



## Ежедневный мониторинг СМИ

**26 АПРЕЛЯ 2021**

### СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЯ 1; ПАВЕЛ ЗАРУБИН; 2021.04.25; ПОСЛАНИЕ ПРЕЗИДЕНТА: ИСПОЛНЕНИЕ ПУТИН БУДЕТ ПРОВЕРЯТЬ ЛИЧНО. МОСКВА. КРЕМЛЬ. ПУТИН .....	6
РОССИЯ 1; ПАВЕЛ ЗАРУБИН; 2021.04.25; ПОСЛАНИЕ ПРЕЗИДЕНТА: КОММЕНТАРИИ ПРЕМЬЕРА И МИНИСТРОВ. МОСКВА. КРЕМЛЬ. ПУТИН .....	6
РЕН ТВ; 2021.04.26; ПОСЛАНИЕ ПРЕЗИДЕНТА: РОССИЯ НАРАСТИТ ИНВЕСТИЦИИ В ИНФРАСТРУКТУРУ .....	6
РОССИЯ 24; ДМИТРИЙ МАРОКО; 2021.04.23; НА КОЛЛЕГИИ МИНТРАНСА ОБСУДИЛИ ПЛАНЫ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ. НОВОСТИ НА "РОССИИ 24" .....	10
ПЕРВЫЙ; ИВАН ПРОЗОРОВ; 2021.04.23; РОССИЯ И ЕГИПЕТ ДОГОВОРИЛИСЬ О ВОССТАНОВЛЕНИИ АВИАСООБЩЕНИЯ МЕЖДУ ДВУМЯ СТРАНАМИ В ПОЛНОМ ОБЪЕМЕ.....	10
РОССИЯ 24; 2021.04.23; ЕГИПЕТ ТЩАТЕЛЬНО ПОЗАБОТИТСЯ О БЕЗОПАСНОСТИ ТУРИСТОВ НА СВОИХ КУРОРТАХ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	12
ПЕРВЫЙ; 2021.04.24; РОССИЙСКИХ ТУРИСТОВ ПРОДОЛЖАЮТ ВЫВОЗИТЬ ИЗ ТУРЦИИ И ТАНЗАНИИ.....	12
РОССИЯ 24; 2021.03.23; ВСЕ АВИАКОМПАНИИ ПОДТВЕРДИЛИ ГРАФИКИ ВЫВОЗНЫХ РЕЙСОВ ИЗ ТУРЦИИ И ТАНЗАНИИ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	13
РОССИЯ 24; 2021.04.24; АЭРОФЛОТ» ОБМЕНЯЕТ БИЛЕТЫ НА КИПР ИЛИ ВЕРНЕТ ДЕНЬГИ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24» .....	13
РОССИЯ 1; ЯРОСЛАВ КРАСИЕНКО; 2021.04.25; АНДРЕЙ ВОРОБЬЕВ О ДОРОЖНОЙ СИТУАЦИИ В ПОДМОСКОВЬЕ. МЕСТНОЕ ВРЕМЯ	13
РОССИЯ 1; СЕРГЕЙ БРИЛЕВ; 2021.04.24; «РОСТЕХ» ГОТОВИТ «КОВИД-ГЛОБУЛИН» И ВАКЦИНУ ОТ ДВУХ ВИРУСОВ СРАЗУ. ВЕСТИ В СУББОТУ .....	14
РОССИЯ 1; ИРИНА БАРАНОВА; 2021.04.25; СЕВЕРНЫЙ РЕЧНОЙ ВОКЗАЛ К НАВИГАЦИИ ГОТОВ. МЕСТНОЕ ВРЕМЯ.....	14

---

РОССИЯ 1; 2021.04.24; КРУИЗ-КОНТРОЛЬ. ГОРОДСКИЕ ТЕХНОЛОГИИ.....	14
РОССИЯ 1; 2021.04.24; В МОСКВЕ СТАРТУЕТ ЛЕТНЯЯ НАВИГАЦИЯ. МЕСТНОЕ ВРЕМЯ.....	14
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ.РФ; 2021.04.25; ПОСТ СДАЛ, ПОСТ ПРИНЯЛ: НА СМЕНУ СТАРОМУ ТРАНСПОРТУ ПРИХОДЯТ НОВЫЕ АВТОБУСЫ И ТРАМВАИ .....	14
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ.РФ; 2021.04.25; В АДЫГЕЕ ЗАВЕРШАЕТСЯ СТРОИТЕЛЬСТВО ТРОТУАРОВ ВДОЛЬ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ .....	18
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ.РФ; 2021.04.24; В УЛАН-УДЭ СТАРТОВАЛИ ДОРОЖНЫЕ РАБОТЫ НА 12 УЛИЦАХ.....	19
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ.РФ; 2021.04.24; В КАЗАНИ ОТРЕМОНТИРУЮТ УЛИЦУ ГАГАРИНА .....	19
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; АЛЕКСЕЙ ЧУРИКОВ; 2021.04.26; К ПИРАМИДАМ С ТЕСТОМ; РОССИЯ ВОЗОБНОВИТ ПОЛЕТЫ В ШАРМ-ЭШ-ШЕЙХ И ХУРГАДУ .....	20
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.04.26; ЗАЧЕМ РОССИИ НУЖЕН СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ.....	21
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.04.26; ЕГИПЕТСКИЕ СИЛЫ; РОССИЯ ВОЗОБНОВИТ ПОЛЕТЫ В ШАРМ-ЭШ-ШЕЙХ И ХУРГАДУ .....	22
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.04.26; С ГРУЗОМ ПРИБЫЛИ; КАК РОССИЯ УСКОРЯЕТ ПЕРЕВОЗКУ ТОВАРОВ ПО СУШЕ И МОРЮ.....	23
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ; 2021.04.26; БАМ И НЕ СНИЛОСЬ; К СТРОЙКЕ МОГУТ ПРИВЛЕЧЬ ОСУЖДЕННЫХ.....	25
ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА ЕРЕМИНА; 2021.04.26; ДА ТЫ ГОНИШЬ: ПОЧЕМУ РАСТЕТ ЧИСЛО АВАРИЙ С САМОКАТАМИ; СРЕДСТВА ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ ХОТЯТ ПРИРАВНЯТЬ К МОПЕДАМ.....	27
ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПЛАТОНОВА; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.04.24; ПЛЯЖНАЯ РОКИРОВКА: ТУРИСТАМ ПРЕДЛОЖАТ КРАСНОЕ МОРЕ ВМЕСТО СРЕДИЗЕМНОГО; КУПИВШИХ ПУТЕВКИ В ЗАКРЫВАЮЩУЮСЯ ТУРЦИЮ РОССИЯН ОПЕРАТОРЫ СМОГУТ ОТПРАВИТЬ В ЕГИПЕТ .....	30

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДРА ПОЛЯНСКАЯ; 2021.04.24; ПЛЫВЕТ ПЕРЕД ГЛАЗАМИ: РЫНОК РЕЧНЫХ КРУИЗОВ БЛИЗОК К ВОССТАНОВЛЕНИЮ; ДИНАМИКА СПРОСА ВНУШАЕТ ОПТИМИЗМ.....	34
КОММЕРСАНТЪ; 2021.04.26; «НАША ГЛАВНАЯ ЦЕЛЬ – МАКСИМИЗИРОВАТЬ УЧАСТИЕ ЧАСТНОГО КАПИТАЛА»; АЛЕКСЕЙ ЧЕКУНКОВ О ПЛАНАХ ПО РАЗВИТИЮ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА И АРКТИКИ .....	37
КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2021.04.26; ПРИБЫЛЬ В ФОРМАТЕ ВВП; ИГОРЬ ШУВАЛОВ РАСКРЫЛ ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ГОТОВЯЩЕЙСЯ СТРАТЕГИИ ВЭБ.РФ .....	44
КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2021.04.26; У ЭКСПОРТА ГЛАЗА ВЕЛИКИ; ВЛАСТИ НАЧАЛИ ПРАВОВУЮ ПОДГОТОВКУ К ЗАПРЕТУ НА ВЫВОЗ БЕНЗИНА .....	46
ТАСС; СЕРГЕЙ ЛЕВАНЕНКОВ, АНЖЕЛА КУЧУБЕРИЯ; 2021.04.23; ПРЕЗИДЕНТ АБХАЗИИ: МЫ ОБЕСПЕЧИМ БЕЗОПАСНОСТЬ РОССИЙСКИХ ТУРИСТОВ .....	48
ТАСС; 2021.04.23; КРЕМЛЬ ПОДТВЕРДИЛ ДОГОВОРЕННОСТЬ О ПОЛНОМ ВОЗОБНОВЛЕНИИ АВИАСООБЩЕНИЯ МЕЖДУ РФ И ЕГИПТОМ.....	50
ИНТЕРФАКС; 2021.04.23; РЕШЕНИЕ ОБ ОТКРЫТИИ АВИАСООБЩЕНИЯ РФ С КУРОРТАМИ ЕГИПТА БУДЕТ ПРИНЯТО ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ МАЯ – ОПЕРШТАБ.....	51
ИНТЕРФАКС; 2021.04.23; АВИАКОМПАНИИ ВЫВЕЗЛИ ИЗ ТУРЦИИ ПОЧТИ 59 ТЫС. ПАССАЖИРОВ – РОСАВИАЦИЯ.....	51
ТАСС; 2021.04.23; ИЗ ТУРЦИИ И ТАНЗАНИИ ЗА НЕДЕЛЮ ВЕРНУЛОСЬ 38 ТЫСЯЧ ОРГАНИЗОВАННЫХ РОССИЙСКИХ ТУРИСТОВ .....	52
РИА НОВОСТИ; 2021.04.25; ЭСТОНИЯ И РОССИЯ ВОЗОБНОВИЛИ АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ СТРАНАМИ .....	53
ПРАЙМ; 2021.04.25; В ГРЕЦИИ НАДЕЮТСЯ НА ВОССТАНОВЛЕНИЕ РЕЙСОВ С РОССИЕЙ В БЛИЖАЙШИЕ ДНИ.....	54
ТАСС; 2021.04.24; В ЯПОНИЮ ИЗ РФ ПРИБЫЛ ПЕРВЫЙ РЕЙС АВИАКОМПАНИИ JAL ПОСЛЕ ПРЕКРАЩЕНИЯ РЕГУЛЯРНЫХ ПОЛЕТОВ .....	56
ТАСС; 2021.04.24; «АЭРОФЛОТ» ОБМЕНЯЕТ БИЛЕТЫ НА КИПР ИЛИ ВЕРНЕТ ДЕНЬГИ .....	56

ТАСС; 2021.04.26; ВЛАСТИ КАМЧАТКИ ДОГОВОРИЛИСЬ С «АЭРОФЛОТОМ» О СПЕЦУСЛОВИЯХ ПЕРЕВОЗКИ ЕЗДОВЫХ СОБАК.....	57
РИА НОВОСТИ; 2021.04.24; ГОГОЛЕВ ПРЕДЛОЖИЛ СУБСИДИРОВАТЬ ЗАТРАТЫ НА ВНУТРЕННИЕ АВИАРЕЙСЫ .....	58
РИА НОВОСТИ; 2021.04.24; ВЛАСТИ ПРИАМУРЬЯ ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О РАЗВИТИИ АЭРОПОРТА БЛАГОВЕЩЕНСКА.....	59
ИНТЕРФАКС; 2021.04.23; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ПЕРЕНЕСЛО ПЛАНЫ ВОЗОБНОВИТЬ РАБОТУ ТЕРМИНАЛА С НА СЛЕДУЮЩИЙ ГОД ..	59
ИНТЕРФАКС; 2021.04.23; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» СОХРАНЯЕТ ПРОГНОЗ ПАДЕНИЯ ПАССАЖИРОПОТОКА В 2021Г НА 40-45% К 2019Г .....	60
КОММЕРСАНТЪ; АЙГУЛЬ АБДУЛЛИНА; 2021.04.26; ПОЛЕТЫ ВО СНЕ И НАЯВУ; РОССИЙСКИХ ТУРИСТОВ СТАЛИ ЧАЩЕ ОТПРАВЛЯТЬ В НОЧНЫЕ РЕЙСЫ .....	60
ТАСС; 2021.04.25; МЭР КРАСНОДАРА ЗАЯВИЛ, ЧТО КАНАТНОЕ МЕТРО В ГОРОДЕ ПРОЕКТИРУЮТ ДЛЯ ТУРИСТОВ.....	62
ТАСС; 2021.04.24; ДЛЯ ЗАМЕНЫ МАРШРУТОК В ПЕТЕРБУРГЕ ДО КОНЦА ВЕСНЫ 2022 ГОДА ЗАКУПЯТ 2,8 ТЫС. АВТОБУСОВ.....	63
ТАСС; 2021.04.24; В ТВЕРИ ПОСТРОЯТ ДОПОЛНИТЕЛЬНУЮ РАЗВЯЗКУ ПО ПРОЕКТУ ЗАПАДНОГО МОСТА ЧЕРЕЗ ВОЛГУ .....	65
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.04.26; ЛЕТОМ – БЕЗ ШИПОВ; ШТРАФОВАТЬ ЗА ШИНЫ НЕ ПО СЕЗОНУ БУДУТ НЕ РАНЬШЕ МАРТА .....	66
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.04.26; АВТОПЕРЕВОЗКИ НАБИРАЮТ СКОРОСТЬ .....	68
КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2021.04.26; БУЛЬДОЗЕРЫ ОБЪЕДУТ УТИЛЬСБОР; ВЛАСТИ ГОТОВЫ НЕ ПОВЫШАТЬ ЕГО РАЗМЕР ДЛЯ ЧАСТИ ТЕХНИКИ.....	69
ПРАЙМ; 2021.04.24; МЭР РФ ОПУБЛИКОВАЛО ОБНОВЛЕННЫЙ ПРОГНОЗ ПО ГРУЗОВЫМ И ПАССАЖИРСКИМ Ж/Д ТАРИФАМ НА 3 ГОДА .....	71
ПРАЙМ; 2021.04.24; РЖД В МАЕ ЗАПУСКАЮТ ЕЩЕ ОДИН ТУРПОЕЗД В ГОРОДА ВОИНСКОЙ СЛАВЫ.....	72
ТАСС; 2021.04.25; РЖД РАССМАТРИВАЕТ ВАРИАНТЫ ПОЕЗДОВ ДЛЯ ГРУПП ДЕТЕЙ ИЗ КАЛМЫКИИ НА ЧЕРНОМОРСКОЕ ПОБЕРЕЖЬЕ.....	73

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ  
ГАЙВА; 2021.04.26; ВЫРОС ТРАНЗИТ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ..... 74

ТАСС; 2021.04.24; СУДНО APRIL С ОПАСНЫМ ГРУЗОМ ПЕРЕДАЛИ  
ВЛАДЕЛЬЦУ ЗА ПРЕДЕЛАМИ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ВОД РОССИИ  
..... 75

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛЬЯ ШИРОКОВА; 2021.04.26; НА  
САХАЛИН ПРИБЫЛ ТЕПЛОХОД «АДМИРАЛ НЕВЕЛЬСКОЙ» ..... 75

### ПУБЛИКАЦИИ

**РОССИЯ 1; ПАВЕЛ ЗАРУБИН; 2021.04.25; ПОСЛАНИЕ ПРЕЗИДЕНТА: ИСПОЛНЕНИЕ ПУТИН БУДЕТ ПРОВЕРЯТЬ ЛИЧНО. МОСКВА. КРЕМЛЬ. ПУТИН**

На этой неделе президент России в 17-й раз обратился с Посланием Федеральному Собранию. Как всегда, Путин многих удивил. Теперь главное – результаты Послания. Исполнение своих решений президент пообещал проверять лично. Подробности – в сюжете телеканала «Россия 1».

<https://www.vesti.ru/video/2291865>

**РОССИЯ 1; ПАВЕЛ ЗАРУБИН; 2021.04.25; ПОСЛАНИЕ ПРЕЗИДЕНТА: КОММЕНТАРИИ ПРЕМЬЕРА И МИНИСТРОВ. МОСКВА. КРЕМЛЬ. ПУТИН**

Владимир Путин на уходящей неделе огласил свое Послание Федеральному Собранию. Как будут исполняться поручения главы государства? Об этом члены правительства рассказали в эфире телеканала «Россия 1».

<https://www.vesti.ru/video/2291807>

**РЕН ТВ; 2021.04.26; ПОСЛАНИЕ ПРЕЗИДЕНТА: РОССИЯ НАРАСТИТ ИНВЕСТИЦИИ В ИНФРАСТРУКТУРУ**

Российский президент **Владимир Путин**, выступая с посланием Федеральному собранию, заявил, что наша страна сейчас имеет возможности нарастить инвестиции в инфраструктуру и предложить регионам новые инструменты развития. Глава государства назвал конкретные проекты, которые он взял на особый контроль. Какие масштабные изменения ждут инфраструктуру страны – в материале РЕН ТВ.

Трудно поверить: несколько месяцев назад здесь были лес и болото. Часть техники работает по GPS – не надо сверяться с картой. Это нулевой этап трассы «Москва – Казань», которую дальше поведут на Екатеринбург. Рядом с Павловским Посадом строят настоящий многополосный автобан с развязками, мостами, путепроводами. Это скоростная трасса. Весь путь до Казани займет меньше 7 часов.

Только на первом, самом близком к Москве участке, будет 38 искусственных сооружений.

«Через два-три вы пойдете по асфальту. На нижних слоях, по крайней мере», – заверил руководитель структурного подразделения М-12 Юрий Южаев.

Такие инфраструктурные проекты – в приоритете: средства выделяют из Фонда национального благосостояния.

«В 2024 году с учетом действующей трассы Москва – Санкт-Петербург и Центральной кольцевой автодороги будет обеспечено безопасное скоростное движение автотранспорта через всю европейскую часть, от Балтики до Урала», – сказал глава государства.

Один миллион рублей инвестиций в дорожное хозяйство дает от 6 до 40 млн рублей прироста региональной экономике.

«Когда у меня возникает под боком классная дорога с самым разным сегментом бизнеса, в том числе даже невеликом, все равно у меня рынок сбыта расширяется настолько, насколько у меня скорость увеличилась», – сообщил председатель общественного совета Минтранса Михаил Блинкин.

Когда-то БАМ помог обжить Сибирь. Но проблема освоения бескрайних просторов актуальна и в 21 веке.

«Ямало-Ненецкий округ совместно с нашими крупными компаниями сможет запустить строительство Северного широтного хода. Это железнодорожная магистраль, которая даст импульс освоению богатейших ресурсов Арктики», – сказал **Владимир Путин**.

Северный широтный ход – проект железной дороги длиной 707 километров. Заполярье станет ближе к Центральной России. Это только небольшой элемент будущего Широтного хода. Мост через Надым. Но местные уже ощутили его преимущества. Раньше была только понтонная переправа.

«Мы все видим то, что мы не где-то там на периферии проживаем, а в ключевом объекте нашей Родины», – говорит местный житель Даниил.

На этот и другие проекты субъекты получают беспрецедентный кредит на очень выгодных условиях. Ставка – не более 3% годовых.

«До конца 2023 года планируем выделить такие инфраструктурные кредиты на общую сумму не менее 0,5 триллиона рублей, 500 миллиардов», – сказал президент.

Региональные инвестиции – одни из самых эффективных.

«Местные команды знают потребности. От этих денег до того, как будет литься бетон, – еще такое расстояние большое, наша задача – сократить это расстояние», – отметил глава Минэкономразвития Максим Решетников.

Это касается не только транспортных проектов. Газификация – проблема номер один для миллионов. Часто газ проходит под окнами, а подключиться – слишком дорого.

«Правительству нужно отработать все детали и с «Газпромом», и с другими компаниями, структурами, которые работают в этой сфере, чтобы сбоев здесь никаких не было. А то я с этой трибуны сказал, люди будут ждать, а какие-нибудь закорючки где-то, где нужно, не поставите, запятые, и все будет опять стоять», – подчеркнул президент.

Очень ждут этого жители Кыштыма в Челябинской области. Еще год назад стоимость подключения к газопроводу была 8 тысяч. А теперь...

«Расстояние до дома от подводки составляет 70 сантиметров, в этом году по истечении срока договора мне выдали новые техусловия ценой 25 миллионов рублей», – рассказал житель города Кыштыма Сергей Присяжнюк.

За одной конкретной проблемой – системный просчет, который надо устранять.

«Газ позволит очень сильно сократить расходы на отопление, а это позволит реализовывать программы развития домостроения», – отметил Константин Симонов, генеральный директор Фонда национальной энергетической безопасности.

Стратегия развития – как сложная мозаика. Будут дороги – будут жить регионы. Будет газ – будут новые дома. Президент поставил цель: каждый год вводить в строй по 120 миллионов квадратных метров жилья. Сейчас – на треть меньше.

«Вот президент сказал, что за прошлый год 3 тысячи ненужных нормативных требований в строительстве убрали, еще 3800 готовы. Вот, задача их свести, как минимум, к пятидесяти и сократить сроки», – сказал **вице-премьер Марат Хуснуллин**.

Льготные кредиты по 3-5% получит и туристическая отрасль – на обновление гостиниц. Программа туристического кешбэка продлена до конца года.

«Регионы Центральной России смогут на качественно новом уровне обустроить и расширить маршруты Золотого кольца, включая раскрытие туристического потенциала таких малых городов, как Таруса, Палех, Муром, Гороховец, Тутаев, Боровск», – отметил **Путин**.

В калужском Боровске после этих слов президента уже считают возможную прибыль.

«Чем больше туристов, тем больше людей будет вовлечено в обслуживание их. Турист, который приезжает, – предполагается его экскурсионное обслуживание, питание, отдых», – говорит ведущий эксперт отдела культуры администрации Боровского района Ольга Захарова.

**Владимир Путин** упомянул Шерегеш в Кузбассе, Алтай, яхтенный курорт в Балаклаве. Это пока проект. Четверть века при Украине город ветшал. После возвращения Крыма в состав России все изменилось.

«Все, кто живет в Балаклаве, станут точно богаче. Для бизнеса появится возможность на другом уровне вести свои дела», – заявил губернатор Севастополя Михаил Развозжаев.

Среди завораживающих маршрутов – Карелия: дача Винтера и точка на карте – рядом с таинственной Рускеалой и Ладожским озером. Всесезонный курорт «Игора» в Ленобласти давно стал центром притяжения.

«У нас есть замечательное озеро развлечений, на котором есть вейкборд, возможность тренироваться есть, пляжный волейбол, пляжный футбол, у нас есть прекрасная ледовая арена, на которой мы с вами находимся, и те, кто любит зимние виды спорта, потому что если нет снега – это не значит, что больше не должны заниматься зимними видами спорта», – рассказал Дмитрий Мельников, генеральный менеджер всесезонного курорта «Игора».

У регионов сейчас карт-бланш. Среди самых перспективных направлений – винный туризм. Во Франции, Италии такие маршруты приносят бюджету до 5 млрд евро в год. Российский юг ничуть не уступает европейским винодельческим регионам.

Легендарная крымская «Массандра». В старинных погребах хранится более 1 млн бутылок с 1775 года. Энотека уникальна и не имеет аналогов в мире. На плодородных землях Тавриды виноградники возделывали еще в античные времена.

«Все наши площадки славятся тем, что у них своя история и свой продукт. Если Судак – то это автотохтонные вина. Если Гурзуф – то наши любимые десертные вина пиногри, мускат красного камня. Туристу есть, что выбрать», – рассказала Елена Мирошник, начальник управления туризмом и социально-культурным сервисом «Массандры».

На 14 площадках «Массандры» изготавливают около 100 наименований вин. Программы для туристов на любой вкус: гастроужины, музыкальные вечера, квесты. Сюда едут со всех уголков страны.

«Удивительно, какое количество вин, портвейнов, хересов производит предприятие», – отмечает турист Александр Крупин.

Уже несколько лет развивается проект «Золотое кольцо Боспорского царства», где есть отдельный маршрут: винные дороги. Он посвящен древним винодельням, которые процветают и сегодня на юге России: кроме «Массандры», это «Инкерман» и «Новый свет».

«Можно познакомиться с таким древним продуктом, как вино, через призму истории и культуры потребления. С каждым годом количество наших туристов растет», – добавила Елена Мирошник.

Говорил президент и об инфраструктуре будущего: например, новые решения в атомной генерации, водородной энергетике и в области биобезопасности.

78 минут продолжалось послание президента Федеральному собранию. И теперь те заявления, которые были сделаны за этой трибуной, анализируют во всем мире без преувеличения. Ведь то, что было сказано, – план развития страны не на ближайшие месяцы, а ближайшие годы.

<https://ren.tv/news/v-mire/827475-poslanie-prezidenta-rossiia-narastit-investitsii-v-infrastrukturu>

### **РОССИЯ 24; ДМИТРИЙ МАРОКО; 2021.04.23; НА КОЛЛЕГИИ МИНТРАНСА ОБСУДИЛИ ПЛАНЫ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ. НОВОСТИ НА "РОССИИ 24"**

Сфера транспорта пережила самый трудный год в новейшей истории. Но даже в условиях пандемии удалось продолжить строительство важных объектов инфраструктуры. А объемы перевозок постепенно восстанавливаются. На коллегии Минтранса обсуждали планы развития отрасли.

<https://www.vesti.ru/video/2291343>

### **ПЕРВЫЙ; ИВАН ПРОЗОРОВ; 2021.04.23; РОССИЯ И ЕГИПЕТ ДОГОВОРИЛИСЬ О ВОССТАНОВЛЕНИИ АВИАСООБЩЕНИЯ МЕЖДУ ДВУМЯ СТРАНАМИ В ПОЛНОМ ОБЪЕМЕ**

Борьбу с COVID-19, включая поставки вакцины «Спутник V», по телефону обсудили президенты России и Египта. Но, пожалуй, главной темой их разговора стало возобновление полноформатного авиасообщения между нашими странами – Египет теперь готов обеспечивать и соблюдать высокие стандарты авиационной безопасности.

А что это значит? Вероятно, скоро в расписание вернутся рейсы на популярные египетские курорты Хургаду и Шарм-эш-Шейх, в том числе чартерные. Впрочем, когда именно это произойдет, пока не сообщается, но понятно, что не в ближайшие дни.

Египетская туристическая индустрия все еще не может оправиться от последствий пандемии и пятилетнего запрета на перелеты из России. Раньше больше трети турпотока приходилось на наших сограждан, поэтому новости о возобновлении прямого авиасообщения здесь восприняли с воодушевлением.

«Египтяне очень ждали этого, прикладывали максимум усилий, то есть старались, наводили порядки в аэропортах, на дорогах, в отелях. Шарм-эль-

Шейх, сделали стену, которая окружает город под пустыней, и теперь нежеланные какие-то гости, несанкционированные, никто зайти не может», – рассказывает гид Светлана Мурашко.

Но, главное, все-таки безопасность в аэропортах. Авиасообщение с Египтом было полностью прервано в ноябре 2015 года после катастрофы над Синайским полуостровом, когда на борту рейса из Шарм-эш-Шейха в Санкт-Петербург прогремел взрыв. Из-за теракта погибли 217 пассажиров и семь членов экипажа. Фактически причиной стали пробелы в системе безопасности в египетских аэропортах.

После работы, проведенной египетской стороной, в 2018 году удалось восстановить только регулярное сообщение, и то лишь с Каиром. Возобновление чартерных направлений на популярные у россиян курорты обсудили президенты двух стран.

«С учетом завершившейся совместной работы по обеспечению высоких стандартов авиационной безопасности в египетских аэропортах достигнута принципиальная договоренность о восстановлении полноформатного авиасообщения между Российской Федерацией и Арабской Республикой Египет, что отвечает дружественному характеру отношений двух стран и народов. Условлено, что компетентные службы отработают практические параметры возобновления рейсов из России в города Хургада и Шарм-эш-Шейх», – сообщили в Кремле.

За пять лет на популярных у россиян курортах появились блокпосты и системы тотального досмотра на дорогах. Проверяют всех, кто прибывает в Шарм-эш-Шейх и Хургаду. Судя по рассказам туристов, строже стал и досмотр в аэропорту.

«В аэропортах теперь очень серьезные досмотры. То есть все, кто прилетает и вылетает, есть несколько степеней безопасности, всякие сканеры, проверки, и видно прямо, что работники аэропорта очень внимательно относятся к своей работе. Иногда, конечно, туристы даже немного жалуются, что как-то много времени теряется», – отмечает Светлана Мурашко.

Точная дата возобновления полетов пока неизвестна, но технических проблем возникнуть не должно: египетские аэропорты не загружены, внести в расписание чартеры не составит труда, да и самолетов достаточно. Туроператорам хватит двух недель, чтобы развернуть полетные программы.

Вопрос: А можно ли будет поехать на майские праздники в Египет?

Майя Ломидзе, исполнительный директор АТОР: Крайне маловероятно, времени остается совсем мало, и вряд ли будет объявлено, что рейсы открываются с завтрашнего дня. Скорее всего, оптимистичный прогноз, что это будет вторая половина мая.

В отличие от закрытой из-за коронавируса Турции, ситуация с COVID-19 в Египте гораздо лучше: здесь выявленных случаев коронавируса за сутки в 70 раз меньше. Открыты кафе и рестораны, работают экскурсионные бюро. Однако ограничения все же есть: прибывающим обязательно иметь отрицательный ПЦР-тест, отели можно загружать только наполовину, персонал должен носить маски. Бдительность не помешает, чтобы не завезти с египетских курортов инфекционный багаж.

[https://www.1tv.ru/news/2021-04-23/405422-rossiya\\_i\\_egipet\\_dogovorilis\\_o\\_vosstanovlenii\\_aviasoobscheniya\\_mezhdu\\_dvumya\\_stranami\\_v\\_polnom\\_ob\\_eme](https://www.1tv.ru/news/2021-04-23/405422-rossiya_i_egipet_dogovorilis_o_vosstanovlenii_aviasoobscheniya_mezhdu_dvumya_stranami_v_polnom_ob_eme)

[https://www.1tv.ru/news/2021-04-23/405437-lidery\\_rossii\\_i\\_egipta\\_dogovorilis\\_o\\_vosstanovlenii\\_polnoformatnogo\\_aviasoobscheniya](https://www.1tv.ru/news/2021-04-23/405437-lidery_rossii_i_egipta_dogovorilis_o_vosstanovlenii_polnoformatnogo_aviasoobscheniya)

[https://www.1tv.ru/news/2021-04-24/405452-reshenie\\_o\\_kolichestve\\_reysov\\_v\\_egipet\\_budet\\_prinyato\\_s\\_uchetom\\_epidemiologicheskoy\\_obstanovki](https://www.1tv.ru/news/2021-04-24/405452-reshenie_o_kolichestve_reysov_v_egipet_budet_prinyato_s_uchetom_epidemiologicheskoy_obstanovki)

[https://www.1tv.ru/news/2021-04-24/405466-rossiya\\_vozobnovit\\_aviaperelety\\_na\\_kurorty\\_egipta\\_uchityvaya\\_epidobstanovku](https://www.1tv.ru/news/2021-04-24/405466-rossiya_vozobnovit_aviaperelety_na_kurorty_egipta_uchityvaya_epidobstanovku)

[https://www.1tv.ru/news/2021-04-24/405481-yasnost\\_s\\_kolichestvom\\_aviareysov\\_iz\\_rossii\\_na\\_kurorty\\_egipta\\_poyavitsya\\_vo\\_vtoroy\\_polovine\\_maya](https://www.1tv.ru/news/2021-04-24/405481-yasnost_s_kolichestvom_aviareysov_iz_rossii_na_kurorty_egipta_poyavitsya_vo_vtoroy_polovine_maya)

**РОССИЯ 24; 2021.04.23; ЕГИПЕТ ТЩАТЕЛЬНО ПОЗАБОТИТСЯ О БЕЗОПАСНОСТИ ТУРИСТОВ НА СВОИХ КУРОРТАХ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»**

Президенты России и Египта договорились о восстановлении полноформатного авиасообщения между двумя странами. Сейчас идет отработка практических параметров. Речь, прежде всего, о Хургаде и Шарм-эль-Шейхе. Конкретные даты пока не называются. Регулярного туристического маршрута не было почти 5,5 лет. Насколько Египет готов принимать россиян?

<https://www.vesti.ru/video/2291396>

<https://www.vesti.ru/video/2291320>

**ПЕРВЫЙ; 2021.04.24; РОССИЙСКИХ ТУРИСТОВ ПРОДОЛЖАЮТ ВЫВОЗИТЬ ИЗ ТУРЦИИ И ТАНЗАНИИ**

Из Турции, с которой ограничено авиасообщение, продолжают вывозить наших туристов. За россиянами было отправлено уже почти три сотни рейсов. На родину вернулись десятки тысяч человек. Оперативно возвращают людей и из Танзании.

Росавиация рекомендует перевозчикам сделать работу колл-центров максимально эффективной, чтобы пассажиры вовремя узнавали об изменении рейсов и, если надо, успевали переоформить билеты. Особое внимание и к путешественникам, которые летят транзитом.

«Сложностей с возвращением организованных туристов домой нет. Что касается самостоятельных туристов, которые находились в Турции, Танзании, а также в третьих странах, куда вылетали через Стамбул, то на текущий момент более 28 тысяч человек уже вернулись в Россию на вывозных рейсах российских и международных авиакомпаний», – сообщила руководитель Ростуризма Зарина Догузова.

[https://www.1tv.ru/news/2021-04-24/405451-rossiyskih\\_turistov\\_prodolzhayut\\_vyvozit\\_iz\\_turtsii\\_i\\_tanzanii](https://www.1tv.ru/news/2021-04-24/405451-rossiyskih_turistov_prodolzhayut_vyvozit_iz_turtsii_i_tanzanii)

[https://www.1tv.ru/news/2021-04-24/405465-iz\\_turtsii\\_i\\_tanzanii\\_prodolzhayut\\_operativno\\_vyvozit\\_rossiyskih\\_turistov](https://www.1tv.ru/news/2021-04-24/405465-iz_turtsii_i_tanzanii_prodolzhayut_operativno_vyvozit_rossiyskih_turistov)

[https://www.1tv.ru/news/2021-04-24/405479-rossiyskie\\_turisty\\_vozvrashchayutsya\\_s\\_kurortov\\_gde\\_iz\\_za\\_koronavirusa\\_ob\\_yavlyayut\\_zhestkiy\\_karantin](https://www.1tv.ru/news/2021-04-24/405479-rossiyskie_turisty_vozvrashchayutsya_s_kurortov_gde_iz_za_koronavirusa_ob_yavlyayut_zhestkiy_karantin)

### **РОССИЯ 24; 2021.03.23; ВСЕ АВИАКОМПАНИИ ПОДТВЕРДИЛИ ГРАФИКИ ВЫВОЗНЫХ РЕЙСОВ ИЗ ТУРЦИИ И ТАНЗАНИИ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»**

Большая часть российских туристов, которые сейчас находятся в Турции и Танзании, вернутся домой до конца апреля. Об этом сообщила глава Ростуризма Зарина Догузова. По ее словам, в Россию уже вернулись более 28 тысяч самостоятельных туристов, которые вылетели через Стамбул в третьи страны. Догузова добавила, что на заседании оперативного штаба все авиакомпании подтвердили графики вывозных рейсов.

<https://www.vesti.ru/video/2291453>

### **РОССИЯ 24; 2021.04.24; «АЭРОФЛОТ» ОБМЕНЯЕТ БИЛЕТЫ НА КИПР ИЛИ ВЕРНЕТ ДЕНЬГИ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»**

Российская компания «Аэрофлот» объявила, как путешественники, запланировавшие отдых на Кипре, могут поменять или вернуть билеты. Из-за сложной эпидемиологической ситуации на острове вводится двухнедельный локдаун.

<https://www.vesti.ru/video/2291702>

### **РОССИЯ 1; ЯРОСЛАВ КРАСИЕНКО; 2021.04.25; АНДРЕЙ ВОРОБЬЕВ О ДОРОЖНОЙ СИТУАЦИИ В ПОДМОСКОВЬЕ. МЕСТНОЕ ВРЕМЯ**

Еще одна вечная пробка в Подмоскowie скоро уйдет в прошлое. Несмотря на пандемию, на трассе М-10 достраивают развязку, которая облегчит жизнь

москвичам и жителям области. О том, как избежать заторов на дорогах и ограничений на майские праздники, Андрей Воробьёв рассказал «России 1».

<https://www.vesti.ru/video/2291822>

**РОССИЯ 1; СЕРГЕЙ БРИЛЕВ; 2021.04.24; «РОСТЕХ» ГОТОВИТ «КОВИД-ГЛОБУЛИН» И ВАКЦИНУ ОТ ДВУХ ВИРУСОВ СРАЗУ. ВЕСТИ В СУББОТУ**

Какую вакцину сразу и от ковида, и от гриппа задумали в «Ростехе»? И что же за новый самолет там представили?

<https://www.vesti.ru/video/2291691>

**РОССИЯ 1; ИРИНА БАРАНОВА; 2021.04.25; СЕВЕРНЫЙ РЕЧНОЙ ВОКЗАЛ К НАВИГАЦИИ ГОТОВ. МЕСТНОЕ ВРЕМЯ**

В Москве стартовала летняя навигация. Открыты шлюзы, причалы и, конечно, главная площадка – Северный речной вокзал. Его полностью восстановили. Каким был символ советской архитектуры и каким стал сейчас?

<https://www.vesti.ru/video/2291821>

**РОССИЯ 1; 2021.04.24; КРУИЗ-КОНТРОЛЬ. ГОРОДСКИЕ ТЕХНОЛОГИИ**

Сезон летней навигации в московском регионе открывается в этом году в три этапа. 13 апреля в центре столицы появились первые речные трамваи. 24-го числа на Канале имени Москвы подняли шлюзы. 30-го от Северного речного вокзала начнут отплывать круизные теплоходы. О том, какая подготовка этому предшествовала, специальный репортаж Дмитрия Щугорева.

<https://www.vesti.ru/video/2291743>

**РОССИЯ 1; 2021.04.24; В МОСКВЕ СТАРТУЕТ ЛЕТНЯЯ НАВИГАЦИЯ. МЕСТНОЕ ВРЕМЯ**

Безлимитные билеты и новые маршруты по Москве-реке: в столице стартует летняя навигация. В этом сезоне туристов и жителей города ждет немало сюрпризов. Теперь можно будет не только отправиться на прогулку на теплоходе, но и объехать по воде московские пробки.

<https://www.vesti.ru/video/2291648>

**НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ.РФ; 2021.04.25; ПОСТ СДАЛ, ПОСТ ПРИНЯЛ: НА СМЕНУ СТАРОМУ ТРАНСПОРТУ ПРИХОДЯТ НОВЫЕ АВТОБУСЫ И ТРАМВАИ**

С начала 2021 года в российские города поступило более 150 единиц подвижного состава общественного транспорта. Обновление автопарка стало

возможным благодаря реализации нового федерального проекта **«Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях»**, включенного в нацпроект **«Безопасные качественные дороги»**. О том, в какие российские регионы уже поступили новые автобусы и трамваи, читайте в материале портала.

Пермская городская агломерация была первой в стране, куда общественный транспорт поступил в рамках нацпроекта в прошлом году, и первой, куда он прибыл уже в 2021-м: с января здесь работает 37 новых автобусов марки «НефАЗ». Только за три месяца новый транспорт, курсирующий по маршруту № 74 «Владимирский микрорайон – улица Маяковского», перевез более 1,2 млн пассажиров.

Безопасность тех, кто пользуется общественным транспортом, во многом зависит от человека за рулем, поэтому контроль за состоянием здоровья водителей является одним из важнейших аспектов в обеспечении пассажирских перевозок.

«Я работаю на транспорте с 2013 года, на маршруте № 74 – с 2015 года. Конечно, новые автобусы водить намного комфортнее: у меня здесь отдельная кабина, комфортное сиденье. Машины теплые, симпатичные, с кондиционерами. Мне нравится система контроля за состоянием водителя – специальный браслет. Только зевнул – сразу сигнал диспетчеру. Звонят, спрашивают: «Ольга Викторовна, у вас все хорошо? Как вы себя чувствуете?» Диспетчеры благодаря такой системе могут отслеживать наш режим труда и отдыха, а это очень важно для всех», – рассказала водитель Ольга Иванова.

Все автобусы оснащены приборами видеонаблюдения и навигации, в том числе ГЛОНАСС – российской спутниковой системой навигации. Также они оборудованы автоматическими устройствами пожаротушения и электронным тахографом. По словам губернатора Пермского края Дмитрия Махонина, полное обновление автобусного парка – одна из стратегических задач к юбилею столицы Прикамья, который она отметит в 2023 году.

«Благодаря федеральной поддержке в рамках нацпроекта за два года удалось обновить порядка 80 автотранспортных средств. Мы продолжим работать над развитием транспортной системы нашего региона и создавать комфортные условия жизни для людей», – отметил глава региона.

19 апреля на магистральные маршруты Красноярска вышли 18 из 24 поступивших в город новых троллейбусов «Адмирал». Выход на линию новых троллейбусов совпал с открытием в городе нового магистрального маршрута № 6, который пройдет от железнодорожного вокзала до

Предмостной площади. Шесть «Адмиралов» с сегодняшнего дня будут работать именно на нем.

«Это транспорт абсолютно нового поколения. Главное его преимущество – это, конечно, автономный ход до 20 км, что позволяет нам проложить троллейбусные маршруты там, где нет контактной сети», – говорит замруководителя департамента транспорта администрации Красноярска Виталий Чеусов.

Ранее планировалось, что троллейбусы будут ходить через Коммунальный мост от железнодорожного вокзала до Предмостной площади, однако, учитывая пожелания горожан, маршрут продлили до улицы Матросова. Для этого была проделана большая подготовительная работа: поставлены новые опоры, смонтирована контактная сеть, отобраны водители для работы на маршрутах.

Каждый троллейбус оборудован камерами видеонаблюдения, мониторами для информирования пассажиров и USB-портами для зарядки гаджетов. В салоне, рассчитанном на 90 человек, есть бесплатный Wi-Fi. Не менее важно, что это полностью низкопольные машины с пандусом для маломобильных пассажиров. Как внутри, так и снаружи троллейбусов есть кнопки вызова экипажа для их посадки и высадки.

Новый транспорт вышел и на действующий городской маршрут № 15, сейчас здесь курсируют шесть «Адмиралов». Остальные машины проходят необходимую подготовку и тоже скоро выйдут на линию.

В этом году существенно обновился общественный транспорт Воронежа – муниципальная транспортная компания приняла 58 автобусов марки «ЛиАЗ», одобренных в рамках второй заявки нацпроекта **«Безопасные качественные дороги»**. Перед тем как отправиться в столицу Черноземья, вся техника прошла тщательную проверку – приемку осуществляли откомандированные сотрудники «Воронежпассажиртранс».

После необходимой подготовки подвижной состав будет направлен на маршрут № 8, а также позволит увеличить выпуск на маршруте № 49. Таким образом, вторая партия льготных автобусов будет распределена на магистральные маршруты новой сети.

«В прошлом году мы защитили две заявки на уровне Минтранса РФ и получили возможность больше всех в стране приобрести автобусов по льготному лизингу. Общее количество составляет 140 единиц: 120 из них для нашего муниципального предприятия и 20 – для частного перевозчика. Сейчас мы уже набираем водителей и проводим их обучение. Автобусы из

последней партии в кратчайшие сроки получат лицензию и другие необходимые документы и тоже выйдут на линию», – прокомментировал глава Воронежа Вадим Кстенин.

Поступившие ЛиАЗы, как и прибывшие в 2020 году, имеют 105 мест общей вместимости и серьезную техническую комплектацию. Часть нового транспорта, сменив старый, курсирует по городским маршрутам, и разницу жители Воронежа уже ощутили.

«Новые автобусы внутри очень комфортные: табло, на котором можно проследить время, удобный подъем – ступеньки пониже, удобные ручки – это очень важно для тех, кто ежедневно пользуется общественным транспортом», – поделилась Марина, пассажир автобуса маршрута № 49, на котором раньше работали автобусы малой вместимости.

Вторую заявку на обновление подвижного состава одобрили и Череповцу Вологодской области, 17 современных автобусов ЛиАЗ должны прибыть в город до конца апреля.

В качестве топлива в новых автобусах используется природный газ. По словам мэра Череповца Вадима Германова, использование газомоторного топлива дает существенную экономию на эксплуатационных расходах. «Именно поэтому мы решили и дальше закупать для муниципальной автоколонны именно ЛиАЗы», – отметил градоначальник.

Отметим, в прошлом году город металлургов и химиков уже получил 17 новых автобусов марки «ЛиАЗ», которые успешно работают на городских маршрутах. Директор Череповецкого химико-технологического колледжа Елена Быкова уверена, что все череповчане, в том числе студенты, по достоинству оценили новые автобусы.

«Безопасные, теплые и комфортабельные, при этом экологически чистые. Поэтому очень приятно, что скоро таких современных машин на улицах города станет еще больше. Год от года Череповец приобретает лоск современных европейских городов, где главным принципом жизни является комфорт и удобство для жителей», – отметила Елена Быкова.

По словам специалистов череповецкой администрации, автобусы будут использоваться на самых востребованных городских маршрутах и позволят вывести с линии устаревший транспорт. До конца августа ожидается поставка еще 18 ЛиАЗов.

«Транспортная инфраструктура Череповца развивается ударными темпами: строятся и расширяются дороги, прокладываются новые улицы. А в августе

2022 года будет запущен в эксплуатацию второй мост через Шексну, который объединит единой логистической цепью все четыре крупных района города. Конечно, существенно перераспределятся транспортные потоки, будут запущены новые кольцевые автобусные маршруты. Поэтому очень важно, чтобы и сам общественный транспорт соответствовал этим качественным изменениям», – говорит губернатор Вологодской области Олег Кувшинников.

Всего в 13 городских агломераций в этом году поставят 412 транспортных средств – 305 автобусов и 107 троллейбусов. На эти цели в федеральном бюджете предусмотрено 3,5 млрд рублей.

<https://национальныепроекты.рф/news/post-sdal-post-prinyal-na-smenu-staromu-transportu-prihodyat-novye-avtobusy-i-tramvai->

### **НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ.РФ; 2021.04.25; В АДЫГЕЕ ЗАВЕРШАЕТСЯ СТРОИТЕЛЬСТВО ТРОТУАРОВ ВДОЛЬ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ**

В республике Адыгея до конца апреля появятся восемь новых тротуаров вдоль региональных автодорог общей протяженностью более 15 км. По сведениям министерства строительства, транспорта, жилищно-коммунального и дорожного хозяйства республики, строительство идет на средства национального проекта «**Безопасные качественные дороги**».

Строятся тротуары там, где региональные дороги являются улицами в населенных пунктах. В частности, возводится тротуар на автодороге Кужорская – Сергиевское – Дондуковское протяженностью 2,3 км в селе Сергиевском. Дорожные рабочие уже установили бордюрный камень, отсыпали гравийное основание под тротуар, уложили большую часть асфальтного покрытия тротуара.

Тротуар в Сергиевском особенно важен именно на выбранном участке – он ведет к местной школе. Обеспечение безопасности дорожного движения, тем более для самых младших участников дорожного движения – важнейшая задача нацпроекта «**Безопасные качественные дороги**». Нацпроекты, инициированные президентом РФ Владимиром Путиным, стартовали в 2019 году.

<https://национальныепроекты.рф/news/v-adygee-zavershaetsya-stroitelstvo-trotuarov-vdol-regionalnykh-dorog>

### НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ.РФ; 2021.04.24; В УЛАН-УДЭ СТАРТОВАЛИ ДОРОЖНЫЕ РАБОТЫ НА 12 УЛИЦАХ

В республике Бурятия стартовали масштабные дорожные работы на объектах национального проекта «**Безопасные качественные дороги**». К ремонту приступили в Улан-Удэ, а также в селах Прибайкальского и Завгаровского районов, сообщили в **пресс-службе** Росавтодора.

Так, в столице Бурятии подрядные организации ведут работы на 12 улицах: Комсомольской, Королева, Камова, мкр. Верхняя Березовка, мкр. Аршан, бульвар Карла Маркса, мкр. Тулунжа и Поселье, Чертенкова, Юного коммунара, Павлова и 113 мкр.

В населенных пунктах Итанца, Татаурово, Ильинка Прибайкальского района, в селе Новая Брянь и в поселке Онохой Заиграевского района проводятся подготовительные работы: специалисты фрезеруют старый асфальт, демонтируют бордюрные камни.

«В рамках нацпроекта особое внимание уделяется дорогам, ведущим к социально значимым объектам. Например, улица Русина в Новой Бряни проходит через центр села, ведет к районной больнице и школе. Именно по поводу нее поступало большое количество обращений от местных жителей», – отметил Александр Гоге, руководитель регионального профильного министерства.

Кроме того, в республике ведется проверка асфальтобетонных заводов их готовности к строительному сезону.

Напомним, в 2021 году благодаря нацпроекту «**Безопасные качественные дороги**» в Бурятии отремонтируют более 100 км региональных и муниципальных дорог. В перечень объектов вошли 46 участков общей протяженностью 107 км. Нацпроект призван сделать дороги страны комфортными и безопасными. Основная цель нацпроекта – снизить смертность в результате ДТП в 3,5 раза. Нацпроекты, инициированные президентом РФ Владимиром Путиным, стартовали в 2019 году.

<https://национальныепроекты.рф/news/v-ulan-ude-startovali-dorozhnye-raboty-na-12-ulitsakh>

### НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ.РФ; 2021.04.24; В КАЗАНИ ОТРЕМОНТИРУЮТ УЛИЦУ ГАГАРИНА

Улицу Гагарина в Казани отремонтируют в этом году благодаря национальному проекту «**Безопасные качественные дороги**». Об этом сообщили в **пресс-службе** Миндортранса РТ.

В ведомстве уточнили, что отремонтируют участок улицы от проспекта Ибрагимова до улицы Гашека. Всего будет отремонтировано 1,3 км дорог.

На участке проведут замену барьерных ограждений и дорожных знаков, а верхний слой дорожного покрытия уложат из высокопрочного асфальтобетона.

С помощью нацпроекта «**Безопасные качественные дороги**» в Казани отремонтируют 11 городских улиц. Нацпроект призван сделать дороги страны комфортными и безопасными. Основная цель нацпроекта – снизить смертность в результате ДТП в 3,5 раза. Нацпроекты, инициированные президентом РФ Владимиром Путиным, стартовали в 2019 году.

<https://национальныепроекты.рф/news/v-kazani-otremontiruyut-ulitsu-gagarina>

**РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; АЛЕКСЕЙ ЧУРИКОВ; 2021.04.26; К ПИРАМИДАМ С ТЕСТОМ; РОССИЯ ВОЗОБНОВИТ ПОЛЕТЫ В ШАРМ-ЭШ-ШЕЙХ И ХУРГАДУ**

Россия и Египет объявили о восстановлении авиасообщения между двумя странами. Договоренность об этом была достигнута в ходе телефонного разговора между президентом РФ Владимиром Путиным и египетским лидером Абдель Фаттахом ас-Сиси. Как отметили в администрации российского президента, это стало возможным благодаря «завершению совместной работы по обеспечению высоких стандартов авиационной безопасности в египетских аэропортах».

Египетские власти заявили о полной готовности не только принять российских туристов, но и обеспечить их безопасность в условиях пандемии. В министерстве туризма и древностей Египта отметили, что активно идет вакцинация от коронавируса работников туристического сектора страны. Кроме того, для египетских гостиниц продолжает действовать требование о наличии сертификата, для получения которого отель должен быть оснащен средствами личной защиты, иметь оборудованный медпункт, а также соблюдать правила дезинфекции. От туристов требуется наличие действительного ПЦР-теста на COVID-19, сделанного не ранее чем за 72 часа до прилета.

Ведется работа по согласованию расписания будущих авиарейсов. При этом в российском Федеральном оперативном штабе по борьбе с коронавирусом сообщили, что сведения о количестве рейсов из России в Хургаду и Шарм-эш-Шейх могут появиться уже во второй половине мая. В Ассоциации

туроператоров России отметили, что работу на египетском направлении готовы возобновить семь крупнейших туроператоров.

<https://rg.ru/2021/04/25/rf-i-egipet-obiavili-o-vosstanovlenii-aviasoobshcheniia-mezhdu-stranami.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.04.26; ЗАЧЕМ РОССИИ НУЖЕН СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ**

Северный морской путь считается одним из самых перспективных проектов России в области транзитных грузовых перевозок. Но для развития маршрута нужно расширить подходы к портам, создать базы обслуживания судов, построить ледокольный флот.

Прогнозировать интерес к альтернативным маршрутам можно с учетом мирового тренда на многовекторное развитие транспортных путей, говорит председатель совета директоров логистической компании NAWINIA Рустам Юлдашев. Северный морской путь (СМП) – среди альтернатив. Но пока на этом направлении преимуществом России являются только сроки доставки грузов. Отстают инфраструктура, сервисное обслуживание и даже нормативное регулирование, отмечает он. Для привлечения грузоперевозчиков и инвесторов нужен более свободный режим использования маршрута.

С учетом климатических условий Арктики по СМП можно как минимум пустить насыпные грузы, которые устойчивы к низким температурам и сейчас идут балкерами из Азии на Европу и обратно, отмечают в АСЕХ. Но для работы на перспективу нужны современные контейнеровозы. Как указывают в компании Fesco, на логистику в контейнерах переходит все больше компаний.

На прошлой неделе президент **Владимир Путин** заявил, что навигация по Северному морскому пути в ближайшие годы может стать круглогодичной: «В самое ближайшее время, в ближайшие годы движение по Северному морскому пути может стать круглогодичным». Сейчас суда могут ходить по Севморпути только пять месяцев в году. Для увеличения периода навигации нужны ледоколы.

Необходимые инвестиции в развитие маршрута эксперты оценивают в 15 млрд долл. С учетом планов по увеличению его пропускной способности к 2030 году до 110 млн тонн в год суммарная стоимость грузов, по приблизительным оценкам, составит около 5,5 млрд долл., а доходы – около 900 млн долл. в год. То есть проект в ближайшее время не окупится.

Однако его значение в другом. В прилегающих регионах будут запущены долгосрочные механизмы экономического роста. Северный широтный ход позволит снизить затраты на транспортировку нефти и газа на азиатском и

европейском направлении. В рамках проекта предполагается создать более двух тысяч рабочих мест. Наконец, рост транспортного потока стимулирует развитие производств в регионах.

Главы Санкт-Петербурга, Мурманской и Архангельской областей, Сахалина и Камчатки обратились к зампреду правительства – полпреду президента в ДФО Юрию Трутневу с предложением продлить СМП от Петербурга до Владивостока. Сейчас границы СМП проходят от Карских Ворот до мыса Дежнева на Чукотке. Если расширить границы, считают авторы инициативы, удастся вовлечь в грузоперевозки морем транспортную и промышленную инфраструктуру в Петербурге, Архангельской и Мурманской областях, на Камчатке и Сахалине.

Это также поможет решить проблему обратной загрузки артерии. Сейчас поток грузов в основном идет с Востока на Запад. В Республике Коми заявили, что готовы заполнить не менее 10% объема обратной грузовой базы Севморпути продукцией деревообработки, идущей на экспорт в Азию.

Наметились также перспективы обеспечения СМП ледоколами. В октябре 2020 года прошла приемка головного атомного ледокола «Арктика». Скоро к нему присоединятся еще четыре ледокола. Ради развития проекта к 2024 году построят также гидрографическое судно ледокольного класса для изучения морского дна и обеспечения безопасной навигации в акватории Севморпути.

<https://rg.ru/2021/04/25/reg-szfo/zachem-rossii-nuzhen-severnyj-morskoj-put.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.04.26; ЕГИПЕТСКИЕ СИЛЫ; РОССИЯ ВОЗОБНОВИТ ПОЛЕТЫ В ШАРМ-ЭШ-ШЕЙХ И ХУРГАДУ**

Президенты России и Египта **Владимир Путин** и Абдель Фаттах ас-Сиси в ходе телефонного разговора договорились о восстановлении полноформатного авиасообщения между странами, в том числе в египетские курорты Шарм-эш-Шейх и Хургаду. Туда российские туристы не летают с 2015 года.

Регулярные рейсы в Каир восстановили в апреле 2018 года, но туры через Каир большой популярностью не пользовались. Если в 2014 году в Египте отдохнуло 3,1 млн россиян, и они принесли египетской туротрасли доход в 2,5 млрд долларов, то в 2019 году на Красное море выехало всего около 120 тысяч россиян.

Впрочем, поехать прямыми рейсами на курорты Египта на длинные майские выходные не удастся. Конкретное решение, в том числе по количеству рейсов, будет принято только во второй половине мая, уточнили в оперштабе по предупреждению завоза и распространения новой коронавирусной инфекции.

Египет, конечно, заинтересован в том, чтобы как можно быстрее восстановить доходы от российских туристов, особенно на фоне приостановленного с 15 апреля прямого авиасообщения с курортами Турции. Но спрос будет зависеть от количества чартерных рейсов и стоимости перелета, говорит вице-президент Ассоциации туроператоров России Дмитрий Горин. Если не будет ограничений по числу прибывающих туристов, спрос на Египет будет высокий. Но если в неделю будет летать всего по два рейса, стоимость перелета окажется очень высокой. Горин напомнил, что в Турцию еженедельно летало по разным направлениям более 150 рейсов.

<https://rg.ru/2021/04/25/rossiia-vozobnovit-polety-v-sharm-esh-shejh-i-hurgadu.html>

**РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.04.26; С ГРУЗОМ ПРИБЫЛИ; КАК РОССИЯ УСКОРЯЕТ ПЕРЕВОЗКУ ТОВАРОВ ПО СУШЕ И МОРИЮ**

К 2030 году Россия планирует пропускать через свои транспортные транзитные коридоры до 400 млн тонн грузов в год, около 2,5% от прогнозируемых объемов мировой торговли. Доходы от транзита могут достичь 100 млрд долларов в год, подсчитали эксперты «РГ». Это налоги в бюджет, инвестиции в строительство терминалов, дорог и средства на оплату новых рабочих мест в регионах, обслуживающих транспортные артерии. Примерно столько же российские компании зарабатывают сейчас на экспорте оружия и нефти в совокупности. Реализации планов по развитию транспортных коридоров помогут тренды мировой торговли.

Сейчас в мире перевозится более 13 млрд тонн грузов в год на сумму примерно 30 трлн долларов. К 2030 году, по прогнозам Всемирной торговой организации (ВТО), объем мировой торговли вырастет на треть, то есть примерно до 17 млрд тонн грузов в год. По данным ЮНКТАД, рост мировой торговли будет замедляться.

Сказываются нарастающие противоречия, говорит заведующий московским отделением Института проблем транспорта РАН Владимир Цыганов. В созданном за последние 30 лет глобализированном мире США проиграли Китаю, который благодаря глобализации неограниченно получал капитал, технологии и теперь стал главным конкурентом Штатов. «Единственный способ для США бороться с Китаем – деглобализировать его, то есть перекрыть источники доходов за счет огромного экспорта», – говорит эксперт. А это означает переход к автаркиям, то есть к замыканию внутри субрегионов. По прогнозу Oxford Economics, к 2030 году мировые производственные центры будут перемещаться ближе к финальным рынкам сбыта.

Скажутся и ограничения существующей инфраструктуры. По данным ЮНКТАД, с 1974 по 2008 год суммарная вместимость морских контейнеровозов в мире выросла в 35 раз, до 12 млн единиц двадцатифутового эквивалента. «Глобализация была основным трендом мировой торговли с 60-х годов прошлого века и сопровождалась ростом объема морских контейнерных перевозок, увеличением количества и размера судов. Это, в частности, привело и к недавнему коллапсу в Суэцком канале, который стал для них «узком», – поясняет руководитель Международного логистического альянса АСЕХ Мирослав Золотарев.

В результате вырастет потребность в альтернативных маршрутах, говорят эксперты. Россия может предложить как водные трассы – Северный морской путь (СМП), так и сухопутные – БАМ и Транссиб с Востока на Запад и транспортный коридор «Север – Юг».

Сейчас по объемам транзитной перевозки лидируют БАМ и Транссиб. По этому маршруту между Азией в Европой ежегодно проходит 120 млн тонн грузов. К 2024 году поток планируется нарастить до 180 млн тонн. Но и этих мощностей будет мало с учетом растущей экономики Китая, расширения контейнерной перевозки в Европу и собственных планов России по увеличению экспорта через порты Дальнего Востока. Потому рассматривается вариант увеличения пропускной способности на **Восточном полигоне** к 2030 году до 260-280 млн тонн.

Сухопутный транспортный коридор «Север – Юг» сейчас обслуживает около 17 млн тонн грузов в год. К 2030 году, по прогнозу минэкономразвития, объем вырастет до 30 млн тонн в год. В этом случае российская транспортная инфраструктура может быть загружена товарами из Ирана, Индии и государств Персидского залива, поступающих в Северную Европу. Коридор включает несколько построенных железнодорожных веток. Главная из них – «Бусловская – Санкт-Петербург – Москва – Рязань – Саратов – Волгоград – Астрахань» протяженностью 2,5 тысячи км. Основой сухопутных транзитных путей России станут железные дороги. Автомобильные трассы их все же только дополняют, считает советник генерального директора НИИ автомобильного транспорта Михаил Низов. Ситуацию вряд ли изменит даже строительство трассы М-12 Москва – Казань.

Основную роль в мировой торговле по-прежнему будут играть морские пути. Для России идеальный вариант – развитие СМП, считает Цыганов. При относительно небольших вложениях в инфраструктуру он в будущем позволит существенно сократить затраты времени и средств. За 2020 год по СМП было перевезено 33 млн тонн грузов. Планы на 2030 год – 110 млн тонн грузов в год.

«У России есть все шансы довести объемы транзитных перевозок до планируемого уровня при условии достаточных инвестиций в инфраструктуру, расширения погранпереходов, где сейчас создаются огромные заторы, решения вопросов модернизации путей, вагонного и контейнерного парка», – говорит Золотарев. Пока, по оценкам Всемирного экономического форума, Россия занимает 99-е место в мире по качеству автодорог, 74-е – по индексу качества инфраструктуры, 75-е – по эффективности логистики.

<https://rg.ru/2021/04/25/kak-rossiia-uskoriaet-perevozku-tovarov-po-sushe-i-moriu.html>

### **КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ; 2021.04.26; БАМ И НЕ СНИЛОСЬ; К СТРОЙКЕ МОГУТ ПРИВЛЕЧЬ ОСУЖДЕННЫХ**

Правительство может вернуться к практике использования труда заключенных на строительстве БАМа, где остро не хватает рабочих рук. Подобный опыт у государства есть: в 1930-х годах дорога строилась силами сотен тысяч заключенных БАМлага и пришедших ему на смену исправительно-трудовых лагерей. Юристы полагают, что существующая нормативная база позволяет привлекать осужденных к подобным работам, но лишь на условиях оплаты по договору с учреждениями ФСИН и с существенными ограничениями, соблюдение которых может потребовать значительных материальных ресурсов.

Правительство обсуждает возможность привлечения к строительству инфраструктурных объектов БАМа и Транссиба осужденных. До 14 мая, следует из протокола совещания у вице-преьера Марата Хуснуллина 9 апреля, Минтрансу, ФСИН и ОАО РЖД поручено проработать этот вопрос, обсудив также «создание инфраструктуры для их размещения». В секретариате господина Хуснуллина, ОАО РЖД и Минтрансе от комментариев отказались, во ФСИН не ответили на запрос “Ъ”. Но четыре источника “Ъ” подтвердили факт обсуждения этого вопроса.

Стройка на БАМе, которая обещает продлиться до 2030 года, сейчас испытывает острый недостаток кадров – как в связи с масштабом работ, так и из-за нехватки мигрантов, не вернувшихся в страну после COVID-19 (подробнее см. “Ъ” от 20 апреля). Дефицит кадров закрывают в том числе и железнодорожными войсками: 3 тыс. военнослужащих должны уже в этом году приступить к стройке. Но пока у ОАО РЖД мобилизовано только порядка 5 тыс. строителей из необходимых 15 тыс.

Исторически вклад заключенных в строительство БАМа огромен.

В 1932 году приказом ОГПУ был создан БАМлаг, входивший в систему ГУЛАГ НКВД. Через него прошло порядка 2 млн человек, на середину 1935

года в нем содержалось одновременно свыше 160 тыс. человек, в мае 1938 года – 255 тыс. человек. К моменту ликвидации БАМлага и его реформирования в 1938 году в Управление железнодорожного строительства НКВД на Дальнем Востоке силами заключенных был построен участок БАМ–Тында длиной 190 км, соединяющие БАМ с Транссибом линии Известковая–Ургал и Волочаевка–Комсомольск-на-Амуре. С 1932 по 1953 год с перерывом и разбором уже уложенных во время войны временных путей были построены участки Комсомольск–Совгавань, Тайшет–Братск, Братск–Усть-Кут.

Законодательство РФ в ст. 103 «Привлечение к труду осужденных к лишению свободы» УИК РФ предусматривает возможность участия лиц, отбывающих наказание, в работах как в исправительном учреждении, так и за его пределами, говорит партнер юрфирмы «Рустам Курмаев и партнеры» Дмитрий Горбунов. На заключенных, уточняет он, распространяются конституционные гарантии, регулирующие трудовые правоотношения с учетом особенности статуса отбывающих наказание. «В большей степени обычно на работы привлекаются лица, которые изъявляют соответствующую волю, – отмечает он. – Обычно это существенно учитывается при рассмотрении ходатайств об УДО».

Партнер коллегии адвокатов Pen & Paper Екатерина Тягай полагает, что при соблюдении нормативно установленных условий потенциально возможно привлечение отдельных категорий осужденных к работам по строительству магистрали.

Она отмечает, что по закону «Об учреждениях и органах, исполняющих уголовные наказания в виде лишения свободы» заключенные могут привлекаться к оплачиваемому труду на объектах организаций любых организационно-правовых форм, расположенных как на территориях учреждений, исполняющих наказания, так и вне их, но при условии обеспечения их изоляции и охраны. Привлекаться так они могут на основании соответствующих договоров. Без оплаты заключенные могут работать только по благоустройству исправительных учреждений и прилегающих территорий.

При этом, уточняет Екатерина Тягай, существует ряд работ, к которым осужденные не допускаются в принципе: это работа в административных зданиях, где хранятся служебная документация или специальные технические средства, ночными сторожами на удаленных объектах, водителями оперативных машин и т. п. В целом, подчеркивает юрист, для обеспечения соблюдения нормативных условий привлечения осужденных могут «потребоваться значительные материальные ресурсы».

<https://www.kommersant.ru/doc/4791351>

### **ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА ЕРЕМИНА; 2021.04.26; ДА ТЫ ГОНИШЬ: ПОЧЕМУ РАСТЕТ ЧИСЛО АВАРИЙ С САМОКАТАМИ; СРЕДСТВА ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ ХОТЯТ ПРИРАВНЯТЬ К МОПЕДАМ**

Самокаты, сегвеи, моноколеса и другие подобные средства передвижения стали уже привычными участниками дорожного движения в больших городах. Но, несмотря на популярность, их правовой статус пока никак не урегулирован. Кроме того, за прошлый год число аварий со средствами индивидуальной мобильности (СИМ) только в столице выросло на 66%. Какие принимаются меры и что ожидает владельцев СИМ, разбирались «Известия».

#### Больше аварий

По данным московского ЦОДД, в 2020 году в столице произошло 156 ДТП с участием СИМ (2% от общего числа аварий), и это на 66% больше по сравнению с предыдущим годом. 62% из них случились на проезжей части, в них пострадали 158 человек (85 взрослых, 73 ребенка).

За три месяца 2021 года уже зафиксировано 14 ДТП с участием СИМ, в которых пострадало 12 взрослых и один ребенок. Из них четыре ДТП произошли во дворе, 10 – на дороге. В основном в аварии попадают самокаты и электросамокаты.

#### Статус не определен

В настоящий момент в ПДД не упомянуты электросамокаты, а управляющие ими лица не выведены в отдельную группу участников дорожного движения и не наделены каким-либо статусом.

В ЦОДД отмечают, что неопределенность статуса малого электротранспорта препятствует его развитию:

– При движении по тротуару электротранспорт создает опасность пешеходам, пользователи СИМ зачастую игнорируют меры предосторожности. Можно сказать, что сейчас отсутствует культура управления электротранспортом, а также его административное регулирование.

Летом средства индивидуальной мобильности очень востребованы и популярны у горожан. Например, за первую неделю с момента открытия проката самокатов (4–11 апреля) москвичи совершили 60 тыс. поездок. Кроме того, СИМ помогают разгружать общественный транспорт и снизить периодичность использования личного автотранспорта. Для управления СИМ не требуются специальные навыки, что позволяет охватить больше потенциальных пользователей.

В связи с растущей популярностью СИМ в ЦОДД считают необходимым внесение изменений в ПДД.

Без гонок и пассажиров

Осенью прошлого года ЦОДД разработал и направил свои предложения в Минтранс России. Были предложены следующие правила и ограничения:

- максимальная скорость для СИМ на проезжей части – не более 25 км/ч;
- на тротуаре безусловный приоритет у пешеходов, СИМ должны двигаться со скоростью пешеходного потока, а при создании помех – спешиться;
- движение по магистралям и дорогам для автомобилей (ТТК, МКАД и т. д.) для СИМ должно быть запрещено, а электрический личный транспорт, достигающий на скорости выше 25 км/ч, приравнивается к мопедам;
- СИМ может пользоваться только один человек, брать на борт кого-то еще запрещено;
- дети до семи лет должны будут носить световозвращающие элементы и шлем, для взрослых это будет рекомендацией.

Водитель или пешеход

Однако есть и другие поправки, с которыми выступает общественная палата РФ. Михаил Якимов, профессор МАДИ и участник обсуждения новых правил, отмечает, что сложность в принятии правильного решения именно в разных подходах.

– Сейчас идут очень сложные переговоры по формулировке понятия СИМ и основ для законодательной базы. Существуют два принципиально разных проекта поправок об изменении правил дорожного движения. С одной стороны, материал, подготовленный Минтрансом и МВД, а с другой – Общественной палатой. Два текста совершенно по-разному трактуют само понятие «средства индивидуальной мобильности» и граждан, использующих их. В одном случае это транспортное средство, управляют которым водители, а в другом – это простые пешеходы. Это фундаментальные отличия, и путей их преодоления на горизонте не видно. Я сомневаюсь, что до конца лета правительство одобрит какой-то закон по этому поводу. Боюсь, это всё затянется до конца года.

Так, в предложении Общественной палаты есть инициатива приравнять все средства индивидуальной мобильности (в том числе даже роликовые коньки) к транспортным средствам, а некоторые понятия немного подкорректировать. К примеру, велосипедом предлагается называть исключительно такое транспортное средство, которое приводится в движение мускульной энергией человека. Под понятие «мопед» предложено подвести механические транспортные средства, оснащенные любыми двигателями, за исключением средств индивидуальной мобильности с

гироскопической стабилизацией. Они, в свою очередь, будут называться немеханическим транспортным средством.

Сменяют прошивку

Общественные объединения владельцев СИМ поддерживают предложение МВД и Минтранса. Так, руководитель общественного движения «Малый электротранспорт России» и член экспертного совета комитета по транспорту и строительству Государственной думы РФ Александр Осипов опасается, что ограничения максимальной мощности поспособствуют расцвету бизнеса по изменению прошивок контроллеров, что повлечет за собой увеличение поломок и случаев возгорания этих устройств.

«На мой взгляд, наиболее приемлемым нужно считать законопроект Минтранса. Всё, что показали в Общественной палате на днях, не способно к существованию. Общественная палата хочет выставить все СИМ с моторами на проезжую часть и приравнять электросамокаты к мопедам. Ничего о скорости в их документе не сказано. Там есть упоминания о мощности, включение которой в законопроект о СИМ является наиболее красноречивым доказательством того, что люди, которые принимали участие в написании этого документа, не обладают должной компетенцией», – отметил Осипов.

Прокат не для лихачей

Сервисы краткосрочной аренды электросамокатов также принимают меры, чтобы обезопасить процесс использования транспорта своими клиентами.

Юлия Камойлик, **пресс-секретарь** сервиса Whoosh, разъясняет, что в городе средства микромобильности (в частности, электросамокаты) сейчас существуют в двух видах: частные и кикшеринговые:

– Сервисы кикшеринга системно регулируют скорость своего электротранспорта: например, у нас ограничение скорости в 25 км/ч. В действующих ПДД такое устройство относится к велосипедам.

Представители сервисов кикшеринга сетуют, что частные самокаты, к сожалению, не контролируются таким же образом. А ведь именно частный транспорт обычно движется с неприемлемо большой скоростью. Статистика сервиса Whoosh, предоставленная редакции, показывает, что 65% поездок – транспортные, а не развлекательные. Типичный сценарий – поездки по прямой из точки А в точку Б, мимо пробок, на расстояния до 7 км.

На свой страх и риск

Крупнейший производитель электросамокатов, китайская компания Xiaomi готова поддержать любую инициативу правительства, которая поможет урегулировать движение на дорогах и минимизировать спорные ситуации. Глава **пресс-службы** Xiaomi в России и СНГ Евгений Мосунов утверждает,

что компания со своей стороны делает всё для безопасности своего электротранспорта.

«Согласно требованиям законодательства, на своих электросамокатах мы устанавливаем скоростное ограничение на отметке 25 км/ч. Кроме того, наши самокаты оснащаются надежной тормозной системой, а также всеми необходимыми средствами оповещения звукового и светового характера. И конечно, при эксплуатации самоката мы призываем пользоваться шлемом и другими средствами индивидуальной защиты», – рассказал Мосунов.

В компании напоминают, что модификация предустановленного программного обеспечения опасна для пользователя.

– Такие действия не только приводят к аннулированию гарантии, но и могут повлечь за собой серьезные травмы. Подавляющее большинство инцидентов с участием электросамокатов Xiaomi было связано с использованием устройств, у которых была модифицирована прошивка с целью снятия скоростных ограничений. Мы делаем всё возможное, чтобы предостеречь пользователей от такого рода действий.

<https://iz.ru/1155297/elena-eremina/da-ty-gonish-pochemu-rastet-chislo-avarii-s-samokatami>

**ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПЛАТОНОВА; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.04.24;  
ПЛЯЖНАЯ РОКИРОВКА: ТУРИСТАМ ПРЕДЛОЖАТ КРАСНОЕ МОРЕ ВМЕСТО  
СРЕДИЗЕМНОГО; КУПИВШИХ ПУТЕВКИ В ЗАКРЫВШУЮСЯ ТУРЦИЮ  
РОССИЯН ОПЕРАТОРЫ СМОГУТ ОТПРАВИТЬ В ЕГИПЕТ**

Возобновление авиасообщения с Египтом, о котором оперштаб 23 апреля пообещал объявить во второй половине мая, поможет туроператорам исполнить обязательства перед путешественниками – а их накопилось уже на 20 млрд рублей, напоминают эксперты. По их мнению, это несколько снизит дефицит направлений из-за закрытия Турции, перелеты в которую, скорее всего, не начнутся и после 1 июня. Снизить заболеваемость COVID-19 в этой стране до приемлемого уровня до середины июля – августа не получится, считают вирусологи.

Не раньше августа

Президенты России и Египта договорились о полном возобновлении авиасообщения с курортами Хургады и Шарм-эш-Шейха. Об этом сообщили днем 23 апреля в канцелярии руководителя Египта Абделя Фаттаха ас-Сиси. Вскоре эту информацию подтвердил и **пресс-секретарь** российского лидера Дмитрий Песков.

Вопрос о количестве рейсов будет решен на заседании оперативного штаба по предупреждению завоза и распространения новой коронавирусной

инфекции. О принятом решении планируется сообщить во второй половине мая, рассказали в **пресс-службе штаба**.

А вот Турция для российских туристов останется закрытой и после 1 июня, уверены эксперты туристической отрасли. Ранее стало известно, что авиакомпания S7 убрала из расписания рейсы в Турцию и после 1 июня. При попытке купить билет на любую летнюю дату сайт перевозчика выдает ошибку.

Восстановление авиасообщения с Турцией зависит от эпидемиологической обстановки в этой стране. Пока суточный прирост новых случаев коронавируса там почти не снижается и составляет около 60 тыс. (по состоянию на 23 апреля, 54 тыс.). Сейчас показатель заболеваемости коронавирусом в курортной Анталье на 100 тыс. населения составляет 302 случая, в то время как критерий для возобновления Россией авиасообщения с зарубежными странами – всего 40. В связи с чем открытие Турции состоится не раньше 1 июля, а скорее 1 августа, считают эксперты туротрасли.

– Чтобы снизить порог заболеваемости, должно пройти минимум четыре инкубационных периода, то есть два месяца, – согласен главврач медцентра «Лидер-медицина» Евгений Тимаков. – Много будет зависеть от того, как в Турции идет вакцинация и формируется популяционный иммунитет. Если успешно, то через месяц, в мае, заболеваемость стабилизируется, через два – начнет прогрессивно снижаться. Думаю, к середине июля она уже резко снизится, и теоретически в середине – конце августа могут открыть авиасообщение, – отметил эксперт.

Открытия турецких направлений в июне не ждут и турагенты. Так, гендиректор «Сети магазинов горящих путевок» Сергей Агафонов, отвечая на вопрос «Известий», откроется ли Турция со 2 июня, ответил «нет». В закрытой профильной группе в Facebook турагенты также утверждают, что после открытия Египта возвращения Турции в июне ждать не стоит, иначе эти две страны оттянут поток с российских курортов.

Для Турции отсутствие британского и немецкого рынка болезненно, а российского – тем более, говорят представители турбизнеса. В среду авиасообщение с Турцией закрыл Казахстан, а это тоже немаленький рынок. Из Белоруссии и Украины туристы летать туда могут, но обе эти страны, отмечают эксперты, даже близко не смогут компенсировать российский турпоток.

Судя по всему, Турция стала искать пути выхода из ситуации – в четверг, 22 апреля, страна объявила о возобновлении авиасообщения с Великобританией. Сами британцы смогут путешествовать за границу начиная с 17 мая.

Египет не заменит

Египет будет востребован российскими туристами в том числе благодаря приемлемым ценам, которые сравнимы с турецкими, сообщил «Известиям» вице-президент Российского союза туриндустрии (РСТ) Юрий Барзыкин.

– Открытие Египта выгодно для туристов, авиаперевозчиков, туроператоров. Россиянам нужен пляжный отдых, а сейчас у нас острый дефицит пляжных направлений, – заметил он.

Много времени на организацию туров после объявления даты открытия границ туроператорам не понадобится, считает специалист.

– Для некоторых туроператоров, которые уже сегодня отправляют на египетские курорты туристов через Каир и третьи страны, времени на формирование туров не потребуется: этот продукт на базах есть и сейчас, он просто подешевеет. Остальным туроператорам для того, чтобы поднять чартеры, понадобится где-то неделя, – пояснил эксперт.

Российский турбизнес сейчас преимущественно настроен на открытие Египта, Греции, Кипра и Туниса, сообщил «Известиям» вице-президент Ассоциации туроператоров (АТОР) Дмитрий Горин.

– Если эти четыре страны откроются, это отчасти компенсирует потерю Турции. Основной поток пойдет в Египет, а оставшиеся три страны суммарно привлекут не более 1,5 млн российских туристов, – отметил он.

По словам эксперта, лучшего времени для открытия Египта не найти – это снизит дефицит направлений из-за закрытия Турции и поможет туроператорам исполнить обязательства перед путешественниками, которых в связи с этим появилось как минимум на 20 млрд рублей. В частности, крупнейший туроператор Anex Tour уже поставил рейсы в Каир из четырех российских городов. Как только откроют курорты, эти рейсы сразу «развернут» в Хургаду и Шарм-эш-Шейх.

Возвращение Египта в ассортимент – существенное преимущество в условиях закрытой Турции, но говорить о спасении рынка в контексте данного события не приходится, считает гендиректор TEZ TOUR Воскан Арзуманов. Климат в Египте летом отличается от турецкого – он сухой и жаркий, не все туристы готовы отдыхать в такую погоду. В то же время цены на отдых сравнимы с турецкими: тур на неделю в отель 4\* с питанием «всё включено» обойдется от 25 тыс. рублей на человека.

Вопрос двух недель

Росавиация и Минтранс не комментируют вопрос возобновления полетов на курорты Египта, сказали «Известиям» в **пресс-службе** ведомств.

О готовности начать полеты после открытия авиасообщения с курортами Египта «Известиям» сообщили представители авиакомпаний «Россия», Utair, Azur Air, «Уральских авиалиний», Nordwind.

– Авиакомпания Azur air полностью готова совершать рейсы по курортным направлениям Египта. Сейчас мы ожидаем детальную официальную информацию от регулятора, после которой авиакомпания сможет в кратчайшие сроки сформировать программу полетов, – сказал представитель компании.

В «России» уточнили, что с традиционным партнером, крупнейшим туристическим оператором «Библио-Глобус», компания готова к выполнению рейсов, как только все разрешения будут получены. Utair прорабатывает программу полетов и готов запустить рейсы в Египет после официального разрешения.

Пользователи метапоисковика авиабилетов Aviasales стали в пять раз чаще искать билеты из России в Египет, сообщил «Известиям» представитель агрегатора.

Новости об открытии направлений традиционно приводят к увеличению интереса со стороны клиентов, сообщила «Известиям» представитель сервиса для планирования путешествий OneTwoTrip Елена Шелехова. По ее словам, 23 апреля в период с 13:00 до 15:00 количество поисковых запросов на рейсы в Египет увеличилось на 210% в сравнении с аналогичным периодом 22-го числа.

– Рост интереса россиян к Египту логичен после закрытия Турции. В Турцию ехали как любители прогулок по узеньким историческим улочкам Стамбула, так и ценители отдыха на пляжах Анталы, – отметила Елена Шелехова. – В Египте любителей активного отдыха могут привлечь популярные исторические достопримечательности, а пляжи Хургады и Шарм-эш-Шейха традиционно любимы россиянами.

Любое расширение перечня доступных направлений и для авиакомпаний, и для пассажиров – благо, считает исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. По его словам, стоит ожидать высокой конкуренции между перевозчиками, в результате которой их доходность будет небольшой. Те компании, кто первым запустит рейсы и установит цены с премией, смогут заработать, считает он.

Согласование с египетскими аэропортами условий наземного обслуживания тоже займет немного времени, сообщил «Известиям» представитель авиакомпании Red Wings.

– Другой вопрос, что нашим партнерам-туроператорам нужно время, чтобы продать достаточное количество туров для загрузки первых рейсов, – уточнил собеседник «Известий».

Обычно с момента старта продаж до начала полетов нужны две-три недели. Но в данном случае, добавил эксперт, с учетом высокого спроса на морской отдых и ограниченного количества вариантов может потребоваться и меньше времени.

<https://iz.ru/1156018/anastasiia-platonova-maksim-talavrinov/pliazhnaia-rokirovka-turistam-predlozhat-krasnoe-more-vmesto-sredizemnogo>

**ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДРА ПОЛЯНСКАЯ; 2021.04.24; ПЛЫВЕТ ПЕРЕД ГЛАЗАМИ: РЫНОК РЕЧНЫХ КРУИЗОВ БЛИЗОК К ВОССТАНОВЛЕНИЮ; ДИНАМИКА СПРОСА ВНУШАЕТ ОПТИМИЗМ**

Новый сезон речных круизов по традиции стартует в конце апреля. Рынок восстанавливается после кризиса: на этот вид отдыха снова высокий спрос, темпы бронирования выше, чем в 2019 году. Туроператоры пытаются поймать эту волну, но против них продолжают работать некоторые внешние факторы. О причинах хорошей загрузки и актуальных тенденциях – в материале «Известий».

Ускорить ход

Рынок речных круизов в преддверии лета-2021 находится в целом на позитивной волне. Состояние этого сегмента в плане объема продаж сопоставимо с докризисным, говорят эксперты. Впрочем, того же нельзя сказать о финансовой составляющей, если учитывать убытки прошлого сезона.

Характеризуя ситуацию на рынке, Андрей Михайловский, генеральный директор круизного центра «Инфофлот», приводит такой пример: «Суммарно на середину апреля спрос на 10–20% превышает данные 2019 года, а ежедневная динамика на 35–40% выше значений докризисного 2019 года».

Аналогичную картину рисуют и в компании «ВодоходЪ». Клиенты компании бронируют круизы активнее, чем в 2019 году. «Мы наблюдаем увеличение числа бронирований, интерес у россиян к речным круизам значительно вырос. Положительная динамика обусловлена несколькими факторами: это и введение кешбэка, и запрет на перелеты в Турцию, после которого к нам начали обращаться туристы, которые ранее не интересовались круизами. Фиксируем интерес к нашим новым люксовым продуктам – круизы по Азовскому и Черному морям, енисейская экспедиция. Число бронирований в этом году выросло более чем на 25%» – рассказал Илья Суховольский, заместитель генерального директора по развитию компании «ВодоходЪ».

В компании «Мостурфлот» на данный момент 90% всех продаж приходится на туры с кешбэком. Продажи на июль-август пока не активизировались. В рамках кешбэка 40% бронирований приходится на люксовый сегмент.

Рост спроса на теплоходы высокого уровня – один из главных трендов этого года. Выбирают люксовые суда как возвратные туристы, так и новички, которых заметно прибавилось.

Чуть хуже обстоят дела у тех, кто был ориентирован на иностранных туристов. По словам заместителя генерального директора по туризму компании «Мостурфлот» Светланы Гончаровой, в новом круизном сезоне будет задействовано в два раза больше теплоходов, чем в 2020 году, в том числе суда, которые ранее работали только на гостей страны. Но при этом суммарно будет использовано (по данным крупных компаний) лишь около 65% от объема флота 2019 года. Несколько компаний, которые специализировались на иностранцах, пока так не возобновляли работу: их четырехпалубные теплоходы пока на приколе.

### Новая волна

Из-за связанных с пандемией ограничений многие туристы впервые попробовали круизный отдых внутри России. В этом году они возвращаются уже осознанно. Есть и новые клиенты. Возвратность в круизном сегменте составляет 80–85%.

Туристы-новички, как правило, выбирают короткие маршруты выходного дня. Согласно статистике, в лидерах традиционно питерское направление, востребованы также недельные круизы по Оке и Волге.

Привлекают пассажиров и более экзотические маршруты. Есть спрос на путешествия по сибирским рекам. В 2021-м туристов ждут круизы по Иртышу и Оби на теплоходе «Северная сказка». Что касается Байкала, то это сейчас тоже популярное направление – там ходят небольшие суда, рассчитанные на 15–20 кают, рассказывает Андрей Михайловский.

В компании «ВодоходЪ» наблюдают высокую загрузку круизов на Соловецкие острова на четырехпалубном теплоходе «Александр Пушкин». Это единственный способ добраться до Соловков в комфортных условиях и без пересадок. «На этот год остались считаные места, более 90% туров было выкуплено еще в ноябре прошлого года, на это направление идет активное бронирование уже на 2022 год», – рассказывает Суховольский.

В «Водоходе» также фиксируют положительную динамику бронирований экспедиционных круизов по Енисею. 50% рейсов на 2021 год уже выкуплены. Наиболее загружены рейсы с конца июня до середины августа – в высокий сезон. Эксперты говорят, что енисейская экспедиция на теплоходе – редкая возможность побывать в самых живописных и колоритных местах

Красноярского края, имея при этом максимально комфортные условия размещения.

### Доступный комфорт

Повышение уровня качества продукта является немаловажным фактором, стимулирующим продажи. Большинство теплоходов прошли коренную модернизацию. Туристам сейчас доступны разные форматы отдыха (от бюджетных до люксовых), понятные и востребованные людьми, которые привыкли отдыхать за границей. Российские предложения ничем не уступают зарубежным, заверяет Светлана Гончарова. Она рассказывает, что в ассортименте компании есть ответ норвежским фьордам – круиз на теплоходе люкс-класса «Александр Грин» по Ладожским шхерам. Проявляют интерес туристы и к необычным экскурсиям на вертолетах и катерах. Можно, например, пролететь на вертолете из Нижнего Новгорода в Дивеево или полетать над шхерами.

Общий уровень продукта вырос, говорят эксперты, но на ценах негативно это не отразилось. Вопреки устоявшемуся стереотипу, круизы не стали заведомо дорогим развлечением. Рост цен относительно прошлого года составил 5–10%. Один круизный день (каюта с удобствами, трехразовое питание, 1–2 экскурсии) стоит в среднем 5,5–6 тыс. рублей на человека, рассказывает Михайловский.

### Море зовет

Перспективными называют эксперты и морские круизы в российских водах. До 99% продающихся круизов приходится на речные маршруты, но спрос на морские путешествия также растет. До недавних пор по морю ходил единственный корабль – «Князь Владимир». В предстоящем сезоне туристы смогут отправиться в морской круиз по Черному и Азовскому морям на теплоходе класса люкс «Мустай Карим». Этот первый современный лайнер по праву считается пятизвездочным отелем на воде: панорамные рестораны, бары, каюты, spa-зона, разнообразная развлекательная и интересная экскурсионная программы и, конечно, отдых на пляже.

Наступает оттепель и на рынке международных круизов, которым пандемия нанесла гораздо более серьезный удар. «Пандемия, заморозившая спрос на морские зарубежные круизы, безусловно, подстегнула спрос на круизы по рекам России. Однако сейчас на волне новостей об открытии продаж круизов из Лимасола (Кипр) по греческим островам, из Афин и их доступности для вакцинированных российских туристов ситуация начала меняться», – рассказал Илья Милитицкий, генеральный директор туроператора «Бриз Лайн».

Компания получает массу звонков, активно идут бронирования. Туристы соскучились по морским зарубежным путешествиям. Важно, что туристы

могут использовать ваучеры, полученные ими взамен несостоявшихся круизов с марта 2020 года, неприменимые к речным круизам, пояснил Милитицкий.

Радоваться рано

Тем не менее бума международных круизов в этом году, конечно, не предвидится. По самым оптимистичным прогнозам российских экспертов это может произойти в 2022 году.

Рассчитывать на полное восстановление по итогам текущего года не стоит и в области речных путешествий, отмечают эксперты. «Даже если все теплоходы будут загружены, говорить о возвращении к докризисным объемам преждевременно. Напомню, объем флота меньше, чем в 2019 году. И, конечно, отсутствие иностранных туристов дает о себе знать. Внутренний поток не перекрывает потери, вызванные отсутствием въездного турпотока. Тут важно отметить, что у иностранных туристов длинная навигация, они путешествуют с начала мая до октября, у россиян – короткая. Но в любом случае в сезон мы смотрим с надеждой», – говорит Светлана Гончарова.

<https://iz.ru/1155242/aleksandra-polianskaia/plyvet-pered-glazami-rynok-rechnykh-kruizov-blizok-k-vosstanovleniiu>

**КОММЕРСАНТЪ; 2021.04.26; «НАША ГЛАВНАЯ ЦЕЛЬ – МАКСИМИЗИРОВАТЬ УЧАСТИЕ ЧАСТНОГО КАПИТАЛА»; АЛЕКСЕЙ ЧЕКУНКОВ О ПЛАНАХ ПО РАЗВИТИЮ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА И АРКТИКИ**

Вступивший в должность в ноябре прошлого года глава Минвостокразвития Алексей Чекунков в интервью “Ъ” рассказал о своих планах на новом посту. Предполагается, что обновленная команда министерства будет активно привлекать инвесторов для развития инфраструктуры в макрорегионе – как промышленной, так и социальной.

– На новом министерском посту как вы оцениваете, что сделано для развития Дальнего Востока, а что еще предстоит?

– Освоение, экономическое обустройство и социальное развитие востока и севера России идут уже почти пять веков. Сейчас у нас уже есть крупные контракты, мы видим ренессанс дальневосточного сельского хозяйства. Многие люди недооценивают Дальний Восток, забывая, что его южная часть находится на широте Сочи, так что сегодня это одна из столиц российского сельского хозяйства в части сои, масличных. Основные экономические центры гравитации сместились в Азию, даже развитие Арктики, если смотреть через призму **Северного морского пути**, – это тоже история про Азию.

Чтобы подхватить рост в этом регионе, быть выгодоприобретателем этого экономического роста, России необходимо реализовать очень осмысленную

стратегию на Дальнем Востоке. Первый рывок в опережающем развитии региона был сделан в экономическом направлении: мы собрали «низковисящие фрукты», то есть использовали возможности, связанные с морем и логистикой. Сейчас через дальневосточные порты проходит около 220 млн тонн грузов в год, был запущен судостроительный комплекс «Звезда». У нас есть углеводородные проекты на Сахалине и в Амурской области, есть «Сила Сибири», космодром Восточный. Всего 2,7 тыс. предприятий стартовали на территориях опережающего развития (ТОР). За счет этого в последние пять лет Дальний Восток рос быстрее, чем Россия в целом, в том числе промышленное производство – в два раза более высокими темпами. Россия в целом с 2014 по 2019 год – на 12%, Дальний Восток – на 24%. Принято 57 федеральных законов, простроены все процессы и отношения с регионами, у нас собралась отличная команда. Я включаю сюда всех губернаторов, в том числе тот новый призыв, который в последние несколько лет пришел и на Дальний Восток, и в Арктику. Все-таки имеет значение, что это люди новой формации, прогрессивные, технократичные, этичные.

Основной вызов сейчас – это социальная сфера. Из примерно 1,7 тыс. населенных пунктов Дальневосточного федерального округа (ДФО) к 1265 – нет круглогодичных дорог. Много очень маленьких поселений, в которых сложно оказывать социальные услуги на том уровне, на котором мы законодательно обязаны их оказывать. Есть такой важный термин «бюджетная обеспеченность регионов» – это способность региона зарабатывать деньги в отношении к тем обязательствам, которые есть перед людьми. Это болевая для нас точка. Каждый регион как административное образование имеет некоторую естественную способность генерировать налоговый доход, что определяется структурой экономики, занятости. Налоговый потенциал у регионов невысок. В 10 из 11 субъектов ДФО он ниже среднероссийского, а в 4 – даже ниже минимально расчетного. Поэтому по формулам Минфина даже после всех перераспределений и выравниваний у нас все равно критически недостаточная бюджетная обеспеченность для социального развития. Чтобы заработать, надо вначале вложить и найти людей, которые эти проекты реализуют.

Так что наша задача – удержать социальную сферу в достойном состоянии, развивая ее быстрее, чем в среднем по России, пока регионы, грубо говоря, не выйдут на самоокупаемость, не станут прибыльными.

Отличный пример – Амурская область, раньше это был регион с тяжелым бюджетом, высоким долгом, теперь же там реализовано проектов ГЧП на 26 млрд руб.

– Проблема недостаточной бюджетной обеспеченности регионов – общероссийская, у Дальнего Востока есть новые идеи?

– Новый взгляд нашей команды, которая достаточно тесно связана с экономикой и финансами, заключается в ином подходе к использованию бюджетных инвестиций. Бюджет есть бюджет, он консервативный: есть, скажем, 100 руб., и мы можем за эти средства построить два объекта – один для экономики, один социальный. Но если мы применим концессию – ее можно назвать инфраструктурной ипотекой, – то можем предложить инвесторам построить сегодня десять объектов на 1 тыс. руб., с тем чтобы они могли получать выплаты по 100 руб. на протяжении десяти лет. Так мы в несколько раз ускоряем темпы строительства инфраструктуры за счет того, что капитализируем будущий денежный поток государства. Мы рассчитываем, что механизм Дальневосточной концессии позволит создать инфраструктуры примерно на 500 млрд руб., не задействовав для этого дополнительных бюджетных средств.

– В некоторых регионах есть ресурсы для поддержки проектов ГЧП, как, например, в Якутии, но как эта проблема будет решаться в дефицитных регионах?

– За счет средств госпрограммы развития Дальнего Востока. У министерства есть строка в бюджете, в госпрограмме, называется «Инфраструктурное обеспечение проектов». На сегодня она составляет 25,6 млрд руб. в год. Если мы идем по федеральной концессии, то будем готовить проекты вместе с инициаторами и выносить их на правительство, предлагая федерации взять обязательства расплачиваться с инвестором. Если это региональная концессия, то регион выходит к нам с таким обязательством, а мы выходим на правительство, предлагая принять постановление и выделить из нашей госпрограммы субсидию региону. Якутия и Амурская область действительно сегодня являются лидерами ГЧП рынка на Дальнем Востоке и лидерами концессионного процесса, но и здесь потребности значительно опережают текущие достижения.

Потребности в инфраструктуре на Дальнем Востоке гигантские – и из-за расстояний, из-за концентрации экономики, из-за того, что исторически были большие дисбалансы в энергетическом обеспечении, с транспортом, водой. Как правило, для каждого крупного проекта нужны автодорога, газоснабжение, электроснабжение, вода и очистные сооружения. Еще причальная стенка и порт в придачу. Ни одна компания не сможет построить это все за свой счет, хотя в России есть избыток внебюджетных денег, мы оцениваем его в 2,5 трлн руб. Чтобы готовить такие проекты, мы планируем запустить инвестиционный акселератор. Это организационный механизм, который позволяет максимизировать шансы проектов и минимизировать время в пути от инвестиционной идеи до концессионного соглашения с обязательствами государства. Нашими партнерами будут ВЭБ.РФ, институты развития, крупнейшие банки, юридические компании и финансовые

консультанты, которые занимаются концессионным бизнесом. Для части проектов можно использовать механизм СЗПК, но остальную инфраструктуру должен создать регион или муниципалитет, здесь будет применяться концессия. При этом тот механизм, который мы предлагаем, потребует минимальных правок в нормативные акты – мы изменим положение о министерстве, чтобы для инвесторов не было серой зоны.

– Когда могут быть запущены инструмент концессии и акселератор?

– Мы взяли на себя обязательство подготовить в этом году первые десять проектов. Наша цель – проекты на 500 млрд руб. до конца 2024 года. Но проекты, которые требуют большой доли федерального софинансирования в рамках капитального гранта, как в случае с мостом через Лену, который оценен в 90 млрд руб., не совсем вписываются в эту схему: грант все равно «выедает» сегодняшние деньги, а наша главная цель – растянуть во времени обязательства государства и максимизировать участие частного капитала. Этот механизм может покрыть до 70% потребности в инфраструктуре.

Еще один важный аспект инвестиционного акселератора – он позволит консолидировать одинаковые проекты, которые можно реализовывать в разных регионах и делать их интересными для инвесторов. Например, это проект создания набережной. Но из Москвы сложно управлять одним проектом, если же консолидировать пять с единым исполнителем, то это уже будет интересно банкам и консультантам. Таких проектов много, они связаны с небольшими объектами социальной среды: скверы, общественные пространства, спортивные площадки, детские площадки. Так можно за сравнительно небольшие инвестиции получить объекты, которые дадут значимый социальный эффект.

– Как запуск инвестиционного акселератора будет сочетаться с работой единого института развития Дальнего Востока – Корпорации развития Дальнего Востока (КРДВ)?

– КРДВ сейчас – это наше все. Приход новой команды в министерство совпал с реформой институтов развития. Реформа заключалась в консолидации. Любая консолидация – это благо. В конфигурации, в которой министерство выросло и работало до декабря 2020 года, фактически было пять значимых институтов развития. Это КРДВ, которая занималась обустройством территорий опережающего развития и свободного порта Владивосток (СПВ), Агентство по привлечению инвестиций, Агентство по развитию человеческого капитала и Фонд развития Дальнего Востока (ФРДВ), которым я имел честь руководить, – это 100-процентная «дочка» ВЭБа, но фонд работал как полноценный институт развития Дальнего Востока. Плюс Восточный центр государственного планирования. Сейчас из этого всего у нас остается два института развития. КРДВ, которая выполняет

функции управления преференциальными режимами, там же блок привлечения инвестиций, который будет привлекать новые проекты и конвертировать заключенные соглашения о намерениях в обязывающие соглашения, отслеживать реализацию проектов. Руководитель КРДВ Эдуард Черкин имеет большой опыт работы в стратегическом международном консалтинге, у него есть три заместителя: по территориальному развитию, по привлечению инвестиций и по социальному развитию. Второй институт – это Восточный центр государственного планирования, им руководит кандидат экономических наук Михаил Кузнецов. А функция по финансированию проектов будет возложена на наш титульный институт развития – ВЭБ.РФ, то, что раньше являлось фондом, теперь называется ВЭБ.ДВ. Мы считаем, что это сильно систему одновременно и упростило, и усилило.

Что касается инвестиционного акселератора, то здесь у нас идет совместная работа. В министерстве есть курирующий заместитель, у которого это важнейший КПЭ – привлечение проектов ГЧП и инвестиционный блок, и в КРДВ есть ответственный старший сотрудник, который осуществляет взаимодействие со всеми участниками рынка и подготовку проектов. Но самое главное, чем отличается современная работа министерства и КРДВ, – у нас общий портфель проектов. Мы много говорим про проектный подход в управлении: по сути, проект – это перечень мероприятий, у которых есть хронология и понятные, исчисляемые, измеряемые результаты. Если мы понимаем, кто делает, что делает, когда делает и что должно получиться, у нас любую работу можно завернуть в проект, даже такую, казалось бы, сложную, абстрактную, как развитие **Северного морского пути**.

– Где физически будет располагаться акселератор? Инвестором выступит ВЭБ?

– Нет, деньги не только ВЭБа, это будут деньги всей финансовой системы, поэтому физически акселератор будет означать интернет-сайт и форму, через которые мы будем заводить проекты в КРДВ. Концессионный проект – это, по сути, как сложная театральная постановка: кто-то пришел только с идеей проекта, а кто-то уже совсем готовым. Наша цель – ускорить проект и максимизировать шансы, чтобы он случился. Потому что общая проблема проектов ГЧП – это то, что их инициаторы должны потратить существенное время и деньги, до того как станет ясно, случится проект или нет. Как правило, такая подготовка – это 1% от стоимости проекта. Потратить 30–50 млн и получить «нет», застряв на годы в согласованиях, – такое мало кто потянет.

Поэтому наша цель – среднее время подготовки проекта ужать до шести месяцев и поставить на конвейер не только их подготовку, но и рассмотрение правительством.

К примеру, в первой ТОР в Арктике – «Столица Арктики» – уже есть шесть резидентов, и если они попросят из бюджета 3–5 млрд, чтобы сделать техприсоединение, то мы предложим им сформировать консорциум, который выйдет к нам с частной инициативой, возьмет частные деньги, организует подключение, за которое компании расплатятся, когда начнут работать.

Бюджет здесь нужен только как гарант. Мы практически переходим в страховую модель, когда мы инвесторам говорим: «Мы вам гарантируем, что мы вас не бросим», и они делают свое дело.

Это, мне кажется, вообще самый максимальный путь взаимодействия государства и бизнеса, когда мы помогаем, но не мешаем.

– Кто будет инвестировать в подобные проекты?

– Это банки в первую очередь, страховые компании, пенсионные фонды – в общем, те, кого мы называем институциональными инвесторами. Те, кто реализует проект, – сами инициаторы, как правило, связаны с теми, кто в будущем будут пользоваться этой инфраструктурой. То есть, если условно какой-то крупный инициатор разрабатывает месторождение, например, и ему нужна дорога, как правило, это всегда сильная группа, и она сможет обеспечить те объемы ресурсов, которые нужны концессионеру, чтобы это дело столкнуть с мертвой точки, это 10–15% капитала. Тот отклик, который мы сейчас с рынка снимаем, дает нам уверенность, что мы здесь движемся в правильном направлении.

– Будут ли какие-либо изменения в режиме работы ТОР и СПВ?

– Во-первых, нет предела совершенству, режимы ТОР, СПВ и Арктической зоны РФ были беспрецедентными для России именно по смелости принятых решений, по скорости их создания, по скорости наполнения резидентами. Сейчас правительство внесло в Государственную думу пакет правок к федеральным законам о ТОР и СПВ, они содержат пару очень полезных новаций, которые позволяют перейти от режима «можно заниматься всем, что разрешено» к режиму «можно заниматься всем, что не запрещено». Это, знаете, в нашей правоприменительной практике вообще цивилизационный сдвиг.

– То есть резидентов должно стать больше?

– Должно стать больше резидентов, у них будет меньше неопределенности. Второе – нескольким резидентам дают возможность объединять таможенные зоны, это важно, потому что каждому делать свою зону дорого и неэффективно. Третье – упрощается порядок подачи заявлений и вообще взаимоотношений резидента с управляющей компанией, все через электронную платформу, то есть такие «Госуслуги» для резидентов. Наконец, управление ТОР в рамках наблюдательных советов ТОР будет

перенесено на уровень регионов – у нас уже слишком много резидентов, чтобы заниматься ими централизованно.

– Какова сейчас ситуация с модернизацией БАМа и Транссиба? Текущие возможности по наращиванию грузоперевозок фактически исчерпаны...

– Президентом принято решение о том, что необходимо обеспечить провоз грузов всех грузоотправителей, как находящихся в уральских, сибирских центрах угледобычи, так и на Дальнем Востоке. Сейчас РЖД и грузоотправители должны обменяться обязательствами: грузоотправители, многие из которых являются угледобытчиками, должны сказать: мы точно повезем; а РЖД должны ответить: а мы точно увезем. Недавно **вице-премьер Марат Хуснуллин** сам инспектировал ход строительства.

– Как вы оцениваете перспективы субсидирования авиаперелетов в связи с созданием единой авиакомпании?

– Единая авиакомпания Дальнего Востока создана, этот документ подписали 11 губернаторов, и все регионы, в которых есть региональные авиакомпании в собственности регионов – а их шесть, – будут участвовать в объединении на базе авиакомпании «Аврора». Цель этой работы – максимальная синхронизация внутри региональных перевозок, и здесь, как нам кажется, есть очень большие резервы повышения эффективности. Сейчас расписания региональных перевозчиков не синхронизированы, и получается, что если нужно долететь из Якутска в Петропавловск-Камчатский, то придется лететь через Хабаровск или вообще через Москву. Необходимо также поднимать уровень субсидирования этих перевозок, потому что раньше их субсидировали региональные бюджеты и объем субсидий сильно зависел от состояния этих бюджетов в тот или иной год. Сейчас за счет синхронизации перевозки будут быстрее, за счет централизованного субсидирования – дешевле. Первый транш может составить 3,5 млрд руб. А цель-максимум – это обновление воздушного парка с безусловным приоритетом российских воздушных судов. Здесь очень важно, чтобы нас промышленность не подвела, чтобы мы синхронно получили суда именно тех типов, которые нужны именно для нашего типа аэродромов и расстояний. Я сейчас говорю про небольшие региональные самолеты, раньше такой моделью являлся Ан-2. Сейчас у нас много локальных перелетов осуществляются на вертолетах, но полеты на них обходятся в три-четыре раза дороже. Важно также упростить требования для небольших аэропортов – сейчас они такие же, как для крупных, с учетом небольшого количества рейсов это ведет к значительному повышению цен. Удешевление билетов позволит нам развивать внутренний туризм, который уже получил поддержку во время пандемии.

– Что происходит с численностью населения на Дальнем Востоке?

– Стратегически на Дальнем Востоке должно проживать значительно больше людей. Отток из макрорегиона уже замедлился. Более того, в возрастной категории 20–24 года у нас в прошлом году отмечался приток населения. Это очень важная для нас возрастная группа: как раз выпускники вузов больше приезжают, чем уезжают с Дальнего Востока, и, конечно, это следствие запуска новых предприятий.

Для увеличения притока нам нужно строить много нового жилья. Мы должны всех убедить, что для строительного сектора на Дальнем Востоке нужны режим абсолютного благоприятствования и минимальная налоговая и административная нагрузка, потому что попросту у нас ничего не строится. Вот в Магадане один дом построен за последний год, в Мурманске за десять лет один дом, и тот для сотрудников одной уважаемой федеральной службы. Когда нет нового предложения, а спрос сохраняется, то это ведет к резкому росту цен на недвижимость. У нас есть поручение президента в 1,6 раза увеличить объем ввода жилья в год, то есть к 2024 году это до 3,3 млн кв. м в год. Сейчас мы строим 2,5 млн кв. м, причем это с учетом строительства за счет бюджета, а частной стройки очень мало, и она в основном только в крупных городах. Дополнительно построить 800 тыс. кв. м – это много, чтобы так увеличить застройку, нужны большие проекты с единым стандартом качества, мы называем такой формат «Дальневосточный квартал». Это должен быть масштабный проект, в котором людям захочется жить, к нему уже будет подводиться инфраструктура за счет концессии или господдержки. Здесь нужно приглашать крупных застройщиков, чтобы они резко нарастили предложение и улучшили городскую среду. Тогда вкупе с туризмом и развитием предприятий мы сможем говорить о преломлении тенденции к оттоку населения.

<https://www.kommersant.ru/doc/4783410>

### **КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2021.04.26; ПРИБЫЛЬ В ФОРМАТЕ ВВП; ИГОРЬ ШУВАЛОВ РАСКРЫЛ ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ГОТОВЯЩЕЙСЯ СТРАТЕГИИ ВЭБ.РФ**

ВЭБ.РФ раскрыл базовые положения готовящейся к июню стратегии до 2024 года. Выступая в Совете федерации, Игорь Шувалов, глава крупнейшего и центрального в строящейся схеме координации института развития в России, сообщил о достижении чистой прибыли в 2020 году впервые за пять лет, о планах выдачи кредитов в 2021 году в 850 млрд руб. и об отраслевых приоритетах вложений. Два новых принципа, обозначенных в будущей стратегии – «клиентоцентричность», в которой ВЭБ намерен быть «передовым отрядом» в программе правительства, и «созидание» – ориентация на проекты, в которых ВЭБ выступает как организатор дополнительных возможностей экономического развития, притока инвестиций или прироста ВВП.

Выступление Игоря Шувалова в Совете федерации последовало после послания **Владимира Путина** и перед рассмотрением наблюдательным советом ВЭБ.РФ стратегии главного института развития РФ (напомним, в апреле правительство выпустило ряд документов, конкретизирующих консолидацию системы институтов развития с центром в ВЭБе) до 2024 года – ее принятие ожидается до 1 июня, видимо, это произойдет в мае 2021 года. С момента назначения главой ВЭБ.РФ Игорь Шувалов, ранее **первый вице-премьер**, нечасто выступает на публике, и в СФ он несколько раз произнес: «Мы свою роль не выпячиваем». За последние два с половиной года это одна из немногих развернутых презентаций стратегии банка развития, важная с учетом его выхода на прибыль (см. справку).

В выступлении глава ВЭБ.РФ отчасти объясняет относительную «негромкость» практик работы банка развития своей уникальной ролью в экономике: ВЭБ «в первую очередь занимается бизнесом, но бизнесом, который выполняет большую государственную задачу. Ответственность этого бизнеса – в выстраивании партнерств»: крупнейшие партнеры – группы «Сбер» и ВТБ. Один из двух обозначенных Игорем Шуваловым принципов стратегии (набсовет ВЭБ.РФ утвердил ее основные положения) и заключается в том, что под «созиданием» (здесь Игорь Шувалов прямо сослался на тезис из послания президента о том, что «труд предпринимателя – это труд создателя») в миссии главного банка развития подразумевается в том числе поддержка своими вложениями направления капиталов в инвестразвитие РФ и на формирование добавочной стоимости, то есть прирост ВВП. Это два критерия, которые ВЭБ.РФ применяет при решении о вхождении или невхождении в проект наряду с требованием окупаемости. («По закону мы не нацелены на извлечение прибыли», – подчеркнул в СФ глава банка развития.) Во многом структура группы ВЭБ перестраивалась с 2018 года и будет достраиваться далее под эти цели.

По словам Игоря Шувалова, численность персонала в группе сокращена с 9,7 тыс. до примерно 2,5 тыс. (с перестройкой системы мотивации и снижением доходов топ-менеджмента до 90% от среднерыночной) – притом что речь идет о крупном росте объема операций, это принципиально другая структура, чем в 2018 году. Второй заявленной ВЭБ.РФ целью стратегии объявлена «клиентоцентричность» – в последние два года оптимизация операций банка развития, сообщил Игорь Шувалов, была направлена на развитие «способности быстро адаптировать продукты или решения под нужды контрагента». Так, ВЭБ.РФ, предполагая участие в программе инфраструктурной ипотеки, видит свою задачу в том числе в содействии доработке самих проектов. При этом ВЭБ.РФ готов выступить «авангардной площадкой» и «передовым отрядом» для обсуждаемого в правительстве проекта «клиентоцентричности» госаппарата в целом, разрабатываемого в

Белом доме **вице-премьером**, главой аппарата правительства и руководителем набсовета ВЭБ.РФ Дмитрием Григоренко – в процессе перестройки группой наработан значимый опыт в этой сфере.

Среди новых проектов, которые ВЭБ.РФ в рамках отраслевых стратегий будет поддерживать в ближайшее время – «проекты с высоким потенциалом для экспорта», проекты по водородной энергетике, шестое поколение мобильной связи, городской транспорт (СФ особенно интересовали трамвайные проекты в Таганроге и Волгограде), зеленая энергетика и EGS, проект с ГК «Просвещение» и «Сбером» по строительству школ в регионах (партнерство «Прошкола»). Игорь Шувалов особенно отметил развитие сотрудничества с Узбекистаном, проекты «городской экономики» и возвратное инвестирование средств ФНБ в инфраструктурные проекты.

Отметим также, что в презентации главы ВЭБ.РФ в СФ наглядно продемонстрировано, почему банк развития в 2018–2020 годах в «московском» информационном пространстве был относительно незаметен. Крупнейший регион присутствия ВЭБ.РФ в 2020 году – Дальневосточный ФО (вложения в 652 млрд руб.), далее следует Северо-Западный ФО (349 млрд руб.), Центральный ФО со 155 млрд руб. вложений. Повестка ВЭБ.РФ сейчас – это танкеры СПГ, региональные метрополитены, электрометаллургия, концессионные проекты, новые ЦБК, железнодорожные проекты и порты: они не очень «наглядны», их размеры из столицы не так часто воспринимаются адекватно.

<https://www.kommersant.ru/doc/4791335>

### **КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2021.04.26; У ЭКСПОРТА ГЛАЗА ВЕЛИКИ; ВЛАСТИ НАЧАЛИ ПРАВОВУЮ ПОДГОТОВКУ К ЗАПРЕТУ НА ВЫВОЗ БЕНЗИНА**

Несмотря на скепсис участников рынка по поводу идеи ограничения экспорта бензина, правительство начинает формальную подготовку к его введению. По данным “Ъ”, Белый дом готовится внести бензин в перечень товаров, экспорт которых может быть временно ограничен. Это даст властям возможность оперативно ввести запрет, если такое решение будет принято. Крупнейший экспортер бензина сейчас – «Сургутнефтегаз».

Правительство поручило Минэнерго подготовить проекты актов об установлении временного экспорта «отдельных видов нефтепродуктов», следует из протокола совещания у **вице-преьера** Александра Новака от 21 апреля (копия есть у “Ъ”). Речь идет о том, чтобы в случае необходимости Белый дом смог оперативно запретить экспорт бензина в страны за пределами ЕАЭС.

Согласно тексту протокола, правительство решило включить бензин в перечень товаров, которые «существенно важны для внутреннего рынка, в отношении которых в исключительных случаях могут быть установлены временные ограничения или запреты экспорта».

Такой перечень устанавливается постановлением правительства №877 от 15 декабря 2007 года. Перечень возник, поскольку в 2007 году в РФ наблюдался значительный рост цен на продовольственные товары (зерно, молочную продукцию, растительные масла), напоминает управляющий партнер юркомпании «Позиция права» Егор Редин. Он отмечает, что само по себе включение бензина в перечень не влечет последствий, но позволяет быстро ввести ограничительные меры в будущем.

Белый дом в апреле стал обсуждать введение сезонного эмбарго на экспорт бензина в качестве одной из мер для недопущения роста цен на топливо в периоды повышения спроса. Александр Новак 21 апреля заявлял, что пока эмбарго вводить не планируется: «Мера нужна в периоды, когда могут быть проблемы с балансом, не в течение года, а когда весенне-полевые работы, осенне-полевые работы – растет спрос и когда заводы на ремонт становятся» (цитата по Reuters). Крупнейшим экспортером бензина является Киришский НПЗ «Сургутнефтегаза».

Россия в марте, по предварительным оценкам, экспортировала в страны ЕАЭС: 73,4 тыс. тонн бензина в Киргизию, 7,6 тыс. тонн в Белоруссию и 0,3 тыс. тонн в Казахстан, совокупно это 20% от всего экспорта бензина, отмечает Анна Лишневецкая из «Петромаркета».

Если будут введены ограничения на экспорт автобензина во всех направлениях, кроме стран ЕАЭС, то «под запрет» попадет порядка 200–400 тыс. тонн продукта в месяц.

От ограничения экспорта пострадают НПЗ, регулярно отгружающие существенные объемы автобензина в Европу: Киришский, Антипинский, Нижегородский НПЗ ЛУКОЙЛа. Доля экспорта Киришского НПЗ – порядка 35%, объем в среднем 140 тыс. тонн в месяц, завод экспортирует практически весь выпускаемый бензин АИ-92 в Европу через порт Усть-Луга, поясняет госпожа Лишневецкая. По ее мнению, ограничение на экспорт может привести к существенному падению оптовых цен, так как предложение бензина на внутреннем рынке вырастет на 200–400 тыс. тонн, а это 7–14% от текущего спроса.

До сих пор эксперты и участники рынка скептически оценивали перспективы введения ограничений. Так, в случае запрета экспорта нефтекомпания могут перейти на экспорт нефти и других компонентов бензина (см. “Ъ” от 22 апреля). Кроме того, если цены на бензин внутри страны слишком снизятся, компании могут сократить переработку.

Для всей отрасли потери от экспорта нефти вместо автобензина могут составить 1,3–2,6 млрд руб. в месяц, оценивает Анна Лишневецкая. По ее мнению, регулятор может использовать дополнительные рычаги воздействия на НПЗ, не допуская снижения выпуска бензина. Если в результате переработка нефти для российских НПЗ станет убыточной, она начнет сокращаться до уровня, позволяющего сбалансировать спрос и предложение автобензина на внутреннем рынке, считает эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4791260>

### **ТАСС; СЕРГЕЙ ЛЕВАНЕНКОВ, АНЖЕЛА КУЧУБЕРИЯ; 2021.04.23; ПРЕЗИДЕНТ АБХАЗИИ: МЫ ОБЕСПЕЧИМ БЕЗОПАСНОСТЬ РОССИЙСКИХ ТУРИСТОВ**

Ровно год назад Абхазию возглавил бывший руководитель Службы госбезопасности Аслан Бжания. По его словам, это был непростой год для республики: только прямые потери из-за позднего начала курортного сезона превысили 800 млн рублей. Справиться с последствиями пандемии Абхазии помог стратегический партнер и союзник – Россия.

В этом году Абхазия ожидает рекордного числа туристов, здесь готовы обеспечить безопасность россиян. В республике ждут российскую вакцину от коронавируса, которая позволит провести курортный сезон на еще более высоком уровне.

Пятый президент Абхазии Аслан Бжания в интервью ТАСС рассказал, как республика рассчитывает расширять сотрудничество с Россией в экономической и военной сфере, чем будет привлекать российских инвесторов в абхазскую экономику, когда могут возобновиться полеты из аэропорта Сухума и почему в настоящее время невозможно торговое сотрудничество с Грузией.

Туристы будут в безопасности

– Готова ли сейчас Абхазия смягчать ограничения, введенные из-за пандемии?

– Мы и так кое-что смягчили. Те ограничительные меры, которые действуют сегодня, – это минимально необходимые, и никто не собирается злоупотреблять, создавать дополнительную проблему для населения. Будем смотреть по обстановке, может, еще смягчим, а может быть, придется вернуться к тем мерам, от которых мы уже отказались. Но мы думаем, что так не будет. Что-то мне подсказывает, что в этом году все будет значительно лучше.

– Абхазия готова обеспечить эпидемиологическую безопасность туристов, которые к вам приедут из России?

– Вне всякого сомнения. Учреждения, которые занимаются приемом и размещением туристов, наработали определенный опыт. У них есть необходимые средства, чтобы минимизировать последствия, если выявится больной. Значимость проблемы предельно для всех ясна. Если какое-то количество времени назад люди отмахивались, в эту историю не верили, то сейчас все понимают. И можно сказать о том, что у нас уже выработался иммунитет, в том числе и психологический, по отношению к этой проблеме.

– В этом году, в том числе на фоне ограничения полетов в Турцию, в Абхазию поедет немало российских туристов. Останутся ли неизменными условия въезда? Или будут требоваться тесты, справки?

– Есть правила, которые работали и в прошлом году, мы не собираемся их менять или усложнять. Сейчас многое зависит от тех решений, которые будут принимать российские власти. Мы будем, скажем так, максимально лояльны.

В этом году мы ждем большой поток туристов. И все будет у нас значительно лучше, чем в прошлом году, в том числе и отношение к туристам. Пандемия показала, насколько все люди зависимы друг от друга, насколько мы уязвимы от таких факторов и насколько мы нуждаемся друг в друге: наши российские друзья – в абхазском тепле, в абхазском солнце, а мы и наша экономика – в общении с ними.

Серьезно к туристическому сезону готовятся наши правоохранительные органы, чтобы обеспечить максимально комфортные условия. И это не просто слова. Такая задача перед руководством МВД поставлена, руководство Абхазии будет контролировать. А с теми, кто не внемлет требованиям, мы найдем, как поступить.

– В ходе встречи с президентом РФ Владимиром Путиным вы поднимали вопрос относительно пересечения госграницы по реке Псоу, в частности, речь шла о расширении пропускной способности пункта пропуска. На каком этапе сейчас решение этого вопроса?

– Этот вопрос не из простых. Российскую сторону эта проблема волнует давно. Пункт пропуска был сооружен в 2012 году перед Олимпиадой (в Сочи – прим. ТАСС). Сколько лет тогда потребовалось, чтобы это сделать!

Поэтому там есть определенные сложности. Все заключается в возможности изыскания средств и финансирования. Я думаю, что проект – как это должно выглядеть, что нужно менять, какие технологии применять, какая сумма средств необходима – будет до конца 2022 года. Предварительно в 2024 году там уже должна быть новая реальность. Это серьезные проекты, серьезные деньги, и их невозможно быстрее реализовать.

Проблема ясна, все понимают, что ее надо решить, есть готовность. Нужно все реализовать в практической плоскости, и для этого нужно около трех лет.

– Какие вопросы вы будете ставить перед российской стороной при продлении этой программы? Какие проблемы для вас важно решить?

– По степени важности, я считаю, что это аэропорт, газификация, пункт пропуска [на границе с РФ]. Также участок автомобильной дороги от Псоу до Гагры, где есть оползневые участки, а это единственная артерия, которая связывает нас с Россией. Также речь идет о капитальном ремонте старого и строительстве нового моста через реку Гумиста на въезде в Сухум. Проблемы энергетики. Все важно, все перечисленные мероприятия я считаю приоритетными.

<https://tass.ru/interviews/11219683>

### **ТАСС; 2021.04.23; КРЕМЛЬ ПОДТВЕРДИЛ ДОГОВОРЕННОСТЬ О ПОЛНОМ ВОЗОБНОВЛЕНИИ АВИАСООБЩЕНИЯ МЕЖДУ РФ И ЕГИПТОМ**

Кремль подтвердил информацию о договоренности полностью возобновить авиасообщение между Россией и Египтом, в том числе с египетскими курортами. Об этом заявил ТАСС пресс-секретарь президента РФ Дмитрий Песков.

Официальный представитель канцелярии главы египетского государства Бассам Рады по итогам телефонного разговора президентов России и Египта Владимира Путина и Абдель Фаттаха ас-Сиси ранее сообщил, что лидеры договорились о возобновлении авиасообщения в полном объеме между аэропортами двух стран, в том числе с Хургадой и Шарм-эш-Шейхом.

Практические параметры возобновления рейсов из России в Хургаду и Шарм-эш-Шейх отработают компетентные службы, уточнили в пресс-службе Кремля по итогам беседы двух лидеров. «С учетом завершившейся совместной работы по обеспечению высоких стандартов авиационной безопасности в египетских аэропортах достигнута принципиальная договоренность о восстановлении полноформатного авиасообщения между Российской Федерацией и Арабской Республикой Египет, что отвечает дружественному характеру отношений двух стран и народов», – отметили в Кремле.

<https://tass.ru/ekonomika/11227881>

### **ИНТЕРФАКС; 2021.04.23; РЕШЕНИЕ ОБ ОТКРЫТИИ АВИАСООБЩЕНИЯ РФ С КУРОРТАМИ ЕГИПТА БУДЕТ ПРИНЯТО ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ МАЯ – ОПЕРШТАБ**

Решение об открытии авиарейсов на египетские курорты и о количестве совершаемых туда рейсов будет принято во второй половине мая, сообщил оперштаб по предупреждению завоза и распространения в РФ новой коронавирусной инфекции.

«Вопрос о количестве рейсов в Хургаду и Шарм-эль-Шейх будет решен на заседании Оперативного штаба по предупреждению завоза и распространения новой коронавирусной инфекции. О принятом решении планируется сообщить во второй половине мая 2021 года», – говорится в сообщении штаба в пятницу.

Там отмечается, что оперштаб и другие компетентные ведомства проанализировали возможность открытия дополнительного авиасообщения с Египтом как в отношении безопасности полетов по территории этой страны, так и с точки зрения эпидемиологического благополучия.

«В рамках выполнения поручения о расширении авиасообщения в соответствии с достигнутой между президентами России и Египта договоренностью рабочая группа пришла к выводу о возможности открытия авиарейсов в египетские курортные города – Хургаду и Шарм-эль-Шейх», – говорится в сообщении, и уточняется, что принятое решение будет озвучено позже.

Авиасообщение с Египтом РФ возобновила в сентябре 2020 года, однако чартерные рейсы на курорты этой страны не организуются.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/11231965>

<https://tass.ru/ekonomika/11230649>

<https://tass.ru/ekonomika/11230291>

<https://tass.ru/ekonomika/11229755>

### **ИНТЕРФАКС; 2021.04.23; АВИАКОМПАНИИ ВЫВЕЗЛИ ИЗ ТУРЦИИ ПОЧТИ 59 ТЫС. ПАССАЖИРОВ – РОСАВИАЦИЯ**

Российские авиакомпании вывезли из Турции 58,6 тыс. пассажиров на 265 рейсах, до 1 июня будет вывезено еще столько же, сообщает в пятницу Росавиация.

«За период с 15 по 21 апреля российскими и турецкими авиакомпаниями из Турции в Россию выполнено 265 рейсов и перевезено порядка 58,6 тыс. пассажиров. Из Танзании российскими авиакомпаниями выполнено 8 рейсов, перевезено 2,1 тыс. пассажиров. С 23 по 30 апреля российскими

авиакомпаниями планируется выполнить 39 вывозных рейсов из Турции и 2 рейса из Танзании. Турецкими авиакомпаниями запланирован 21 вывозной рейс в Москву, Санкт-Петербург и Грозный», – сообщает ведомство по итогам совещания оперативного штаба по организации возвращения россиян из Турции и Танзании.

По его данным, ожидается, что до 1 июня будет выполнено 112 вывозных рейсов из Турции российскими авиакомпаниями и 87 рейсов турецкими авиакомпаниями. Планируется перевезти около 60 тыс. пассажиров.

«Перевозчикам рекомендовано усилить работу колл-центров и обеспечить полное и своевременное информирование пассажиров и переоформление билетов в случае изменения рейсов. Также авиакомпаниям рекомендовано применять гибкую политику формирования тарифов», – говорится в сообщении Росавиации.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/11231815>

### **ТАСС; 2021.04.23; ИЗ ТУРЦИИ И ТАНЗАНИИ ЗА НЕДЕЛЮ ВЕРНУЛОСЬ 38 ТЫСЯЧ ОРГАНИЗОВАННЫХ РОССИЙСКИХ ТУРИСТОВ**

По линии туроператоров из Турции и Танзании за минувшую неделю вернулось 38 тыс. россиян, сообщила журналистам руководитель Ростуризма Зарина Догузова.

«За минувшую неделю по линии туроператоров из Турции и Танзании вернулось 38 тыс. организованных туристов. Сейчас в этих странах остается менее 10 тыс. человек, практически все они вернутся домой до 30 апреля. Сложностей с возвращением организованных туристов домой нет», – сказала Догузова.

Что касается самостоятельных туристов, которые находились в Турции, Танзании, а также в третьих странах, куда вылетали через Стамбул, то на текущий момент более 28 тыс. уже вернулись в Россию на вывозных рейсах российских и международных авиакомпаний, сообщила она.

На состоявшемся сегодня заседании оперативного штаба в Росавиации все авиакомпании подтвердили графики вывозных рейсов, отметила глава Ростуризма. «Большинство самостоятельных туристов также вернутся в Россию до майских праздников. Информацию можно отслеживать на сайтах авиаперевозчиков», – уточнила Догузова.

<https://tass.ru/ekonomika/11232111>

### РИА НОВОСТИ; 2021.04.25; ЭСТОНИЯ И РОССИЯ ВОЗОБНОВИЛИ АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ СТРАНАМИ

Российская авиакомпания «Аэрофлот» после более чем годового перерыва возобновила работу рейса Москва-Таллин-Москва, первый самолет в воскресенье прибыл в столицу Эстонии, сообщила пресс-служба Таллинского аэропорта.

«Российская авиакомпания «Аэрофлот» после более чем годового перерыва возобновила работу рейса Москва-Таллин-Москва, первый самолет Sukhoi Superjet в воскресенье вечером прибыл в столицу Эстонии. Из Таллина в Москву воздушное судно вылетит в 20.40 (совпадает с мск.). На первом этапе рейс будет обслуживаться раз в неделю по воскресеньям», – говорится в сообщении.

Несмотря на возобновление авиасообщения, по-прежнему действует ряд строгих правил, существенно ограничивающих свободный въезд из России в Эстонию. Посольство Эстонии в Москве подчеркивает, что все действующие на границе ограничения остаются в силе, в том числе запрет на туристические поездки в Эстонию.

В качестве исключения въезд в Эстонию разрешается дипломатам и их семьям, лицам, оказывающим жизненно важные услуги, работникам сферы международных пассажирских и транспортных перевозок, лицам, чьи прямые родственники по восходящей или нисходящей линии либо супруг(а) являются гражданами Эстонии или лицами, имеющими вид на жительство или право на проживание в Эстонии.

Въезд в Эстонию разрешен и лицам, получившим в порядке исключения специальное разрешение департамента полиции и погранохраны. В порядке исключения въехать в Эстонию можно, прежде всего, по семейным обстоятельствам (похороны, свадьба, болезнь члена семьи, неотложная встреча с членом семьи и некоторые другие случаи.).

Все, кто собирается въехать в Эстонию, обязаны до начала своей поездки заполнить медицинскую декларацию на сайте департамента здоровья. Это позволит быстрее пересечь границу, не ожидая в очереди, чтобы заполнить декларацию здоровья в бумажном виде. По прибытии в Эстонию действует требование соблюдать 10-дневный карантин, время пребывания в котором можно сократить, сдав два теста на коронавирус.

<https://ria.ru/20210425/aviasoobschenie-1729886068.html>

### ПРАЙМ; 2021.04.25; В ГРЕЦИИ НАДЕЮТСЯ НА ВОССТАНОВЛЕНИЕ РЕЙСОВ С РОССИЕЙ В БЛИЖАЙШИЕ ДНИ

Туркомпании в Греции видят большой интерес у российских туристов к поездкам в Грецию, и все ждут полного восстановления регулярного авиасообщения, сообщил РИА Новости гендиректор компании Mouzenidis Travel Greece Георгий Масманидис.

Mouzenidis является крупнейшим российским туроператором по Греции.

Накануне было опубликовано межминистерское решение, по которому власти Греции отменили обязательный карантин для въезжающих в страну с 26 апреля граждан России при наличии у них полной вакцинации и отрицательного теста ПЦР, въезжать им теперь разрешено через девять аэропортов, а не через три, как раньше. При этом продлено на неделю, до 3 мая, ограничение на въезд 4 тысяч россиян в неделю. Россия 28 января объявила, что возобновляет авиасообщение с Грецией с 8 февраля, отметив, что рейсы Москва – Афины будут выполняться два раза в неделю.

«Все идет к тому, что, как и планировалось, полное открытие Греции будет 14 мая для всех, в том числе и для стран Восточной Европы, включая Россию, Украину, Белоруссию», – сказал Масманидис, комментируя решение.

Масманидис сказал, что туристический сезон будет открыт 14 мая, а 15 мая планируется отмена всех карантинных ограничений.

«Но если говорить по России, то пока у греческих авиакомпаний нет разрешений на полеты в Россию. Разрешение должен подтвердить оперативный штаб по России, чтобы как у российских авиакомпаний появились разрешения на полеты в Грецию, так и у греческих авиакомпаний должны появиться разрешения на полеты в Россию», – сказал Масманидис.

По его словам, отсутствие разрешений мешает начать нормальный туристический сезон.

«Пока не будет разрешений, трудно говорить о полном восстановлении полетной программы», – сказал он.

«Сейчас летают авиакомпании – «Аэрофлот» два раза в неделю, Aegean летает, но они летают по специальным разрешениям. Это не регулярное сообщение. Все ждут, когда восстановят регулярное сообщение, когда будет разрешение на чартерную программу и на регулярные полеты между Россией и Грецией», – сообщил Масманидис.

«Полеты уже запланированы, расписание есть, но под это расписание нужно получить разрешение», – сказал он.

Масманидис сказал, что подготовка к сезону идет в штатном режиме.

При этом бронирования на данный момент нет, поскольку все ждут официального открытия, сообщил он.

«Многие знают, что у греческих авиакомпаний нет разрешений. Это касается и нашей авиакомпании Ellinair, и Aegean. Поэтому все ждут, когда появится официальный документ. Надеемся, что он в ближайшие дни появится», – сказал глава компании.

Масманидис сказал, что запустить программу можно быстро.

«Просто если документ выйдет впритык к 14 мая, это будет немножко проблематично. Если он выйдет сейчас, то проблем никаких нет», – сказал он.

По его словам, во время туристической выставки в Москве в середине марта у россиян был очень большой интерес к поездкам в Грецию.

«Был очень большой интерес, он и остается, в том числе после закрытия Турции. Очень многие хотели бы переориентироваться на Грецию, и все ждут 14 мая, чтобы было видно, что все открылось и все работает. Хотя Греция уже начала принимать без карантина всю Европу и еще пять стран – Великобританию, Соединенные Штаты, Арабские Эмираты, Израиль, Сербию», – сказал Масманидис.

По его словам, граждане этих стран могут заехать или с ПЦР-тестом, или с полной вакцинацией.

Греция с 19 апреля запустила пилотный проект по открытию туризма.

Туристы из этих стран могут планировать поездки уже на все лето, считает специалист.

«У нас большой поток туристов из Сербии. И мы увидели, что сербский рынок зашевелился сразу после того, как пошли первые заезды в Грецию, заработало «сарафанное радио» – что все хорошо. Всплеск бронирования пошел в Сербии», – сказал он.

Масманидис затруднился сравнить нынешний поток с 2019 годом, поскольку сезон еще не начался, но заметил, что сербы начали больше бронировать на летний период.

Говоря о ситуации с открытием отелей, он сообщил, что многие отели запланировали открытие с 14 мая или немного позднее.

«Отели, ориентированные на греческий рынок, начнут открываться к Пасхе. Очень немногие отели уже открылись. Но в целом планируется открытие отелей во второй половине мая», – сказал Масманидис.

На вопрос о прогнозах на 2021 год, глава компании высказал мнение, что из России может приехать до 400 тысяч туристов.

«Мы разговаривали с другими операторами – партнерами, отельерами, и предполагается, что если все нормально будет и откроется, как обещали, с середины мая, то максимально можно будет достигнуть 50% от 2019 года, это порядка 400 тысяч российских туристов», – сказал Масманидис.

<https://1prime.ru/business/20210425/833537802.html>

### **ТАСС; 2021.04.24; В ЯПОНИЮ ИЗ РФ ПРИБЫЛ ПЕРВЫЙ РЕЙС АВИАКОМПАНИИ JAL ПОСЛЕ ПРЕКРАЩЕНИЯ РЕГУЛЯРНЫХ ПОЛЕТОВ**

Рейс одной из крупнейших авиакомпаний Японии Japan Airlines (JAL), который стал первым с момента прекращения регулярных полетов авиаперевозчика из России, в субботу прибыл из Москвы в токийский международный аэропорт Ханэда. Об этом сообщили корреспонденту ТАСС в информационной службе воздушной гавани.

Согласно информации на официальном сайте JAL, возобновленные вылеты авиакомпании из Токио в Москву еженедельно осуществляются по четвергам, из Москвы в Токио – по пятницам.

Регулярные полеты лайнеров JAL в Россию были прекращены из-за пандемии в марте 2020 года, затем авиаперевозчик осуществлял лишь вывозные рейсы на этом направлении.

<https://tass.ru/ekonomika/11235017>

### **ТАСС; 2021.04.24; «АЭРОФЛОТ» ОБМЕНЯЕТ БИЛЕТЫ НА КИПР ИЛИ ВЕРНЕТ ДЕНЬГИ**

Авиакомпания «Аэрофлот» в связи с введением локдауна на Кипре обменяет авиабилеты без доплаты или вернет полностью средства пассажирам. Об этом говорится в сообщении перевозчика.

Кипр с 26 апреля по 9 мая ввел жесткий карантинный режим: на острове будет расширено действие комендантского часа, закроют кафе и магазины.

«Пассажирам с билетами по маршруту Москва – Ларнака/Пафос или Санкт-Петербург и Ларнака с датой вылета с 26 апреля по 16 мая 2021 года предлагается: однократное изменение даты вылета на новые даты до конца 2021 года без взимания разницы в тарифах и платы за переоформление в пределах срока действия билета, возврат без применения штрафных санкций», – отмечается в сообщении.

При этом компания продолжит выполнять рейсы в Ларнаку, возобновленные в ноябре, в прежнем объеме – по рейсу в день. «Россия» продолжит осуществлять три еженедельных рейса по маршруту Санкт-Петербург – Ларнака.

<https://tass.ru/ekonomika/11236375>

### **ТАСС; 2021.04.26; ВЛАСТИ КАМЧАТКИ ДОГОВОРИЛИСЬ С «АЭРОФЛОТОМ» О СПЕЦУСЛОВИЯХ ПЕРЕВОЗКИ ЕЗДОВЫХ СОБАК**

Ездовые собаки, которые летят вместе с каюрами на официальные соревнования по ездовому спорту на Камчатку и обратно, будут размещены в самолетах на специальных условиях. Такое решение было принято на встрече главы региона Владимира Солодова с руководством ПАО «Аэрофлот», сообщается на сайте краевого правительства в понедельник.

«В ближайшее время будет принято изменение, согласно которому пассажир **«Аэрофлота»** сможет перевезти до трех собак – одну в салоне и две в багажном отделении. Решение придет на смену политике «один пассажир – одна собака». Мы также договорились, что для спортсменов, которые будут прибывать на официальные мероприятия, создадут специальные условия, чтобы ездовые собаки, являющиеся такими же спортсменами, могли быть перевезены нашей основной авиакомпанией с соблюдением всех требований безопасности и комфорта. Это имеет особое значение в свете планов по развитию «Берингии» (гонки на собачьих упряжках), привлечению к участию в гонке спортсменов со всей страны, а в перспективе – и со всего мира», – приводятся в сообщении слова Солодова.

Ежегодное в гонке на собачьих упряжках «Берингия», проводимой на Камчатке с 1990 года, участвуют каюры из других регионов страны. С каждым соревнованием их количество растет.

<https://tass.ru/obschestvo/11241383>

### **РИА НОВОСТИ; 2021.04.24; ГОГОЛЕВ ПРЕДЛОЖИЛ СУБСИДИРОВАТЬ ЗАТРАТЫ НА ВНУТРЕННИЕ АВИАРЕЙСЫ**

Председатель Госсовета (Ил Тумэн) Якутии Петр Гоголев предложил субсидировать из федерального бюджета затраты на региональные авиарейсы в Якутии, включая стоимость доставки авиатоплива и ставку на аэропортовое обслуживание, сообщает пресс-служба республиканского парламента.

Гоголев принял участие в совещании в Совете Федерации по вопросам развития авиаперевозок как инструмента повышения транспортной доступности регионов.

В настоящее время межмуниципальные маршруты не субсидируются за счет федерального бюджета. Правительство Якутии реализует программы субсидирования авиаперевозок по социально значимым маршрутам, при этом объем льготных перевозок составляет 10%. Глава Ил Тумэн предложил рассмотреть вопрос снижения затрат, которые влияют на цену авиабилета.

«Если взять экономически обоснованный тариф маршруту Якутск – Батагай, авиабилет стоит 21201 рублей, Якутск – Саскылах – 34 702 рублей. Это очень высокая стоимость авиабилета. Фактически она соотносится со стоимостью билета Якутск-Москва», – пояснил он.

При этом, отметил он, в структуре тарифов доля затрат на авиатопливо составляет 28-39%. «Так, стоимость тонны авиакеросина в аэропорту Оленек составляет 99460 рублей, а в Ангарске закупается за 40295 рублей. Указанная разница в цене обусловлена необходимостью досрочного завоза авиатоплива и известной сложной логистикой доставки грузов в районы Крайнего Севера. Продолжительность доставки до места назначения составляет 1,5 года», – сказал Гоголев.

По его мнению, субсидирование транспортных расходов по доставке авиакеросина до аэропортов назначения может снизить стоимость авиабилета до 5%.

Гоголев добавил, что объем федеральных субсидий, получаемых ФКП «Аэропорты Севера», в 2021 году снижен на 18% по сравнению с уровнем 2019 года. «Соответственно, ФКП «Аэропорты Севера» закрывает недостающий объем средств за счет увеличения собственных доходов, в том числе, аэропортовых сборов. Ставки предприятия являются одним из самых высоких в России», – сказал он.

Как считает глава Ил Тумэн, решение вопроса об увеличении субсидии для ФКП «Аэропорты Севера», «обнуление» ставок на аэропортовое обслуживание может снизить стоимость авиабилетов на 15%.

<https://ria.ru/20210423/subsidii-1729618156.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2021.04.24; ВЛАСТИ ПРИАМУРЬЯ ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О РАЗВИТИИ АЭРОПОРТА БЛАГОВЕЩЕНСКА**

Амурская область и ООО «АБС» – совместное предприятие УК «Аэропорты Регионов» и «Новаяпорт холдинг» подписали концессионное соглашение по развитию международного аэропорта Благовещенска сроком на 30 лет, сообщает правительство региона.

«Объем инвестиций составит не менее 7 миллиардов рублей», – говорится в сообщении.

Как отметил губернатор Амурской области Василий Орлов, чтобы обеспечить авиационную доступность для жителей региона, необходимо создать аэропортовый комплекс, соответствующий международным авиационным стандартам.

«Подписано концессионное соглашение, по его условиям инвестор построит новый международный терминал и модернизирует существующий терминал внутренних авиалиний. Срок действия концессионного соглашения составляет 30 лет, аэропорт на этот период остается в собственности региона. Мы рассчитываем на долговременное и плодотворное сотрудничество с инвестором», – сказал Орлов, которого цитирует правительство Приамурья.

По концессионному соглашению, в аэропорту Благовещенска предусмотрено строительство нового международного пассажирского терминала с пропускной способностью не менее 600 пассажиров в час и сопутствующей инфраструктуры. Новый пассажирский терминал, обслуживающий внутренние и международные воздушные линии, будет оснащен тремя телетрапами и комфортным бизнес-залом.

«Рядом с аэровокзалом запланировано расширение парковочной зоны до 600 парковочных мест. «АБС» также инвестирует в строительство нового грузового комплекса мощностью не менее 6 тысяч тонн грузов в год», – уточняет правительство Приамурья.

<https://ria.ru/20210424/aeroport-1729738562.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2021.04.23; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ПЕРЕНЕСЛО ПЛАНЫ ВОЗОБНОВИТЬ РАБОТУ ТЕРМИНАЛА С НА СЛЕДУЮЩИЙ ГОД**

Аэропорт «Шереметьево» перенес планы возобновить работу международного терминала С, закрытого на фоне COVID-кризиса перевозок, на следующий год.

«Мы прямо очень рассчитываем «реоткрыть» – во второй раз открыть – терминал С в следующем году. Надеемся сделать это с самого начала года. Зависит от ситуации. Поскольку терминал С полностью международный, соответственно, нам нужен достаточный объем международных работающих линий», – сообщил замгендиректора АО «Международный аэропорт

«Шереметьево» по коммерческой деятельности Федор Сытин журналистам в пятницу.

В сентябре прошлого года первый замгендиректора МАШ Андрей Никулин говорил, что возобновление работы терминала С ожидается весной 2021-го.

Терминал С был закрыт в марте прошлого года на фоне решения правительства РФ ограничить международное авиасообщение. Параллельно «Шереметьево» приостановило работу международных терминалов D и E. После этого внутренние рейсы обслуживались через терминал В, международные, которыми россияне возвращались из-за границы, – через F. В конце июля, перед тем как РФ объявила о возобновлении рейсов в города Турции, Лондон и Занзибар, «Шереметьево» открыло D.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/11230003>

### **ИНТЕРФАКС; 2021.04.23; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» СОХРАНЯЕТ ПРОГНОЗ ПАДЕНИЯ ПАССАЖИРОПОТОКА В 2021Г НА 40-45% К 2019Г**

Аэропорт «Шереметьево» сохраняет прогноз падения пассажиропотока в 2021 году на 40-45% к «доковидному» 2019 году.

«Это (прогноз – ИФ) плюс-минус актуально, но предсказывать сейчас достаточно сложно. Мы видим, что происходит в мире (...) Все зависит от темпов вакцинации и от взаимного признания вакцин», – сообщил замгендиректора АО «Международный аэропорт «Шереметьево» по коммерческой деятельности Федор Сытин журналистам в пятницу.

В 2019 году «Шереметьево» обслужило около 50 млн пассажиров. В 2021 году аэропорт планирует пассажиропоток на уровне 55-60% от объема 2019-го, говорил в ноябре первый замгендиректора аэропорта Андрей Никулин. К уровню 50 млн пассажиров «Шереметьево» надеется выйти летом или в сентябре 2021 года, говорил он, но это зависит от ситуации с пандемией COVID-19 в мире.

### **КОММЕРСАНТЪ; АЙГУЛЬ АБДУЛЛИНА; 2021.04.26; ПОЛЕТЫ ВО СНЕ И НАЯВУ; РОССИЙСКИХ ТУРИСТОВ СТАЛИ ЧАЩЕ ОТПРАВЛЯТЬ В НОЧНЫЕ РЕЙСЫ**

Южные аэропорты РФ из-за возросшей нагрузки в связи с началом туристического сезона стали принимать больше рейсов в ночное время. По данным авиакомпаний, частота таких вылетов только в Сочи увеличилась на четверть. Перевозчики жалуются на нехватку слотов и просят аэропорты о скидках на прием ночных рейсов, поскольку билеты на них хуже продаются. Однако эксперты отмечают, что у аэропортов и расходы на обслуживание таких рейсов выше.

ФАС зафиксировала увеличение числа ночных рейсов в Сочи, Краснодар и Симферополь. Расписание полетов заинтересовало ведомство в контексте борьбы с необоснованным ростом цен на внутренние рейсы. Как отмечается в сообщении ФАС по итогам прошедшего 21 апреля совещания, авиаперевозчики готовы увеличить провозные емкости на направлениях, пользующихся повышенным спросом, что должно предотвратить ажиотажный рост цен.

Однако, как заявили “Ъ” представители перевозчиков, у них уже нет возможности значительно увеличить трафик, а также снизить цены на ночные полеты, которые, как правило, пользуются пониженным спросом. Как рассказали в Red Wings, на май–сентябрь в аэропорты Сочи, Симферополя, Краснодара и Анапы перевозчик запланировал почти на 30% больше рейсов, чем в доковидном 2019 году. И готов выполнить больше, если бы не ограничения аэропортов:

Слотов действительно не хватает, особенно в пиковые периоды – утро, день, вечер. Но даже и ночные слоты не все доступны. Причем если раньше аэропорты практиковали скидки на обслуживание ночных рейсов и авиакомпании могли снижением цены стимулировать пассажиров, теперь этого нет».

О значительном росте числа ночных вылетов говорят и в «Уральских авиалиниях». Там подтверждают, что текущие тарифы на обслуживание в аэропортах не зависят от времени прилета. В S7 отмечают, что общее число ночных рейсов выросло по всем направлениям, кроме Геленджика и Анапы (регламент этих аэропортов допускает работу только днем). Больше всего количество ночных рейсов увеличилось в Сочи: на 25% в период с 23:00 до 05:00 по Москве по сравнению с 2019 годом.

«Условия аэропортов делают ночные полеты крайне невыгодными для перевозчиков, – подчеркивает собеседник “Ъ” в одной из авиакомпаний. – Тарифы за обслуживание приходится оплачивать как за день, а билеты на это время распродаются гораздо медленнее, делать их дешевле убыточно». По его словам, мог бы помочь дисконт от аэропортов за обслуживание рейсов ночью, «как это принято у европейских лоукостеров».

Однако представители южных аэропортов не видят оснований для пересмотра тарифов и даже не подтверждают сам по себе существенный рост ночного трафика.

«Рейсы ночью обслуживаются по стандартной схеме с соблюдением обычных технологических графиков. Стоимость обслуживания рейсов для авиакомпаний от времени суток не зависит, – заверили “Ъ” в аэропорту Симферополя. – Прогнозируемая пиковая ночная нагрузка в летние месяцы в целом соответствует показателям прошлого 2020 года и незначительно

превышает показатели 2019 года». Там добавили, что пропускная способность взлетно-посадочной полосы составляет 18 операций в час, и аэропорт готов повторить исторический рекорд августа 2020 года, когда в условиях закрытых границ в Крым прилетели 1,1 млн человек.

«Ночной график работы в мае и летние месяцы если и будет усилен, то ненамного. Основная масса рейсов планируется к осуществлению днем», – заявили в аэропорту Минеральных Вод. При этом общее количество рейсов в апреле 2021 года в сравнении с апрелем 2019 года увеличилось на 47%.

Максимальная пропускная способность из аэропортов российского юга у Сочи: 24 взлетно-посадочные операции в час. Краснодар рассчитан на 11 операций в час. «Аэропорты будут работать из расчета 100% нагрузки», – сообщили в ГК «Аэродинамика» (управляет аэропортами Сочи, Краснодара и Анапы).

В международной практике обслуживание ночных рейсов обходится дороже, чем днем, объясняет позицию аэропортов гендиректор ассоциации «Аэропорт» Виктор Горбачев.

В частности, возрастает потребление электроэнергии на светосигнальное оборудование. Кроме того, отмечает эксперт, зарплата сотрудников аэропортов, как правило, оплачивается с «ночной надбавкой», тогда как заработок экипажа авиакомпаний зависит от фиксированного времени налета.

<https://www.kommersant.ru/doc/4791325>

### **ТАСС; 2021.04.25; МЭР КРАСНОДАРА ЗАЯВИЛ, ЧТО КАНАТНОЕ МЕТРО В ГОРОДЕ ПРОЕКТИРУЮТ ДЛЯ ТУРИСТОВ**

Проект строительства канатного метро в Краснодаре разработали для туристических и досуговых целей. Канатное метро соединит спальные районы города с торговыми центрами и достопримечательностями. Проект планируется реализовать в рамках концессионного соглашения без участия краевого и муниципального бюджета, сообщил ТАСС мэр Краснодара Евгений Первышов.

«Проект канатного метро – это не подмена огромной стратегии решения проблемы пробок. Это досуговая, туристическая история. Она предполагала собой кольцо по городу Краснодару, где станции находились бы в спальных микрорайонах и остановочные комплексы были бы в самых значимых местах – стадион, торговые центры, исторический центр», – сказал Первышов.

Он уточнил, что уже определены площадки под станции и остановки канатного метро. В ближайшее время планируется начать работы по экономическому обоснованию проекта, финансировать которые будет Новый банк развития БРИКС. Также по информации главы города, **Министерство транспорта Российской Федерации** запросило у властей города и региона подтверждение готовности реализации данного проекта. Оно за подписью вице-губернатора было направлено в министерство.

«Я коллегам сказал: все приходят в парки, мы любим покататься на колесе обозрения. А канатное метро – это колесо обозрения, только в другой плоскости. Всем бы было интересно покататься и увидеть город с высоты. Самое главное, что этот проект не предполагает финансирование из местного или краевого бюджета. Это будет частное концессионное соглашение», – отметил глава города.

В конце 2017 года в Краснодаре начали рассматривать проект по строительству канатного метро. По предварительным оценкам, первая очередь метро (закольцованные линии протяженностью 32 км с девятью станциями) может быть построена за четыре года. Над проектом работает группа специалистов, проводятся исследования, уже получены экспертные заключения, в том числе от известных мировых производителей оборудования для таких систем. По данным властей города, возможность участия в проекте рассматривала австрийско-швейцарская компания Doppelmaug.

Канатное метро представляет собой подвесную канатную дорогу с сопутствующей инфраструктурой: станциями, опорами, местами посадки и высадки пассажиров. В России уже есть примеры реализации подобных проектов, фуникулеры в качестве общественного транспорта работают в Нижнем Новгороде (подвесная дорога над Волгой стала альтернативой 27-километровому автомобильному маршруту) и в Оренбурге.

<https://tass.ru/obschestvo/11238605>

### **ТАСС; 2021.04.24; ДЛЯ ЗАМЕНЫ МАРШРУТОК В ПЕТЕРБУРГЕ ДО КОНЦА ВЕСНЫ 2022 ГОДА ЗАКУПЯТ 2,8 ТЫС. АВТОБУСОВ**

Власти Петербурга планируют приобрести 2 801 автобус различных типов и размеров к маю 2022 года. Новый подвижной состав закупят в рамках реформы системы общественного транспорта, в результате которой коммерческие маршрутки будут заменены социальными автобусными линиями, сообщили журналистам в субботу в пресс-службе городского комитета по транспорту.

«Запуск новой модели транспортного обслуживания запланирован комитетом на 15 июля 2022 года. За 70 рабочих дней до старта производители поставят в Петербург 2 801 автобус. Все автобусы должны быть выпущены не ранее января 2021 года», – рассказали в пресс-службе.

Закупить планируется 1 742 автобуса с вместимостью более 80 пассажиров, 1 052 машины вместимостью от 49 человек и семь малогабаритных автобусов, рассчитанных на 19 и более человек. Все новые единицы транспорта будут оснащены оборудованием для зарядки мобильных телефонов, электронными системами оплаты и информирования пассажиров, а также полностью адаптированы для маломобильных пассажиров. Корпуса автобусов должны быть окрашены в установленный в городе для общественного транспорта лазурный цвет. Объявление конкурсных процедур среди производителей запланировано на май текущего года.

Приобретаемые низкопольные автобусы будут работать на различных видах топлива в зависимости от маршрутной линии, которую они будут обслуживать. Контрактами предусмотрена закупка 895 машин, работающих на природном газе, другие автобусы будут использовать дизельное топливо. Как отметил глава комитета по транспорту Кирилл Поляков, «за счет общественного транспорта, передвигающегося на экологическом топливе, мы сможем значительно сократить долю вредных выбросов в атмосферу города». По его словам, разовая закупка большого числа газовых автобусов также послужит стимулом для развития газозаправочной системы в Санкт-Петербурге.

### О транспортной реформе

Обновление пассажирского подвижного состава города проходит в рамках перехода на новую транспортную модель. Благодаря реформе, которую планируется внедрить к 2022 году, улично-дорожная сеть города отдаст приоритет общественному транспорту. Она также предполагает повышение качества транспортного обслуживания жителей города, в том числе за счет расширения зоны парковок, увеличения количества остановок в шаговой доступности от объектов городской социальной и медицинской инфраструктуры, увеличения емкости подвижного состава общественного транспорта на 25%.

Новая модель транспортного обслуживания также предусматривает замену всех коммерческих маршруток социальными. Для обеспечения перевозок с низким пассажиропотоком будут использоваться транспортные средства малого класса. Согласно требованиям, каждая машина должна быть рассчитана на перевозку не менее 19 пассажиров, салоны должны быть оборудованы 14 местами для сидения, а также одним местом для размещения пассажиров с ограниченными возможностями здоровья. Количество

автобусов от общего парка пассажирского транспорта малого класса в городе будет составлять 0,2%.

<https://tass.ru/ekonomika/11235939>

### **ТАСС; 2021.04.24; В ТВЕРИ ПОСТРОЯТ ДОПОЛНИТЕЛЬНУЮ РАЗВЯЗКУ ПО ПРОЕКТУ ЗАПАДНОГО МОСТА ЧЕРЕЗ ВОЛГУ**

Власти Тверской области приняли решение построить дополнительную развязку в рамках проекта Западного моста через Волгу, строительство которого начнется в 2021 году. Об этом сообщила в субботу пресс-служба правительства региона.

«Приняли решение при реализации проекта по Западному мосту построить четвертый, дополнительный мостовой переход. Масштабный проект Западного моста включает в себя возможность продолжения улицы Фрунзе. Предусмотрена автомобильная развязка и соединение с Санкт-Петербургским шоссе. Таким образом мы разгрузим Заволжье. Это будет новая транспортная артерия с выездом на трассу М-10 и возможностью перехода на другую сторону железнодорожных путей для наших граждан», – цитирует пресс-служба главу региона Игоря Руденю.

По данным пресс-службы правительства Тверской области, будет построен пешеходный переход через железнодорожные пути к месту отдыха горожан – Комсомольской роще.

В январе на совещании с членами правительства президент Владимир Путин поручил рассмотреть обращение Рудени о строительстве Западного моста через Волгу для соединения Пролетарского и Заволжского районов Твери, в которых проживает более половины населения города. Из резервного фонда правительства РФ региону на эти цели выделено 2 млрд рублей, строительство Западного моста начнется в 2021 году и завершится в срок до трех лет. Общая сумма на Западный мост оценивается в 12 млрд рублей. Более 80% от стоимости проекта будет профинансировано из федерального бюджета, остальная часть – из бюджета Тверской области. Проект состоит из трех этапов: строительство моста через Волгу в районе Комсомольской площади Твери, реконструкция Горбатого моста через Октябрьскую железную дорогу в Заволжском районе и реконструкция ж/д путепровода на Комсомольской площади.

<https://tass.ru/ekonomika/11236193>

**РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ;  
2021.04.26; ЛЕТОМ – БЕЗ ШИПОВ; ШТРАФОВАТЬ ЗА ШИНЫ НЕ ПО СЕЗОНУ  
БУДУТ НЕ РАНЬШЕ МАРТА**

Водителей снова пугают штрафами за новые неисправности машин, ответственность за которые сейчас не предусмотрена. Доработанный проект перечня дефектов, из-за которых водителей смогут штрафовать на дороге, размещен на портале проектов нормативных актов и поступил в Аналитический центр при правительстве РФ в рамках «регуляторной гильотины».

Напомним, этот проект для общественного обсуждения был размещен в сентябре прошлого года, о чем не раз писала «РГ». Он предусматривает запрет эксплуатации машин на летних шинах зимой (декабрь, январь, февраль), а также на шипованных шинах летом (июнь, июль, август). Впрочем, временные рамки использования тех или иных шин отданы на откуп региональным властям. Изначально предполагалось, что документ вступит в силу с 1 июня этого года. Буквально недавно прошла волна публикаций в СМИ о новых штрафах, которые ждут водителей с этой даты. МВД пришлось эти сведения опровергать.

Доработанный проект вводит новую предполагаемую дату вступления в силу этого документа – 1 марта. Связано это с тем, что в соответствии с законом о регулировании все акты, меняющие требования к бизнесу, должны вступать в силу только 1 марта или 1 сентября. Но не ранее чем через 90 дней после официального опубликования.

Доработанный проект также вносит изменения в постановление правительства о нормативных актах, к которым не применяются некоторые нормы Закона «Об обязательных требованиях в РФ». Дело в том, что сейчас правила дорожного движения отнесены к таким нормативным актам, в которые нельзя вносить правки. Правила дорожного движения и перечень неисправностей утверждены одним постановлением правительства. Чтобы исправить перечень неисправностей, необходимо перевыпустить постановление правительства, утвердившее правила дорожного движения целиком. То есть выпустить новую редакцию правил.

В доработанном документе эту сложность решили исправить, предусмотрев поправку в постановление, установившее необходимость ради любой правки правил дорожного движения заново их утверждать. Правила дорожного движения предлагается сделать исключением из этого правила.

Но даже после 1 марта, если этот документ вступит в силу, для обычных владельцев легковушек новых неисправностей, за которые грозит штраф, не сильно прибавится. Да, появится запрет на использование шин не по сезону.

Добавится запрет на эксплуатацию автомобиля без противосолнечных козырьков, предусмотренных конструкцией автомобиля. Если на приборной панели будет светиться значок, сигнализирующий о неисправности двигателя, водителя также смогут оштрафовать на 500 рублей. То есть заправится он некачественным топливом на какой-нибудь колонке, загорится у него соответствующий значок – потребуются срочно ехать в автосервис удалять ошибку. Или возить с собой устройство, позволяющее стирать такие ошибки.

А если загорится значок «АБС», то инспектор не только оштрафует водителя, но еще и задержит машину, потому что за управление автомобилем с заведомо неисправной тормозной системой предусмотрено задержание до устранения неисправности.

Появится также запрет на эксплуатацию машины при сильной деформации бампера, например, после ДТП.

Если автомобиль оборудован системой ЭРА-ГЛОНАСС, то она должна быть в рабочем состоянии. Если ее по непонятной причине нет или она не работает, также водителю будет грозить штраф.

Большой блок этого документа посвящен газобаллонному оборудованию, требованиям к тормозным системам и сцепным устройствам для грузовиков. Не менее богат набор требований к восстановленным шинам, которые также устанавливают на грузовики. Простых автовладельцев это не касается.

Все эти изменения в перечень неисправностей внесены, чтобы привести его в соответствие с Техническим регламентом Таможенного союза. Дело в том, что перечень уже безнадежно устарел и даже ссылается на давно отмененные нормы.

Теперь поговорим о мифах. Миф первый: автовладельцев якобы будут штрафовать за видеорегастраторы. Это не так. Ныне действующий перечень также предусматривает запрет на установку «дополнительных предметов, ограничивающие обзорность с места водителя». Однако за видеорегастратор никого не штрафуют. Если, конечно, он правильно установлен и не мешает обзорности. Например, за зеркалом заднего вида.

Миф второй: о введении запрета наносить пленки на фары. Это запрещено и сейчас. И ничего нового здесь нет. При этом в самом Техрегламенте сделано исключение для пленок, которые наклеиваются для корректировки света фар. Такое же исключение для этих пленок, кстати, предусмотрено и в правилах проведения техосмотра. Хотя сейчас почему-то все операторы ТО уверены, что никаких исключений нет.

<https://rg.ru/2021/04/25/shtrafovot-za-shiny-ne-po-sezonu-budut-ne-ranshe-marta.html>

---

**РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА;  
2021.04.26; АВТОПЕРЕВОЗКИ НАБИРАЮТ СКОРОСТЬ**

Покупатели товаров через интернет станут получать свои заказы быстрее. Рынок грузовой автологистики в России в среднем будет расти на 5-6% ежегодно, прогнозируют эксперты. Но перевозка сборных грузов, которые зачастую составляют товары e-commerce (электронной торговли), вырастет сразу на 9-11% в год.

К 2025 году рынок автологистики в России достигнет 1,3 трлн рублей, отмечают в компании VEB Ventures. Грузооборот, по предварительным оценкам, вырастет с 330 млрд тонно-километров в 2020 году до 370 млрд. Выиграют предприятия, ожидающие товар для продажи или сырье, материалы для производства, а также индивидуальные потребители, заказывающие одежду, обувь, мебель, бытовую технику и другие товары через интернет. Развитие грузовых автоперевозок положительно скажется и на транзитных перевозках. Небольшую часть грузов между Европой и Азией перевозят на автомобилях.

Сегмент перевозки полностью загруженным транспортом (FTL) сейчас составляет около 73% рынка. Он будет расти примерно на 5% в год на фоне стабилизации экономической обстановки. Подтолкнет развитие автологистики умеренный рост в грузообразующих отраслях, прежде всего в розничной торговле, сельском хозяйстве, промышленности и строительстве.

Перевозка сборных грузов (LTL) пока занимает только 17% рынка. Зато расти этот сегмент, как ожидается, будет опережающими темпами. Стимулирует рост интернет-торговля. Среди других факторов эксперты называют постепенное уменьшение объемов перевозимых грузов в одной доставке, территориальную экспансию торговых сетей и снижение издержек за счет объединения грузов разных отправителей.

Те же тенденции подтверждает оператор государственной системы «Платон» – «РТ-Инвест Транспортные Системы». По итогам I квартала 2021 года общий пробег грузовиков по федеральным трассам сократился на 3,5% по сравнению с аналогичным периодом 2020 года. Но при этом на 2% выросла экономическая активность у перевозчиков сборных грузов, говорит генеральный директор компании Антон Замков. Пробег вырос у компаний из ретейла, производства сельхозпродукции и почтовой деятельности. В результате, как ожидается, к декабрю 2021 года рынок полностью отыграет «ковидные» потери.

Стимулировать рост перевозок будет постепенное увеличение их средней дальности. За последние 20 лет дальность перевозки тонны груза в стране увеличилась с 26 до 45 км. Если раньше автотранспортом возили грузы

максимум на 950 км, то теперь дальность выросла до 2100 км, говорят эксперты.

Также способствовать развитию грузовых автоперевозок будут инициативы Федеральной налоговой службы (ФНС) по «обелению» рынка. Для ускоренного развития автологистики в России нужно дальше повышать эффективность перевозок и прозрачность рынка, отмечают в отрасли. Автологистические компании продолжают укрупняться, чтобы сохранить конкурентные преимущества. Будет расти конкуренция в области цены, качества и надежности услуг, замечает генеральный директор VEB Ventures Олег Теплов. Перевозчикам придется увеличивать расходы на автоматизацию и цифровизацию бизнес-процессов.

«До сих пор все организуется таким образом, что первые роли отдаются многочисленным посредникам, деятельность которых часто спекулятивна. Эта проблема решается по мере развития цифровых платформ. Технологии обеспечивают справедливое и прозрачное распределение потоков между грузоотправителем и конечным перевозчиком», – говорит генеральный директор компании Deliver Данил Рудаков.

Для развития автоперевозок, в том числе транзитных, необходимо внедрять полноценный электронный документооборот для обмена данными между бизнес-платформами и государственными системами, добавляют в ассоциации «Цифровой транспорт и логистика». Это поможет очистить рынок от посредников.

Сейчас посредники стремятся ради экономии отправить грузы с перевесом, а ответственность несет перевозчик. Но транспортные компании соглашаются работать с нарушениями ради получения заказа. Обеление рынка приведет к тому, что грузоотправители будут нести ответственность за оформление сопроводительных документов, говорит президент ассоциации «Грузавтотранс» Владимир Матягин. Неверно оформленные документы приведут к проверкам ФНС. В результате посредники станут заключать контракты по тем же правилам, по которым работают компании, не допускающие нарушений.

<https://rg.ru/2021/04/25/eksperty-ocenili-perspektivy-rynka-gruzovoj-avtologistiki-v-rossii.html>

**КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2021.04.26; БУЛЬДОЗЕРЫ ОБЪЕДУТ УТИЛЬСБОР; ВЛАСТИ ГОТОВЫ НЕ ПОВЫШАТЬ ЕГО РАЗМЕР ДЛЯ ЧАСТИ ТЕХНИКИ**

Как стало известно “Ъ”, правительство готово не повышать утильсбор на некоторые виды дорожно-строительной техники, в том числе мощные бульдозеры и экскаваторы, а также сократить рост для полуприцепов и ряда

видов сельхозтехники по сравнению с исходным вариантом Минпромторга. Но окончательный вариант повышения пока не сформирован. По данным “Ъ”, он может быть финализирован для одобрения премьером на этой неделе.

“Ъ” ознакомился с изменениями в проект повышения утильсбора на спецтехнику, подготовленными в середине апреля аппаратом правительства. Документ разработан по итогам совещания у **вице-преьера** Дмитрия Григоренко (см. “Ъ” от 31 марта). Правительство готово отказаться от исходных планов повысить сбор до трех раз, оставив его неизменным для ряда категорий: это

бульдозеры,

экскаваторы мощностью более 65 л. с.,

колесные погрузчики,

вилочные и фронтальные погрузчики свыше 50 л. с.,

катки и асфальтоукладчики более 100 л. с.

По этим же категориям правительство теперь предлагает не повышать утильсбор и для подержанных машин (старше трех лет). Источники “Ъ” говорят, что утильсбор на б/у технику и так высок, а ее ввоз после трех лет использования в целом не имеет смысла, поскольку ресурс машин сильно выработан.

Для полуприцепов исходно предполагалось повышение сбора в шесть раз, что, как сообщали премьеру производители, вместе с ростом утильсбора на 25% для тягачей увеличит размер сбора с автопоезда до 1,7 млн руб. (см. “Ъ” от 7 апреля). Теперь правительство готово сократить размер повышения примерно до 2,5 раза. В **пресс-службе** правительства и Минпромторге на запросы “Ъ” не ответили.

Строительная отрасль, фермеры и дилеры сельхозтехники, а также транспортные компании активно сопротивлялись повышению утильсбора, ссылаясь на риски роста цен на дорожное строительство и продукты. Одним из наиболее спорных сегментов были асфальтоукладчики, которые, как отмечалось в ряде обращений в правительство, в России почти не производятся (см. “Ъ” от 4, 9 и 12 февраля). Глава профильного комитета АЕБ Андрей Комов в интервью “Ъ” говорил, что у производителей асфальтоукладчиков из РФ только 4% рынка и «их выпускает одно предприятие» (см. “Ъ” от 12 февраля).

Но даже обновленный документ предусматривает рост сбора на такие машины малой мощности.

По данным “Ъ”, в рамках пересмотра правительство планировало учесть имеющиеся в РФ мощности, значительно увеличивая сбор только в

сегментах, где заводы могут покрыть не менее 50% потребностей рынка. «Росспецмаш» при этом говорил о возможностях отечественных предприятий покрыть весь спрос, а волну обращений в правительство там называли кампанией «западного лобби в лице ассоциаций и агентов влияния» (см. “Ъ” от 1 марта). Но, отмечает источник “Ъ” в отрасли, наличие мощностей само по себе не дает гарантии спроса: ошутимая часть российской спецтехники приобретается только по госконтрактам.

По сельхозтехнике изменений в проекте от 14 апреля по сравнению с исходными нет. Но в Минсельхозе “Ъ” сказали, что 22 апреля к ним поступил на согласование доработанный проект, содержащий «существенно сниженные коэффициенты утилизационного сбора по сравнению с первоначальной редакцией, в том числе в отношении сельскохозяйственной техники». В министерстве документ поддержали.

Хотя уже очевидно намерение правительства повысить утильсбор не так сильно, как предлагал Минпромторг, обсуждения по конкретным цифрам сбора и сегментам техники продолжаются.

По словам источника “Ъ”, знакомого с ситуацией, 26 апреля предполагается приступить к финализации предложений и затем направить их на рассмотрение премьера **Михаила Мишустина**.

Дмитрий Бабанский из SBS Consulting отмечает, что с учетом нынешней ситуации в экономике более плавное повышение утильсбора логично: «Вероятно, обновленная редакция – компромиссная позиция, которая учитывает пожелания отдельных отраслей промышленности».

<https://www.kommersant.ru/doc/4791263>

### **ПРАЙМ; 2021.04.24; МЭР РФ ОПУБЛИКОВАЛО ОБНОВЛЕННЫЙ ПРОГНОЗ ПО ГРУЗОВЫМ И ПАССАЖИРСКИМ Ж/Д ТАРИФАМ НА 3 ГОДА**

Минэкономразвития России опубликовало обновленный прогноз по росту тарифов на грузовые перевозки **РЖД** и пассажирские железнодорожные перевозки в регулируемом сегменте на 2022-2024 годы, согласно которому в следующем году индексация составит 4%, следует из опубликованных в субботу документов министерства.

Речь идет о сценарных условиях, основных параметрах прогноза социально-экономического развития РФ на 2022 год и на плановый период 2023 и 2024 годов. Прежний прогноз предусматривал рост тарифа в 2022 году на 3,6%, в 2023 году – 3,8%.

«В прогнозный период индексация тарифов на грузовые железнодорожные перевозки и услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования будет осуществляться в соответствии с порядком, определенным распоряжением правительства РФ... С учетом этого в 2022 году индексация составит 4,0%, в 2023 году – 4,2%, в 2024 году – 3,9%», – говорится в документе МЭР.

Отмечается, что индексация тарифов на пассажирские перевозки в дальнем следовании в регулируемом сегменте (перевозки в плацкартных и общих вагонах) будет соответствовать темпам изменения тарифов на грузовые перевозки. Это связано с тем, что основной составляющей расходов для пассажирских перевозчиков является плата за пользование инфраструктурой железнодорожного транспорта, которая индексируется в соответствии с параметрами роста тарифов на грузовые перевозки.

Стоимость перевозки грузов по железной дороге складывается из инфраструктурной (в том числе заложенной в нее локомотивной) и вагонной составляющих. Вагонная – это часть, которую получают операторы за предоставление подвижного состава грузоотправителю, инфраструктурная – часть РЖД, которую устанавливает ФАС.

Перевозки пассажиров почти во всех поездах дальнего следования в РФ осуществляет «Федеральная пассажирская компания» (ФПК, «дочка» РЖД). Тариф для нее в регулируемом сегменте определяет ФАС, в нерегулируемом сегменте (СВ, купе и люкс) устанавливает сама компания. Индексация тарифов на регулируемые железнодорожные перевозки утверждена с 2019 по 2025 год по принципу потребительская инфляция (два года до периода, два года после) минус 0,1 процентного пункта.

### **ПРАЙМ; 2021.04.24; РЖД В МАЕ ЗАПУСКАЮТ ЕЩЕ ОДИН ТУРПОЕЗД В ГОРОДА ВОИНСКОЙ СЛАВЫ**

РЖД запускают еще один туристический поезд в города воинской славы на майские праздники, он отправится по маршруту Ростов-на-Дону – Таганрог – Новороссийск – Имеретинский курорт – Ростов-на-Дону, сообщила компания в Telegram-канале.

РЖД ранее сообщали о запуске первого туристического поезда к местам боевой славы Москва-Брянск-Москва.

«Запускаем еще один туристический поезд в города воинской славы на майские праздники: Ростов-на-Дону-Таганрог-Новороссийск-Имеретинский курорт-Ростов-на-Дону. Он отправится с вокзала Ростов-Главный 1 и 8 мая.

В пути будет находиться ночью, а днем ждать туристов», – говорится в сообщении в субботу.

За время путешествия туристы смогут увидеть Военно-исторический музей в Таганроге, возложить цветы к мемориалам в Новороссийске, побывать на двух морях – Азовском и Черном, прогуляться по Олимпийской набережной Имеретинской бухты.

Купить билет можно в кассах, на **сайте РЖД** или в приложении «**РЖД Пассажирам**». Стоимость – от 2 892 рублей.

### **ТАСС; 2021.04.25; РЖД РАССМАТРИВАЕТ ВАРИАНТЫ ПОЕЗДОВ ДЛЯ ГРУПП ДЕТЕЙ ИЗ КАЛМЫКИИ НА ЧЕРНОМОРСКОЕ ПОБЕРЕЖЬЕ**

**Холдинг «Российские железные дороги»** рассматривает варианты формирования специальных поездов для перевозки групп детей на курорты Черноморского побережья из Калмыкии. Об этом говорится в сообщении **пресс-службы** главы республики Бату Хасикова.

«В настоящее время **холдингом «РЖД»** прорабатывается возможность организации путешествий жителей Калмыкии по России. В частности, могут быть сформированы и рассматриваются варианты поезда для перевозки организованных групп детей региона в направлении курортов Черноморского побережья в летний сезон 2021 года, а также организации мультимодального сообщения по единому билету с использованием автомобильного и железнодорожного транспорта», – говорится в сообщении.

Также в своем Instagram-аккаунте, глава Калмыкии уточнил, что мультимодальные перевозки будут включать автобус до Волгограда и пересадку на поезд за один билет. В ходе встречи Хасикова, заместителя генерального директора **ОАО «РЖД»** Дмитрия Пегова и генерального директора АО «ФПК» Владимира Пястолова были также обсуждены планы расширения событийной линейки, чтобы уже осенью туристы снова могли посетить Калмыкию.

Сегодня в Калмыкии начался традиционный фестиваль тюльпанов, который проходит с учетом особых санитарных требований. Ранее сообщалось, что гости со всей России смогут полюбоваться в конце апреля цветением тюльпанов, добравшись в республику специальным круизным поездом. Состав сформирован из плацкартных и купейных вагонов, вагона-ресторана и вагона-бара, интерьеры которых оформлены в стилистике 80-х годов прошлого века.

<https://tass.ru/obschestvo/11238143>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА;  
2021.04.26; ВЫРОС ТРАНЗИТ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

Объемы транзитных перевозок контейнеров из Китая в Европу и обратно за первый квартал 2021 года выросли в 2,2 раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, сообщили в компании «Российские железные дороги» (РЖД). По оценкам экспертов, доходы от транзита увеличились более чем на 10 млрд рублей. Эти деньги пойдут на развитие инфраструктуры, чтобы грузы быстрее доходили до заказчика.

Поездами через территорию России перевезли около 1,2 млн тонн грузов. Объемы растут благодаря конкурентным ценам, увеличению числа услуг и повышению их качества, а также диверсификации транзитных маршрутов, пояснили в компании.

Сейчас Россия наращивает транзитные перевозки в рамках трансконтинентального сервиса Maersk AE19. Он связывает по железной дороге порты Санкт-Петербург и Восточный. Грузы идут между Китаем, Южной Кореей, Японией в Азии и Польшей, Финляндией, Нидерландами, Германией – в Европе. Этим же путем российские товары поступают на экспорт.

Транзитный маршрут начали развивать летом 2019 года компании «РЖД Логистика» и Fesco. Затем к ним присоединились другие участники рынка. Проект поддержали в правительстве России. В августе 2020 года было подписано постановление о субсидировании железнодорожной ставки перевозки. На один перевезенный 40-футовый контейнер выделяется одна тысяча долларов.

По российскому сухопутному транзитному маршруту товары из портов Азии в европейские порты на Балтике идут 25-30 суток. Через территорию России транзит занимает 12 суток. Другим путем по морю через Суэцкий канал грузы везут 40-45 суток. Российский маршрут выгоднее по времени и по затратам. Отсюда спрос, а он рождает предложение. С апреля 2021 года поезда по Транссибирской железнодорожной магистрали с контейнерами из Европы в Азию будут ходить еженедельно. А из Азии в Европу составы вообще пойдут до четырех раз в неделю.

В апреле этого года также открылся новый маршрут мультимодальной транзитной перевозки из Китая в Великобританию через Калининград. Контейнерный поезд прошел из китайского города Сиань через погранпереход Алтынколь в Казахстане на терминал морского торгового порта Калининград для перегруза на фидерные суда и дальнейшей отправки морем в порт Иммингем в Англии.

<https://rg.ru/2021/04/25/rossiia-uvelichila-obemy-zheleznodorozhnyh-tranzitnyh-perevozok.html>

### **ТАСС; 2021.04.24; СУДНО APRIL С ОПАСНЫМ ГРУЗОМ ПЕРЕДАЛИ ВЛАДЕЛЬЦУ ЗА ПРЕДЕЛАМИ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ВОД РОССИИ**

Сухогруз April, с которого в феврале была эвакуирована часть экипажа с признаками отравления и которое с опасным грузом два месяца находилось в водах РФ, возвращено владельцу. Об этом говорится в сообщении на **сайте Росморречфлота**.

«Успешно завершена аварийно-спасательная операция с сухогрузом April, более двух месяцев находившимся под контролем Морспасслужбы в водах РФ с опасным грузом используемого к металлургии химиката ферросилиция с токсичными свойствами. В 10:50 мск 24 апреля морской спасательный буксир «Меркурий» за границей территориальных вод РФ передал судовладельцу аварийный сухогруз», – говорится в сообщении.

В настоящее время судно взято на буксир и следует на юг Черного моря к берегам Турции. Судовладельцем является стамбульская компания Viya Ship Management Co.

Судно April под панамским флагом 19 февраля на подходе к Керченскому проливу запросило эвакуацию экипажа в связи с отравлением моряков. Один из них умер, еще пятеро были доставлены в Темрюк и госпитализированы 20 февраля, позже их выписали из больницы. По данным **Росморречфлота**, судно перевозило ферросилиций, который при намокании может выделять газ, причиной отравления моряков могли стать химикаты. В Темрюкском районе действовал режим повышенной готовности.

Специалисты устранили повреждения корпуса и крен судна, была обеспечена безопасность груза, он не представляет угрозы для населения и окружающей среды, так как утечек токсичных газов нет. В **Росморречфлоте** сообщали, что, по предварительным данным, на судне находились пять граждан Турции, два гражданина Грузии и один гражданин Украины.

<https://tass.ru/obschestvo/11236403>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛЬЯ ШИРОКОВА; 2021.04.26; НА САХАЛИН ПРИБЫЛ ТЕПЛОХОД «АДМИРАЛ НЕВЕЛЬСКОЙ»**

В понедельник на Сахалине встретили теплоход «Адмирал Невельской» – один из двух судов, построенных на верфи под Санкт-Петербургом для курсирования между Сахалином и Курильскими островами, сообщил глава региона Валерий Лимаренко в своем telegram-канале.

К родным, но еще незнакомым берегам теплоход шел ровно два месяца по Южному морскому пути через Суэцкий канал. Он пересек Балтийское, Северное, Средиземное, Красное моря и вышел в Индийский океан. Следующими на его пути были Южно-Китайское и Японское моря, пролив Лаперуза и, наконец, сегодня в 9 утра по местному времени он пришвартовался в порту приписки Корсаков.

Судно преодолело свыше 10,5 тысячи морских миль.

– Маршрут был достаточно сложный, местами даже опасный, – сказал капитан парома Владимир Марчук.

Планируется, что новый теплоход приступит к работе в мае-июне. Он будет ходить по маршруту: Корсаков – Кунашир – Шикотан – Итуруп – Корсаков два раза в неделю. Сегодня на линии работает единственный «Игорь Фархутдинов» 1990-х годов постройки.

Тем временем успешно завершились ходовые испытания на Ладожском озере «Павла Леонова», и судно вскоре также отправится на Сахалин.

«Проверены технические характеристики судна, работа систем и оборудования. Программа испытаний парома полностью выполнена. В испытаниях приняли участие 56 специалистов: сдаточная команда завода, представители заказчика, специалисты российского морского регистра судоходства. Сейчас на судне началась ревизия, после которой его передадут заказчику», – сообщили в **пресс-службе** Невского судостроительно-судоремонтного завода, где с 2018 года велось строительство сахалинских теплоходов в рамках ФЦП «Социально-экономическое развитие Курильских островов на 2016 – 2025 годы».

Новые суда имеют повышенный ледовый класс и приспособлены к длительной автономной работе. Каждый из них сможет перевозить до 146 пассажиров, а также груз и автомобили. Предусмотрены одно-, двух- и четырехместные каюты для семей с детьми, в том числе, каюты, предназначенные для людей с ограниченными возможностями здоровья.

Как отмечают в областном правительстве, появление новых судов позволит осуществлять бесперебойные перевозки между Сахалином и Курильскими островами в любое время года. По предварительным расчетам, оборот пассажиров и грузов на курильской линии вырастет в три раза.

<https://rg.ru/2021/04/26/reg-dfo/na-sahalin-pribyl-parom-admiral-nevelskoj.html>