы, не превратившись в «письмо счастья». Напомним, фото с камеры попадают в корзину из-за нераспознанного номера или если машина снята с учета (нет информации о собственнике). Блогер Эдвард Бил, спровоцировавший громкое ДТП на Садовом кольце 1 апреля в Москве, ездил именно на таком автомобиле. Программа не позволяет стереть какие-либо снимки из системы – даже отбракованные кадры можно поднять из архива, говорят источники “Ъ”.

«Паутина» нужна и для «автоматизации» деятельности самих ЦАФАП, рассказали “Ъ” в МВД. Компоненты «Паутины» в перспективе станут частью системы электронного обжалования штрафов в рамках портала госуслуг, поясняет источник “Ъ”.

Соответствующие поправки к КоАП вступают в силу с 1 сентября 2021 года, разрабатывается постановление правительства с описанием процедуры. Сейчас документ о штрафе в виде PDF-файла в мобильном приложении является лишь цифровой копией постановления – с сентября это уже будет юридически значимый документ, с момента получения которого отсчитывается срок обжалования. Заявления об обжаловании будут поступать с портала в «Паутину» и оттуда распределяться в ЦАФАП для обработки.

За пять лет применения системы в Москве и области ежегодное количество угонов сократилось с 8,7 тыс. до 1,6 тыс., рассказали «Ъ» в ЦОДД, повысилась раскрываемость преступлений.

Внедрение «Паутины» в ЦФО нужно для повышения безопасности, говорят в центре: в округе проживает больше 39 млн человек, которые владеют 28% от всех автомобилей в стране. Единая система также позволит автоматизировать взаимодействие оперативных служб 16 регионов, контролировать перевозчиков и получать «матрицу корреспонденций, чтобы понимать, как передвигаются люди и автомобили», поясняют в ЦОДД.

В ассоциации ОКО (объединяет производителей комплексов и операторов систем фотовидеофиксации) поддержали внедрение «Паутины». «При внедрении решений на федеральном уровне необходимо учитывать факт существования подобных разработок в ряде регионов и предусматривать возможности интеграции в общую сеть. Это поможет сэкономить бюджетные средства», – говорят в ассоциации. «Унификация систем лучше изобретения велосипеда в каждом регионе», – добавляет эксперт по системам фотовидеофиксации Григорий Шухман. – Лучше сделать одно и толково, обеспечив водителям доступ к полному набору материалов через госуслуги и возможность через него же обжаловать штрафы, используя эти материалы». Заместитель исполнительного директора Российского союза автостраховщиков Сергей Ефремов говорит, что компаниям «Паутина» «очень интересна», поскольку «за угоны, противоправные действия и за скрытые мошеннические действия приходится платить страховщикам».

По сведениям «Ъ», уже подписан приказ МВД о запуске «Паутины» в эксплуатацию: к декабрю к ней подключатся несколько десятков других регионов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4782220>

РИА НОВОСТИ; МАРИЯ МАРИКЯН; 2021.04.20; «СТАЛО НЕБЕЗОПАСНО ЕЗДИТЬ»: ЧТО ПРОИСХОДИТ В СФЕРЕ ТАКСИ

Аварии с участием такси случаются регулярно – по данным МВД, только за минувший год количество погибших увеличилось на двадцать процентов. Причины разные: засыпают уставшие водители, ломаются автомобили. ДТП происходят в том числе из-за скандалов, которые нередко перерастают в драки. О «шашечках» и назревших проблемах – в материале РИА Новости.

«Не переживайте»

В начале апреля жительница Воронежа опубликовала в соцсетях пост с жалобой на водителя такси. По ее словам, он невнятно разговаривал, неуверенно управлял автомобилем, его клонило в сон. В подтверждение слов выложила видео: с первого взгляда поведение таксиста действительно вызывает вопросы. Он отпускает руль во время движения, обхватывает руками голову. На просьбу внимательнее следить за дорогой отмахивается: «Да не переживайте вы! Я в такси уже двадцать лет».

К счастью, тогда все обошлось. Пассажирка призналась: волновалась больше не за себя, а за ребенка, который рядом. Она обратилась к перевозчику и ГИБДД, а через пару дней 40-летний водитель скончался от инсульта. Причина смерти – недосып, стресс и переутомление.

Похожая информация постоянно мелькает в сводках новостей. Согласно статье 259 ФЗ «Устав автомобильного транспорта» перед каждым рейсом водитель обязан пройти медосмотр. Медработник должен измерить ему температуру, давление, пульс. Выяснить,

есть ли недомогания. Убедиться, нет ли алкогольного или наркотического опьянения. Если все в порядке, допускают за руль.

В экспертном сообществе активно обсуждают возможность внедрения технологий телемедицины для автоматизированной проверки через специальный терминал.

«А пока отслеживать состояние водителя имеют право только сотрудники ГИБДД и работодатели. Последние, если возникнут подозрения, могут попросить пройти дополнительный осмотр во время смены», – комментирует председатель «Общественного совета по развитию такси» Ирина Зарипова.

Контроль над трудоголиками

Отчасти контролировать качество услуг помогают агрегаторы – IT-компании, которые создают приложения для заказа такси онлайн. Они связывают пассажиров с таксопарками и диспетчерскими службами, а также с прямыми партнерами сервиса – самозанятыми и индивидуальными предпринимателями.

Например, в «Яндексе» тестируют собственную разработку – камеру мониторинга отвлечения внимания. Как только водитель теряет концентрацию на дороге, система ограничивает доступ к заказам, пока он не отдохнет. Еще она определяет, пристегивается ли таксист, курит ли за рулем.

«Нам очень важно, чтобы водители выходили на линию выспавшимися и со свежими силами. Алгоритмы сервиса автоматически отключают от заказов тех, кто слишком долго работает без перерывов. Длительность зависит от разных факторов – когда и сколько он отдыхал, какое сейчас время суток, как манера вождения отличается от обычной», – объяснили РИА Новости в **пресс-службе «Яндекс.Такси»**.

Согласно приказу **Минтранса**, регламентирующему нормы режима труда и отдыха водителей такси, с января продолжительность рабочего дня должна составлять восемь часов в сутки и не более сорока в неделю. По договоренности с компанией таксист может быть на смене до 12 часов при условии, что ему дадут больше времени на отдых.

Пока нет эффективного способа проконтролировать, действительно ли водитель остановился на перекур или же просто отключился от сервиса и возит клиентов. В частности, он может принимать заказы с нескольких агрегаторов одновременно или вообще подрабатывать на «голосующих».

Конфликт на ровном месте

Агрегаторы раньше уже пытались вводить ограничения – после 12 часов работы сервисы отключали водителей от заказов. Однако таксопарки новую практику раскритиковали.

«Судить о ее эффективности мы сможем, только если внедрят систему по обмену базами данных о таксистах между агрегаторами, – говорит Зарипова. – Недавно подобное запустили в тестовом формате в Москве – цифровой профиль водителя. Делать выводы пока рано».

Помимо прочего, перед каждым рейсом необходимо пройти техосмотр. Организовать его обязан работодатель. Однако, как уверяет председатель Московского профсоюза таксистов Николай Колодов, на деле никто этим не утруждается. По его словам, большинство вообще возят пассажиров нелегально.

«Усугубляет ситуацию то, что к таксистам у нас относятся как к прислуге, они постоянно терпят хамство и неуважение, – добавляет Николай. – Водитель, в свою очередь, должен быть клиентоориентированным. Чтобы соответствовать требованиям, нужно пройти подготовку. Иначе возможен конфликт на ровном месте».

Перепадки таксистов с пассажирами нередко перерастают в драки, порой со смертельным исходом. Так, в марте в салоне припаркованного в Москве автомобиля обнаружили тело 51-летнего водителя с многочисленными колото-резаными ранами. Подозреваемого задержали быстро: 19-летний парень признал вину и сказал, что конфликт возник из-за стоимости проезда. Суда он будет ждать за решеткой.

Пережившие нападения пассажиров водители не спешат с заявлениями в полицию. Бывший таксист Ринат Зиганшин объясняет: многие «таксуют» не от хорошей жизни – чтобы прокормить семью, выезжают по выходным и по ночам. Время, проведенное с родными, – на вес золота. И тратить его на разборки никто не хочет.

Ринат проработал в такси восемь лет – сначала в Казани, затем в Москве. В итоге ушел – говорит, стало небезопасно. В качестве примера привел случай, едва не стоивший ему жизни. В 2017-м подвозил двоих молодых людей. Сели на Тверской, заказ сделали до подмосковной Жуковки.

«На вид лет по двадцать. Всю дорогу хвалились, что поужинали на два миллиона. Совали мне под нос чек. Я вежливо просил не отвлекать от дороги, – вспоминает Ринат. – Они не унимались: стали придирается к музыке, которая играла в машине. Подключили по блютузу свою. Их не устроило, что колонки слишком тихие, хоть те и работали на пределе. После вообще перешли на мою национальность. Старался не реагировать, ехал молча».

Ринат сразу почувствовал: добром это не закончится. Принял «контрольную позу»: выпрямился, приложил левую руку к шее, прижав локоть к двери машины, правой держался за руль.

«Об этом приеме я узнал от таксистов старой закалки. Он поможет, если пассажир вдруг решит накинуть удавку. Что и произошло в тот вечер. Один из них пытался задушить меня галстуком.левой я оттянул удавку, схватил хулигана за руку, вывернул ее, – рассказывает Ринат. – Мы, к слову, уже были на месте. Я их высадил и попросил оплатить поездку. Они снова начали буяннить, пинали колеса. Вышел, чтобы уговорить их, а они накинулись на меня».

По словам Рината, удавка – еще не самое страшное: за время работы в такси пассажиры семь раз приставляли ему нож к горлу.

Акцент на безопасность

По данным аналитического центра при правительстве, численность работников такси в стране неуклонно растет: в прошлом году она составила 686,9 тысячи человек. При этом на автомобили с «шашечками» приходится более трех с половиной тысяч аварий в год. Эта цифра тоже постоянно увеличивается.

Глава ГИБДД России Михаил Черников заявил, что ведомству в ближайшее время нужно обратить внимание как на организацию работы такси, так и на уровень профессионализма водителей.

Эксперты уверены: минимизировать количество ДТП поможет поддержка на законодательном уровне. Шаги в этом направлении уже предпринимали. Проект закона, в котором четко определены права и обязанности перевозчиков и сервисов заказа, внесли в Госдуму еще в декабре 2019-го. Среди авторов – члены Совета Федерации Андрей Турчак и Людмила Бокова, а также одиннадцать депутатов.

В пояснительной записке сказано, что отсутствие четко регламентированного контроля приводит к снижению безопасности услуг. В последние годы резко вырос рынок перевозок легковыми такси. Повысилась и социальная значимость отрасли: работа водителем – важный источник дополнительного дохода. Нелегальный бизнес тоже расцветает: компании находят юридические лазейки и не платят налоги.

Инициатива пока на рассмотрении. Авторы уверены: поддержка на законодательном уровне стабилизирует развитие рынка, обезопасит и водителей, и пассажиров.

<https://ria.ru/20210420/dtp-1728999198.html>

ТАСС; 2021.04.20; В ПРИАМУРЬЕ НАЧАЛСЯ ОСНОВНОЙ ЭТАП РАБОТ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ НОВОГО МОСТА НАД ТРАНССИБОМ

Строители моста над Транссибирской магистралью в городе Свободном – третьем по величине в Амурской области – приступили к основному этапу работ – надвижке

пролетного строения. По словам губернатора Василия Орлова, новый мост примет на себя основной трафик движения между двумя частями города, сообщили во вторник в **пресс-службе** правительства региона.

Автомобильный мост, соединяющий центральную часть Свободного с Залинейным районом, в котором живут около 15 тыс. человек, обрушился в октябре 2018 года. На участок Транссиба упали два пролета автомобильного моста. Власти решили демонтировать мост и построить новый.

«Специалисты приступили к основному этапу надвигки пролетного строения нового путепровода в городе Свободный. Строительство сооружения – в зоне пристального внимания. Совсем недавно мы были там вместе с [**вице-премьером** – полпредом президента на Дальнем Востоке] Юрием Петровичем Трутневым. Город ждет этот путепровод, он обеспечит основной трафик городского движения между Залинейным, развивающимся промышленным районом города, и его центральной частью», – приводит **пресс-служба** слова Орлова.

Конструкции пролетного строения собирают на стапеле и с использованием гидравлического оборудования поочередно надвигают по скользящим устройствам на готовые опоры. Суммарный вес надвигаемой конструкции составляет около 600 тонн, длина – 112 м, включая 30-метровый аванбек. «Работы по возведению путепровода идут в графике», – отметил генеральный директор ООО «СК Мостотрест» Виктор Мартыненко. По проекту, реконструируемый мост будет длиной 173 м и шириной 12,9 м с двумя полосами движения, запланированная ширина проезжей части – 6 м. Все пролетные строения возведут из стали, а дорожную одежду выполняют из щебеночно-мастичного асфальтобетона.

<https://tass.ru/ekonomika/11194133>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20210420/stroitelstvo-1729086243.html>

ИНТЕРФАКС; 2021.04.20; СУБСИДИЯ ДЛЯ Ж/Д ТРАНСПОРТИРОВКИ НЕФТЕПРОДУКТОВ В ДФО МОЖЕТ СОСТАВИТЬ 12-14 МЛРД РУБЛЕЙ ЕЖЕГОДНО – МИНЭНЕРГО

Минэнерго и Минфин продолжают обсуждение механизма субсидирования железнодорожных тарифов на нефтепродукты при поставках на Дальний Восток, субсидия для ж/д транспортировки топлива в ДФО может составить 12-14 млрд рублей ежегодно, сообщил «Интерфаксу» директор департамента нефтегазового комплекса Минэнерго Антон Рубцов.

«Минэнерго и Минфин продолжают обсуждение о субсидировании тарифов при перевозке нефтепродуктов в Дальневосточный федеральный округ. Мы разработали постановление, которое позволяет реализовать механизм. Его суть в том, что железная дорога дает скидку к тарифам – соответственно, **Росжелдор** компенсирует. Теперь вопрос – каким образом на эту субсидию будут переданы источники (финансирования – ИФ). И это вопрос к Минфину», – сказал он.

Отвечая на вопрос о возможном размере субсидии, он сказал: «Могут быть разные конфигурации. Если автомобильный бензин, дизельное топливо и авиакеросин, то это порядка 12-14 млрд рублей ежегодно».

Как сообщалось, в протоколе по итогам совещания у **вице-преьера** РФ Александра Новака от 28 января было поручение – до 15 февраля согласовать размер субсидии и источники ее финансирования для возмещения ОАО «Российские железные дороги» недополученных доходов из-за скидки на транспортировку нефтепродуктов на Дальний Восток по железной дороге.

ТАСС; 2021.04.20; ЗАХОДЫ ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ МАГИСТРАЛИ МОСКВА – ПЕТЕРБУРГ ПОСТРОЯТ ДО 2024 ГОДА

РЖД планируют закончить строительство входов высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург до 2024 года. Об этом журналистам на брифинге сообщил заместитель генерального директора РЖД Андрей Макаров. По его словам, новые железнодорожные пути во время строительства основной части ВСМ также можно будет эксплуатировать для увеличения перевозок обычными пригородными поездами и «Сапсанами».

«До 2024 года будут построены входы в Москву и Санкт-Петербург. Они будут увязаны с существующей сетью и тут же начнут эксплуатироваться – за счет этого мы сможем существенно увеличить поток пригородных поездов на входах в Центральный и Санкт-Петербургский транспортные узлы», – сказал Макаров.

Сейчас железнодорожное полотно между городами состоит из четырех путей.

«Строительство пятого и шестого путей позволит нам запустить дополнительные пригородные поезда, а также «Сапсаны», потому что мы ждем прибытия 10 новых поездов на горизонте 2023-2024 годов», – отметил он.

Ранее первый замгендиректора РЖД Сергей Павлов сообщал, что РЖД в 2022 году начнут строительство заходов высокоскоростной магистрали в Москву и Санкт-Петербург.

О ВСМ

Минтранс рассчитывает, что первый поезд проедет по ВСМ Москва – Санкт-Петербург в декабре 2026 года, рассказывал в интервью ТАСС **замглавы министерства Владимир Токарев**. По его словам, проект является экономически эффективным. Операционная безубыточность может быть достигнута за первый полный год эксплуатации – в 2027 году, а чистую прибыль магистраль начнет приносить на пятый год эксплуатации – в 2031 году. Стоимость магистрали предварительно оценивается в 1,7 трлн руб., отмечал он.

<https://tass.ru/ekonomika/11193093>

На ту же тему:

<https://realty.ria.ru/20210420/vsm-1729044182.html>

ТАСС; 2021.04.20; РЖД НЕ ЗАКЛАДЫВАЛИ В ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ СТРОИТЕЛЬСТВО СКОРОСТНОЙ МАГИСТРАЛИ ТУЛА – МОСКВА

Проект строительства высокоскоростной магистрали Москва – Тула не заложен в долгосрочную программу развития РЖД до 2025 года. Об этом журналистам на брифинге сообщил заместитель генерального директора РЖД Андрей Макаров.

«В долгосрочной программе развития РЖД до 2025 года, которая является основой для инвестиционных планов компании, этого объекта нет», – сказал он.

Ранее губернатор Тульской области Алексей Дюмин сообщил об идее строительства ВСМ Москва – Тула и поручил местному правительству начать проработку проекта. По его словам, это «проект не сегодняшнего дня и даже ближайших пяти лет». Стоимость такого проекта может составить более 100 млрд рублей.

ВСМ Москва – Тула может сократить время в пути между регионами до 55 минут. Сейчас между Тулой и Москвой курсируют электрички и автобусы, время в пути по железной дороге, например на «Ласточке», составляет более двух часов.

Ветка к аэропорту Анапы

РЖД планируют в 2022 году завершить основные работы строительства железнодорожной ветки до аэропорта Анапы.

«Мы хотим уже в 2022 году выполнить там основной объем работ по первому этапу – завершить тупиковый заезд до аэропорта Витязево с посадкой – высадкой для пассажиров», – сказал Макаров.

Замглавы компании отметил, что сейчас РЖД занимается проектированием маршрута и согласованием вопросов, связанных с пересечением ветки с федеральной автотрассой,

летом планируется начать строительные-монтажные работы. «Пока объем движения видится там небольшой – 4-6 пар поездов в сутки», – добавил он.

Ранее сообщалось, что железнодорожную ветку от центра Анапы к аэропорту планируют построить в период с 2021 по 2023 годы. Стоимость проекта пока не разглашается. Планируется, что железнодорожная станция на новой ветке будет расположена на расстоянии около 300 метров от аэропорта Анапа, по ней будет курсировать пригородная электричка. Для удобства пассажиров возможно строительство крытой пешеходной галереи до аэропорта. Анапа входит в число основных туристических городов Краснодарского края, и число туристов растет ежегодно. Железнодорожная станция в Анапе расположена в центральной части города-курорта, международный аэропорт – в нескольких километрах на выезде из него, в районе поселка Витязево.

ВСМ до Казани

РЖД разработали всю проектную документацию по высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань, проект которой был отложен из-за высокой стоимости.

«По ВСМ Москва – Казань документация разработана полностью. Предпоследний этап проекта получил положительное заключение Главгосэкспертизы в марте», – сказал он. Макаров отметил, что холдинг ждет в этом году положительного заключения по последнему участку магистрали до Казани.

Год назад **вице-премьер РФ Марат Хуснуллин** сообщил, что проект строительства ВСМ Москва – Казань отложен в связи с высокой стоимостью, потенциальная востребованность магистрали также пока не определена.

По словам Макарова, обновление проектной документации в случае необходимости займет гораздо меньше времени, чем разработка новой. «Если решение о строительстве будет принято, у нас уже будет полностью готовая документация», – отметил топ-менеджер.

Он добавил, что ВСМ из Москвы в Санкт-Петербург не планируется увязывать со столичными аэропортами. «Что касается ВСМ Москва – Санкт-Петербург, то в том варианте, что я знаю, она пока проектируется без увязки с аэропортом Шереметьево», – указал он.

По словам Макарова, на въезде в Москву остановки поездов, следующих по магистрали, планируются в Зеленограде, на станциях Петровско-Разумовская и Рижская, а затем в новом терминале на Ленинградском вокзале рядом с существующим. «Шаттлов с Шереметьево в текущем варианте трассы нет. В Великом Новгороде заход (ВСМ в аэропорт – прим. ТАСС) есть. Там возможна интеграция как раз», – добавил он.

Проект Кызыл – Курагино

РЖД готовы вернуться к реализации проекта строительства железной дороги Элегест – Кызыл (Тува) – Курагино (Красноярский край) при необходимости. Ранее концессия на строительство железнодорожной дороги была прекращена по решению правительства РФ.

«Договор с ТЭПК строительного и проектного подряда на Кызыл – Курагино приостановлен. Официально нас коллеги уведомили еще в прошлом году о том, что они просят нас приостановиться и пока никаких расходов не нести, – сказал Макаров. – РЖД уже успели оплатить 90 млн руб. за начало проектно-изыскательных работ, ТЭПК эту сумму компании уже возместил. Мы готовы вернуться к рассмотрению этого вопроса, но все будет зависеть от заказчика».

Строительство первой для Тувы железной дороги, которая позволит осуществлять полноценную разработку Элегестского угольного месторождения и соединит регион с Транссибом, – один из основных транспортных проектов в регионе. Предполагалось, что дорога будет строиться на основании концессионного соглашения, заключенного между «ТЭПК «Кызыл – Курагино» и РФ в лице **Росжелдора**.

<https://tass.ru/ekonomika/11193121>

На ту же тему:

<https://realty.ria.ru/20210420/vsm-1729044562.html>

<https://realty.ria.ru/20210420/vsm-1729043947.html>

ТАСС; 2021.04.20; «СТРОЙ КОМПЛЕКС АВТОМАТИКА» ПОСТРОИТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ ВЕТКУ К ШЕРЕМЕТЬЕВО

Компания «Строй Комплекс Автоматика» выиграла конкурс компании «РЖД-Строй» на выполнение строительно-монтажных работ на железнодорожной линии к Северному терминальному комплексу аэропорта Шереметьево. Это следует из конкурсной документации, размещенной на портале госзакупок.

Стоимость контракта составляет 240 млн рублей, включая НДС. По условиям конкурса к участию тендера были допущены только компании МСП. «Строй Комплекс Автоматика» была единственным участником.

Ранее сообщалось, что РЖД ведет строительство новой железнодорожной линии до Северного терминального комплекса (СТК, в него входят терминалы С и В) Шереметьево. На данный момент «Аэроэкспресс» приезжает только в Южный терминальный комплекс (терминалы D, E, F) Шереметьево. Планируется, что после введения новой ветки пропускная способность в адрес аэропорта Шереметьево увеличится с 38 существующих пар поездов в сутки до 72 пар: 32 пары до ЮТК и 40 пар до СТК с интервалом движения 30 минут. Из Москвы поезда в аэропорт будут отправляться в каждые 15 минут.

<https://tass.ru/ekonomika/11200741>

ИНТЕРФАКС; 2021.04.20; РЖД ПРЕДПОЛАГАЮТ УДВОИТЬ ОБЪЕМЫ РАБОТ, ВЫПОЛНЯЕМЫХ «ДОЧЕРНИМ» «РЖДСТРОЕМ»

«Российские железные дороги» планируют удвоить объемы работ, осуществляемых своей «дочкой» – «РЖДстрой» (РЖДС).

«Принято решение об усилении компании, ее совет директоров утвердил инвестиционную программу на 3 года. В подразделения с конца прошлого года массировано поступает новая техника – и колесная, и специализированная на железнодорожном ходу», – сообщил на брифинге замглавы РЖД Андрей Макаров.

«Такого масштабного обновления техники не было с начала 2000-х гг. (...) Для финансирования открыта серьезная кредитная линия в ВТБ (МОЕХ: VTBR). Плюс прибыль», – добавил он. «Мы рассчитываем практически в два раза увеличить долю работ, выполняемых РЖДС собственными силами, снизить привлечение субподрядчиков. (...) Особенно на востоке будем развиваться», – заявил топ-менеджер.

Макаров уточнил, что сейчас «РЖДстрой» входит в пятерку крупнейших в России компаний на рынке транспортного строительства с объемом годового заказа на уровне порядка 130 млрд руб. (выручка группы «Российские железные дороги» в 2019 г. составила 2,5 трлн руб., доходы холдинга по МСФО в 2020 г. составили 2,28 млрд руб.).

РЖДС имеет 16 филиалов во всех регионах прохождения железнодорожной сети монополии. В качестве генерального подрядчика выполняет работы в рамках проектов развития столичного транспортного узла, подходов к портам Северо-Запада и юга РФ, частично привлекая на субподряд специализированные организации. На **«восточном полигоне»** доля компании – порядка 15%.

По словам топ-менеджера, «РЖДстрой» имеет 5-летний контракт «Российских железных дорог», «который отыгран» был на конкурсе несколько лет назад. «В рамках контракта каждый год дополнительно определяются объекты, которые они сооружают», – сказал он. «Во многом (компания – ИФ) выполняет инжиниринговую функцию», – также отметил заместитель генерального директора «Российских железных дорог».

«Сегодня в РЖДС работает порядка 7,5 тыс. человек – это и управленцы, и рабочие строительно-монтажных трестов (СМТ – ИФ). Задача – увеличить эту численность до 15 тыс., и соответственно объемы выполнения работ собственными силами. Это более

маржинально, чем привлекать субподрядчиков, это вопрос экономической эффективности компании», – заявил он.

ИНТЕРФАКС; 2021.04.20; РЖД ВИДЯТ ИНТЕРЕС МЕТАЛЛУРГОВ К ОТПРАВКАМ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ ЮГА РФ, ГОТОВЫ УЧАСТВОВАТЬ В МОДЕРНИЗАЦИИ Ж/Д ПОДХОДОВ К НОВОРОССИЙСКУ

ОАО «Российские железные дороги» ведет переговоры с **Минтрансом** об участии в проекте развития железнодорожной станции Новороссийск Северо-Кавказской железной дороги (СКЖД, филиал РЖД), сообщил на брифинге замглавы РЖД Андрей Макаров, курирующий строительный блок монополии.

«Проект по подходам к Новороссийску реализуется **Минтрансом** через «Ространсmodernизацию». Обсуждается вопрос, чтобы привлечь нас туда для достройки», – сообщил Макаров.

«Учитывая, что металлурги предлагают дополнительные объемы к перевозке, мы с коллегами из **Минтранса** находимся в процессе переговоров. Возможно, такое решение **Минтрансом** будет принято, мы видим для себя возможность помочь подрядчику», – сказал он.

По его словам, РЖД планируют в 2021 году направить 15 млрд рублей на развитие ж/д подходов к южным портам. Средства будут направлены на завершение работ на двух объектах на Приволжской и пяти объектов – на Северо-Кавказской железной дороге, это позволит полностью завершить строительство вторых ж/д путей на участке от Волгограда до южных портов, включая порты Тамань и Новороссийск.

На модернизацию ж/д подходов к портам Северо-Запада РЖД в 2021 году выделяет примерно 20 млрд рублей. В этом году планируется завершить работы на станции Лужская (порт Усть-Луга, Ленинградская область). «Там (в порту) планируется примыкание новых терминалов «Новотранса» и «Еврохима», сейчас мы продолжаем работы по развитию станции, чтобы Лужский узел был сформирован в полном объеме», – пояснил Макаров.

РЖД также продолжают работы по расширению участка Волховстрой-Мурманск, связанного с терминалом Лавна. «По самой Лавне государственный заказчик (Ространсmodernизация), тоже рассматривает вопрос привлечения РЖД в качестве подрядчика для достройки. Вопрос еще до конца не решен, но прорабатывается вариант, что мы поможем нашими силами на стройке», – сказал Макаров.

ТАСС; 2021.04.20; ГОСДУМА РАЗРЕШИЛА РЕГИСТРАЦИЮ ПЛАВУЧИХ ХРАНИЛИЩ СПГ

Госдума во вторник приняла в первом чтении правительственный законопроект, который разрешает регистрацию в Российском международном реестре судов (РМРС) плавучих хранилищ сжиженного природного газа (СПГ).

Необходимые изменения предложено внести в Кодекс торгового мореплавания РФ. Сейчас кодексом предусмотрено, что в РМРС могут регистрироваться суда, используемые для хранения и перевалки нефти, нефтепродуктов в российских морских портах, если возраст этих судов на дату подачи заявления о регистрации не превышает 20 лет.

Как указано в пояснительных материалах, **президентом РФ Владимиром Путиным** ранее было «поручено проработать вопрос о создании на Дальнем Востоке центров по перевалке и хранению сжиженного природного газа». Соответствующие решения были приняты и правительством РФ. В частности, были утверждены комплексный план реализации инвестиционного проекта «Морской перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Камчатском крае» и план первоочередных мероприятий по реализации

инвестиционного проекта «Морской перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Мурманской области».

В связи с этим были подготовлены изменения в Кодекс торгового мореплавания, предусматривающие регистрацию в РМРС плавучих хранилищ сжиженного природного газа.

Другим законопроектом также предлагается не применять к судам, используемым для хранения и перевалки СПГ, пониженные тарифы страховых взносов для юридических, физических лиц и индивидуальных предпринимателей – работодателей членов экипажей судов. Документ, инициированный правительством РФ, вносит поправки в Налоговый кодекс (НК) РФ.

Документ является спутником к другому законопроекту, который разрешает регистрацию в Российском международном реестре судов (РМРС) плавучих хранилищ сжиженного природного газа.

Поправками в НК предполагается, что к судам, используемым для хранения и перевалки СПГ в морских портах Российской Федерации, не применяются пониженные тарифы страховых взносов для юридических, физических лиц, а также индивидуальных предпринимателей, производящих выплаты, иные вознаграждения членам экипажей судов, которые зарегистрированы в РМРС, за исполнение трудовых обязанностей члена экипажа судна, в отношении данных выплат и вознаграждений. Устанавливается правовое регулирование в части неприменения пониженных тарифов страховых взносов аналогичное тому, которое используется к судам, используемым для хранения и перевалки нефти, нефтепродуктов в морских портах РФ.

Таким образом, предлагаемое законопроектом регулирование позволит регистрировать суда, используемые для хранения и перевалки газа в РМРС, без ущерба для бюджетов различного уровня.

<https://tass.ru/ekonomika/11197049>

РИА НОВОСТИ; 2021.04.20; В МИД ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ОГРАНИЧЕНИЕ ПРОХОДА СУДОВ ЧЕРЕЗ КЕРЧЕНСКИЙ ПРОЛИВ

Замглавы МИД РФ Сергей Рябков, комментируя реакцию госдепа США на ограничения судам входить в ряд районов Черного моря, заявил, что Россия действует в соответствии с международными договорённостями.

Ранее госдеп назвал это «неспровоцированной эскалацией» со стороны России. Представитель госдепартамента Нед Прайс сообщил в письменном заявлении, что США «глубоко обеспокоены» таким запретом.

Рябков пояснил, что речь идёт о проходе судов через Керченский пролив.

«Я обращаю внимание на то, что никаких ограничений для торгового судоходства, для использования украинских портов на Азовском море введено не было. А что касается ограничений тех или иных зон, где проводятся учения, это общепринятая международная практика. Мы действуем, строжайшим образом следуя соответствующим договорённостям многостороннего характера и любым другим договорённостям, в которых участвует Россия», – отметил Рябков.

<https://ria.ru/20210420/kerchenskiy-1729064854.html>

ИНТЕРФАКС; 2021.04.20; ИНТЕРВЬЮ: МОЩНОСТИ НКХП ПО ПЕРЕВАЛКЕ ЗЕРНА К КОНЦУ 2024 Г. ВЫРАСТУТ ДО 11,6 МЛН ТОНН В ГОД – ГЕНДИРЕКТОР

Россия в последние годы заняла прочные позиции на мировом рынке зерна, став самым крупным экспортером пшеницы. Причем запас прочности на этом направлении таков, что лидирующие позиции не поколебали ни меры по регулированию экспорта зерна, ни ограничения, связанные с распространением коронавируса.

К началу апреля экспорт зерна с начала текущего сельхозгода (с 1 июля 2020 года) превысил показатели аналогичного периода прошлого сельхозгода почти на 27%.

Все это привлекает внимание инвесторов к ключевым элементам логистической цепочки, развитию портовой инфраструктуры, созданию резервных мощностей для дальнейшего роста объемов поставок. В частности, владелец одного из крупнейших в РФ терминалов по перевалке зерна – Новороссийский комбинат хлебопродуктов (МОЕХ: НКНР) (НКХП, входит в группу ОЗК), к 2025 году планирует увеличить перевалочные мощности почти вдвое.

О том, как отработал НКХП в непростых условиях прошлого года, что помогло предприятию, несмотря на различные ограничения, установить рекорд по перевалке зерна, как идет реализация крупного инвестпроекта и когда начнется прием зерновых экспрессов, рассказал «Интерфаксу» генеральный директор комбината Денис Деменков.

– В прошлом году комбинат установил абсолютный рекорд перевалки зерновых – около 6,3 млн тонн, почти вдвое увеличил выручку от портовой перевалки, более чем в два раза – чистую прибыль. Что помогло достичь таких показателей в условиях ограничений? Каков прогноз по выручке и чистой прибыли на 2021 год?

– Да, в прошлом году пришлось работать в условиях эпидемиологических ограничений, введения экспортной квоты, неопределенности на рынках зерна. Приходилось адаптироваться к новым обстоятельствам, искать новые возможности. В результате все наши обязательства были выполнены в срок и в полном объеме, что, в конечном счете, и отразилось на показателях чистой и операционной прибыли. Первая, как мы уже сообщали, увеличилась в 2,3 раза по сравнению с 2019 годом, вторая – почти в два раза, до 3,12 млрд рублей.

Сейчас принимаем все необходимые меры для поддержания экономической устойчивости в текущих условиях. Финансовые показатели этого года планируем сохранить на сопоставимых с прошлым годом уровнях. Однако волатильность валютных курсов, непредсказуемая ситуация на внешних рынках могут оказать на них влияние.

– Каковы планы по экспорту на текущий год? Есть ли возможность повторить рекорд прошлого года? Как на отгрузках могут отразиться меры по регулированию экспорта зерна?

– Наш комбинат – крупнейший экспортный терминал по перевалке зерна в Азово-Черноморском бассейне. Действительно, 2020 год оказался для предприятия рекордным. Перевалка составила 6,289 млн тонн зерна, что в 1,6 раза превышает показатели 2019 года и является абсолютным рекордом за всю историю. С августа по октябрь 2020 года комбинат обновлял месячные рекорды перевалки, наивысший был достигнут в октябре – 803 тыс. тонн.

В 2021 году, в зависимости от ситуации на российском и международном рынке зерна, от объема законтрактованных экспортных поставок, планируем сохранить показатель перевалки на уровне рекордного прошлого года.

– На какие страны сегодня приходится наибольший объем поставок? Появились ли новые рынки сбыта?

– Сухогрузы от терминала НКХП (в 2020 году – ИФ) отправлялись по традиционным экспортным направлениям поставок российской пшеницы: государства Африки, Юго-Восточной и Юго-Западной Азии и ряд других. В общей сложности зерно было экспортировано в 31 страну мира.

Что касается распределения объемов, то порядка 28% всех отгрузок комбината пришлось в адрес покупателей из Египта. В весовом выражении это 1,75 млн тонн зерна. На втором месте располагаются заказчики из Саудовской Аравии: более 880 тыс. тонн в общей сложности было отправлено в адрес королевства, или 14% от общего объема отгрузок. Топ-3 импортеров замыкает Турецкая республика – на ее долю пришлось около 500 тыс.

тонн, или около 8% от всех поставок. Самая маленькая партия – 8,6 тыс. тонн – отправилась в Намибию.

Среди российских компаний-экспортеров, обеспечивших загрузку мощностей комбината в прошлом году, на долю группы ОЗК пришлось порядка 40% от всего объема поставок, или около 2,5 млн тонн зерна.

– Планируется ли расширять номенклатуру переваливаемых грузов?

– В этом сезоне мы отправляем на экспорт пшеницу, ячмень, кукурузу. Расширять номенклатуру грузов не планируем.

– Компания реализует программу модернизации, рассчитанную до 2024 года. Какие проекты уже реализованы?

– В настоящее время в рамках инвестпрограммы «Реконструкция комплекса по хранению и перевалке зерна» выполнена реконструкция существующих элеваторов N1, N2, построено зернохранилище из 14 металлических силосов общей емкостью 110 тыс. тонн, выполнена увязка между существующей экспортной транспортной галереей и элеваторами.

По приемке: завершено строительство приемного устройства с ж/д транспорта, осуществлено техническое перевооружение авто– и ж/д приемов.

Кроме того, в последних числах марта состоялось открытие пешеходного моста через железнодорожные пути комбината в сторону вокзала «Новороссийск». Объект городской инфраструктуры, которому более ста лет, давно требовал реконструкции. Мост, по сути, был отстроен заново, проложены необходимые инженерные коммуникации, и теперь он будет передан муниципалитету.

– Какие работы запланированы в рамках инвестпрограммы?

– Все работы разбиты на несколько этапов и находятся в разной стадии реализации. В частности, запланировано строительство нового устройства приема зерна с автотранспорта и галереи подачи зерна на мельзавод со строительством примельничного элеватора. По сути, это будет новый автоприем и силосы емкостью хранения 50 тыс. тонн. Сейчас уже смонтированы емкости для мельзавода, начаты фундаментные работы под силосы, готов фундамент автоприема, ведется монтаж необходимого оборудования.

Другой объект – трансформаторная подстанция для вновь проектируемых распределительных устройств. Здесь уже выполнены строительно-монтажные работы по реконструкции кабельной трассы от подстанции «Новороссийская». В планах – обвязка смонтированного оборудования и техническое присоединение к подстанции. Наконец, ведутся работы по строительству автотерминала с подъездными путями.

Но отдельно хотел бы остановиться на строительстве нового причала N22A в порту Новороссийска. В рамках проекта предполагается построить новую пристань в виде двустороннего пирса в голове существующей пристани N3. Там же от территории комбината построить новую зерновую галерею, и организовать новый причал для перевалки зерна N22A.

На данный момент пройдена процедура ранжирования в аналитическом центре при правительстве РФ, проект включен в паспорт федерального проекта «Развитие морских портов» комплексного плана по модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года. Разработана и согласована в **Росморречфлоте** декларация о намерениях инвестирования в новое строительство. Ввод объекта в эксплуатацию запланирован на IV квартал 2024 года.

– Насколько вырастут мощности перевалки по итогам модернизации? Каков объем инвестиций в проект?

– В результате всех запланированных мероприятий к концу 2024 года номинальные мощности по перевалке зерна вырастут до 11,6 млн тонн в год, емкости единовременного хранения зерна до 300 тыс. тонн.

Что касается затрат, то планируется вложить 12,4 млрд рублей без учета пристани, так как капитальные затраты на ее строительство предстоит подсчитать по итогам проектирования.

– В прошлом году сообщалось о том, что группа ОЗК приступила к формированию сети зерновых грузоформирующих узлов до НКХП. На какой стадии сейчас этот проект? Когда НКХП примет первый зерновой экспресс?

– Действительно, для загрузки как текущих и планируемых к вводу мощностей предусмотрена реконструкция ж/д путей парка «Верхний». Сейчас состав с зерном в адрес НКХП на первом этапе попадает на выставочные пути общего пользования узловой станции «Новороссийск». Затем он разбивается на так называемые «полуподачи» по 25 вагонов каждая, после чего попадает на территорию комбината. Наша цель – провести реконструкцию таким образом, чтобы составы попадали на комбинат сразу, минуя станцию «Новороссийск». В результате мы получим возможность принимать маршрутные составы целиком, исключая их накопление и отстой на выставочных путях.

Что касается самого проекта реконструкции, то он предполагает удлинение собственных железнодорожных путей с 8,5 км до 12,5 км, электрификацию как путей на территории комбината, так и в парке «Верхний», что позволит заводить маршруты магистральными электровозами. И чтобы загрузить всю эту модернизированную инфраструктуру ОЗК приступила к формированию сети зерновых грузоформирующих узлов (ЗГУ), зерно с которых будет напрямую поступать на комбинат. Пилотный проект будет реализован на территории Тамбовской области.

Сегодня ОЗК заключила соглашения с рядом элеваторов, которые уже готовы отправлять зерновые маршруты в адрес комбината. Это станции Центрального и Северо-Кавказского федеральных округов, откуда в сезоне 2021/2022 планируется отправлять по одному маршруту в сутки. Финальный объем перевозок будет зависеть от конъюнктуры рынка будущего сезона.

Что касается сроков, то первые маршруты по новой схеме должны поступить уже в сезоне 2021/2022. Изначально планируем до двух маршрутов в сутки. На данный момент ждем получения государственной экспертизы проектной документации на техническое присоединение к ж/д сети АО «РЖД». После этого мероприятия по техприсоединению будут включены в инвестиционную программу СКЖД (филиал РЖД – ИФ). В итоге по окончании реализации программы мы планируем увеличение среднесуточной оборачиваемости вагонов с зерном с текущих 150-180 до 400-500 вагонов, снижение времени их простоя. Это позволит увеличить пропускную способность ж/д приемки до четырех маршрутов в сутки. Но пока это планы, зависящие во многом от РЖД.

– НКХП также занимается производством муки, правда объемы незначительные и преимущественно для внутреннего рынка. Планируете ли развивать это направление бизнеса, с учетом растущих мощностей по перевалке на экспорт?

– История мукомольного комплекса насчитывает более 70 лет. Годовой объем переработки – 36,4 тыс. тонн, что в пересчете на готовую продукцию составляет 27,5 тыс. тонн хлебопекарной пшеничной муки высшего и первого сортов. Сейчас мукомольный комплекс обеспечивает мукой хлебозаводы Краснодарского края, производящих социальный хлеб для населения и поставляющих продукцию в муниципальные образования с общей численностью более 1,5 млн человек, крупные и малые частные хлебопекарные предприятия, фермерские хозяйства. Текущих мощностей достаточно и вопрос расширения направления бизнеса пока не стоит, поскольку мы сосредоточены на наращивании перевалочных мощностей.

– Рассматриваете ли возможность в перспективе провести SPO или, наоборот, делистинг акций?

– На данном этапе развития компании проведение SPO не рассматривается, делистинг акционерами также не обсуждается.

– Многие компании в связи со сложной экономической ситуацией сокращают или вообще отказываются от выплаты дивидендов по итогам 2020 года. Какова ситуация в НКХП?

– Решение о распределении прибыли за 2020 год и размере дивидендов будет приниматься общим собранием акционеров. Будет учитываться и текущая ситуация на рынке перевалки, и прогнозы на 2021 год, реализуемая инвестиционная программа, требования по выплатам дивидендов компаний с госучастием.

По нашему мнению, сейчас есть четыре основных фактора, влияющих на принятие решения по дивидендной политике: уже упомянутые инвестпрограмма, требования в отношении дивидендов компаний с госучастием, а также уровень free-float и наличие или отсутствие планов по эмиссии акций.