



## Ежедневный мониторинг СМИ

**30 АПРЕЛЯ 2021**

### СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2021.04.29; RED WINGS ГОТОВА ЗАПУСТИТЬ ДО 12 РЕЙСОВ В ДЕНЬ НА КУОРТЫ ЕГИПТА .....	5
РИА НОВОСТИ; 2021.04.29; ОБХОД ЮЖНО-САХАЛИНСКА ПОСТРОЯТ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА БКАД, РАССЧИТЫВАЕТ ГУБЕРНАТОР.....	6
ОНФ; 2021.04.29; ТЕХОСМОТР ЛЕГКОВУШЕК НУЖНО МЕНЯТЬ – ГИБДД СОГЛАСИЛАСЬ С НАРОДНЫМ ФРОНТОМ.....	6
ЛОГИРУС; 2021.04.29; МИНТРАНС ВО ВТОРОЙ РАЗ ПОПРОБУЕТ ВНЕСТИ ЗАКОН ОБ ОНЛАЙН-ТАХОГРАФИИ .....	9
РОССИЯ 1; 2021.04.29; В ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ НАЧАЛИ РАБОТЫ ПО ВОССТАНОВЛЕНИЮ ДОРОГ. ВЕСТИ.....	9
ТАСС; 2021.04.29; В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ В 2021 ГОДУ ОТРЕМОНТИРУЮТ БОЛЕЕ 400 КМ ДОРОГ .....	9
ТАСС; 2021.04.29; ФИНАНСИРОВАНИЕ ДОРОЖНЫХ РАБОТ В НОВОСИБИРСКЕ НА 1,2 МЛРД ПРЕВЫШАЕТ ИМЕЮЩУЮСЯ ПОТРЕБНОСТЬ.....	10
ТАСС; 2021.04.29; ОРИЕНТИРОВОЧНАЯ СТОИМОСТЬ ЮЖНОГО ТРАНЗИТА В НОВОСИБИРСКЕ ВОЗРОСЛА ДО 50 МЛРД РУБЛЕЙ..	11
ТАСС; 2021.04.29; В ПЕРМСКОМ КРАЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ ПОЧТИ 140 КМ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС ДО КОНЦА 2024 ГОДА.....	12
РИА НОВОСТИ; 2021.04.29; КАБМИН РФ ГОТОВИТ ПОПРАВКИ ДЛЯ ВЫДАЧИ РЕГИОНАМ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ КРЕДИТОВ.....	13
ТАСС; 2021.04.29; МЕТАЛЛУРГИ ОБСУЖДАЮТ ПРЯМУЮ ПОСТАВКУ МЕТАЛЛОПРОДУКЦИИ КРУПНЫМ ИНФРАСТРУКТУРНЫМ ГОСПРОЕКТАМ.....	13
КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2021.04.30; ГОСПОДДЕРЖКА ПЕРЕХОДИТ НА МЕТАЛЛИЧНОСТИ; В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ ОБСУЖДАЮТ КОМПЕНСАЦИИ ПРОИЗВОДИТЕЛЯМ ПРОДУКЦИИ ДЛЯ БЮДЖЕТНЫХ СТРОЕК ....	15

---

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.04.30; ВНУТРЕННЕ ГОТОВЫ; ДЕТЕЙ ГОТОВЯТ К ПУТЕШЕСТВИЯМ ПО СТРАНЕ МИНИМУМ ДВАЖДЫ В ГОД .....	17
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.04.30; ДЕТИ ПОЕДУТ НА АВТОБУСАХ С ГЛОНАСС..	19
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА УРФО; ТАТЬЯНА КАЗАНЦЕВА; 2021.04.30; ОХРАНА БЕЗ УПРЕКА; КТО ОБЕСПЕЧИВАЕТ БЕЗОПАСНОСТЬ МОСТОВ, АЭРОПОРТОВ И АВТОВОКЗАЛОВ.....	20
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ОЛЬГА ИГНАТОВА; 2021.04.29; ШАХТЕРАМ И ПИЛОТАМ ПЕРЕСЧИТАЮТ ДОПЛАТЫ К ПЕНСИЯМ .....	24
РБК КАЛИНИНГРАД; АНТОН РЕЗНИЧЕНКО; 2021.04.29; АВИАКОМПАНИЯ «СКОЛ» ПРОСИТ МИНТРАНС РЕСТРУКТУРИРОВАТЬ ДОЛГ .....	24
РБК; ВИКТОРИЯ ПОЛЯКОВА; 2021.04.29; ФСИН ПРЕДЛОЖИЛА ЗА РАБОТУ НА БАМЕ СМЯГЧАТЬ НАКАЗАНИЕ ДЛЯ ЗАКЛЮЧЕННЫХ .....	26
КОММЕРСАНТЬ FM; АННА НИКИТИНА, ЕЛЕНА ИВАНОВА; 2021.04.29; ЦЕНЫ НА АВИАБИЛЕТЫ РИСКУЮТ ВЗМЫТЬ ВВЕРХ; НАСКОЛЬКО МОЖЕТ УВЕЛИЧИТЬСЯ СТОИМОСТЬ ЗАГРАНИЧНЫХ ПЕРЕЛЕТОВ.....	27
ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ, ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2021.04.30; ДОЛГОВОЙ ПОЛЕТ: БЕССРОЧНЫЕ БОНДЫ «АЭРОФЛОТА» НЕ ПОНРАВИЛИСЬ МИНФИН; ЭТО ОГРАНИЧИТ ПЕРЕВОЗЧИКА В ПРИВЛЕЧЕНИИ СРЕДСТВ С МИНИМАЛЬНЫМ ВЛИЯНИЕМ НА ДОЛГОВУЮ НАГРУЗКУ .....	29
ИЗВЕСТИЯ; ОЛЬГА КОЛЕНЦОВА; 2021.04.30; «В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ ЗАРАБОТАЕТ ПЕРВЫЙ БЕСПИЛОТНЫЙ МАРШРУТ ДЛЯ МОРСКИХ СУДОВ» .....	31
ПРАЙМ; 2021.04.29; МИНПРОМТОРГ ХОЧЕТ ОБЯЗАТЬ АВТОКОНЦЕРНЫ ПРОДАВАТЬ «ЗЕЛЕНЫЙ» ТРАНСПОРТ .....	34
ПРАЙМ; 2021.04.29; ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ СЕГОДНЯ – САМЫЙ ГРЯЗНЫЙ ВИД ТРАНСПОРТА.....	35
ТАСС; 2021.04.29; GROUP-IB ВЫЯВИЛА СЕТЬ ФИШИНГОВЫХ СТРАНИЦ С МОШЕННИЧЕСКОЙ ПРОДАЖЕЙ БИЛЕТОВ НА ПОЕЗДА .....	39

ТАСС; 2021.04.29; ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО АМУРУ В КИТАЙ ИЗ ХАБАРОВСКА ВОЗОБНОВЯТСЯ В НАЧАЛЕ МАЯ.....	40
ИНТЕРФАКС; 2021.04.29; АЭРОПОРТЫ ЮГА РОССИИ ГОТОВЫ К НАПЛЫВУ ТУРИСТОВ НА МАЙСКИЕ ПРАЗДНИКИ, ПРИВЛЕКАЮТ СЕЗОННЫЙ ПЕРСОНАЛ.....	40
ТАСС; 2021.04.29; АВИАКОМПАНИИ УВЕЛИЧИЛИ В МАРТЕ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА 1,3% .....	43
ТАСС; 2021.04.29; СЕВЕРО-ВОСТОК САХАЛИНА И МАТЕРИК СВЯЖУТ ПРЯМЫМ АВИАРЕЙСОМ.....	43
ТАСС; 2021.04.29; МОДЕРНИЗАЦИЯ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ ТРАНСПОРТА В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ ОКУПИЛАСЬ ЗА ТРИ ГОДА .....	44
ТАСС; 2021.04.29; РАЙОНЫ АЛТАЙСКОГО КРАЯ ПОЛУЧАТ ОКОЛО 300 МЛН РУБЛЕЙ СУБСИДИЙ НА ПОКУПКУ АВТОБУСОВ .....	45
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.04.30; ЛАБОРАТОРНО ПОДТВЕРЖДЕННЫЕ ПРАВА; ВОДИТЕЛЕЙ ЖДУТ ПРОВЕРКИ НА ХРОНИЧЕСКИЙ АЛКОГОЛИЗМ И НАРКОМАНИЮ .....	45
ТАСС; 2021.04.29; «ЛАСТОЧКИ» НАЧИНАЮТ КУРСИРОВАТЬ МЕЖДУ МИНСКОМ И МОСКВОЙ 30 АПРЕЛЯ .....	48
ТАСС; 2021.04.29; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ СТАНЦИЯ «РЖЕВСКИЙ МЕМОРИАЛ» С 6 МАЯ НАЧНЕТ ПРИЕМ ПОЕЗДОВ «ЛАСТОЧКА» .	48
ТАСС; 2021.04.29; РЖД ИНВЕСТИРУЮТ В РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В КАРЕЛИИ 22 МЛРД РУБЛЕЙ.....	49
ТАСС; 2021.04.29; РЖД ИНВЕСТИРУЮТ В ПРОЕКТЫ В ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ДО 2026 ГОДА 60,6 МЛРД РУБЛЕЙ...	50
ИНТЕРФАКС; 2021.04.29; ЭЛЕКТРИФИКАЦИЯ ВОСТОЧНОГО Ж/Д ПОЛИГОНА ТРЕБУЕТ СТРОИТЕЛЬСТВА ГЭС В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ – ВЛАСТИ.....	51
РИА НОВОСТИ; 2021.04.29; МОСКВА ПРЕДОСТАВИТ РЖД 27 ЗЕМЕЛЬНЫХ УЧАСТКОВ ПОД ИНФРАСТРУКТУРУ.....	52
ТАСС; 2021.04.29; ПЛАНЫ ГРУЗОТПРАВИТЕЛЕЙ ПО ПЕРЕВАЛКЕ ГРУЗОВ В МОРСКИХ ТЕРМИНАЛАХ РФ АКТУАЛИЗИРУЮТ .....	52
ПРАЙМ; 2021.04.29; КАБМИН РФ ОДОБРИЛ НАДЕЛЕНИЕ МИНТРАНСА И МИНЦИФРЫ ПОЛНОМОЧИЯМИ В СФЕРЕ МОРЕПЛАВАНИЯ .....	53

ПРАЙМ; 2021.04.29; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА РЕКОМЕНДОВАЛА  
РОСМОРРЕЧФЛОТУ ОБНОВИТЬ ДАННЫЕ ПОСТАВЩИКОВ  
БУНКЕРНОГО ТОПЛИВА ..... 54

### ПУБЛИКАЦИИ

#### ТАСС; 2021.04.29; RED WINGS ГОТОВА ЗАПУСТИТЬ ДО 12 РЕЙСОВ В ДЕНЬ НА КУРОРТЫ ЕГИПТА

Авиакомпания Red Wings может запустить 10-12 рейсов на курорты Египта в день, если авиасообщение будет возобновлено.

Об этом журналистам сообщил гендиректор компании Евгений Ключарев.

«Конечно, мы готовы открыть рейсы в Египет, когда будет дано разрешение, и заместить Египтом турецкую программу. Готовы запустить рейсы как из Москвы, так и из других городов, речь может идти о 10-12 оборотных рейсах в сутки», – отметил он.

#### Вывоз пассажиров из Турции

Прямые расходы авиакомпании Red Wings на вывоз пассажиров из Турции составили 15,2 млн рублей, сообщил Ключарев. По его словам, эта информация уже представлена **Росавиации** для получения возможных компенсаций.

«**Росавиация** просила все авиакомпании предоставить расчеты стоимости вывозных рейсов, мы расчеты по собственной форме регулятора подали. Но, по сути, это только расходы перевозчика на перегон пустых самолетов в Турцию за пассажирами. Red Wings, например, выполнила 15 вывозных рейсов, общие расходы составили 15,2 млн рублей. Данные собираются, как мы понимаем, чтобы затем обратиться в Минфин за компенсацией авиакомпаниям этих расходов. Но это, конечно, мелочь по сравнению с недополученной выручкой и прибылью», – отметил он.

Ранее **Минтранс** заявлял, что авиакомпании России могут получить компенсацию недополученных доходов за ограничение полетов в Турцию с 15 апреля по 1 июня. **Минтранс** уже готовит соответствующее обоснование и проект постановления правительства, сообщало тогда министерство. Позже **министр транспорта Виталий Савельев** говорил журналистам, что ведомство «вышло с инициативой компенсации авиакомпаниям вывозных рейсов и получило отклик в правительстве».

Россия с 15 апреля по 1 июня ограничила пассажирское авиасообщение с Турцией из-за новой вспышки коронавируса в этой стране.

«Сейчас перевозки убыточны, в низкий сезон работать в плюс пока не получается. Плюс у авиакомпаний традиционно получается в летний сезон и когда весь флот летает – то есть в июне, июле, августе, сентябре. Ну в мае мы

все же рассчитываем в плюс выйти. Хотя у нас в Турцию должны были летать пять самолетов! Мы, как и вся отрасль, ожидаем, конечно, какой-то замены Турции или ее возобновления после 1 июня», – отметил Ключарев.

<https://tass.ru/ekonomika/11275421>

### **РИА НОВОСТИ; 2021.04.29; ОБХОД ЮЖНО-САХАЛИНСКА ПОСТРОЯТ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА БКАД, РАССЧИТЫВАЕТ ГУБЕРНАТОР**

Объездная дорога вокруг Южно-Сахалинска будет построена в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги», рассчитывает губернатор Сахалинской области Валерий Лимаренко.

Решение о строительстве объездной дороги региональные власти приняли в марте. Как отмечал Лимаренко, дорога позволит разгрузить потоки, прежде всего, грузового транспорта из портов. Ожидается, что в итоге в Южно-Сахалинске будет меньше пробок, а воздух станет чище.

«Что касается экономического обоснования проекта, планируем это делать за свои деньги, как и проектирование. А строительство, мы предполагаем, будет осуществляться совместно с федеральным правительством в рамках программы «Безопасные качественные дороги», – сказал Лимаренко в интервью РИА Новости.

По его словам, этот вопрос уже обсуждался с **министром транспорта Виталием Савельевым**.

«Он нас поддерживает. Это дорога является стратегически важной. **Росавтодор** внес ее в перечень стратегических перспективных автодорог России. И мы сейчас общими усилиями начинаем этот проект. Будем включать эти участки дороги в **БКД**», – сказал губернатор.

### **ОНФ; 2021.04.29; ТЕХОСМОТР ЛЕГКОВУШЕК НУЖНО МЕНЯТЬ – ГИБДД СОГЛАСИЛАСЬ С НАРОДНЫМ ФРОНТОМ**

Представители ГИБДД и **Минтранса России** на экспертном совещании рабочей группы Народного фронта «Защита прав автомобилистов» согласились с экспертами: процедуру ТО для легковых автомобилей физических лиц нужно дорабатывать. Усовершенствование ТО может стать реальным инструментом улучшения состояния автопарка и сокращения числа ДТП.

Реформа системы технического осмотра застала врасплох не только более 50 млн автомобилистов, но и операторов техосмотра, которые также оказались не готовы к работе по измененным правилам. Вступление в силу новых правил прохождения техосмотра перенесли на осень 2021 г., однако перенос

не коснулся автомобилей, не имеющих диагностической карты, например, тех, с начала эксплуатации которых прошло четыре года. При этом многие российские водители покупали диагностическую карту без прохождения ТО, факт существования такой проблемы подтвердили на совещании представители ГИБДД.

По данным недавнего опроса журнала «За рулем», в котором приняли участие 26 тыс. читателей, 51% респондентов считают, что техосмотр необходимо отменить. Главный редактор журнала, эксперт рабочей группы ОНФ «Защита прав автомобилистов» Максим Кадаков в качестве основных факторов, влияющих на аварийность, выделил неисправности шин и дисков, а также неисправности тормозной системы автомобиля и предложил именно эти узлы автомобиля проверять в ходе процедуры ТО, освободив саму процедуру от излишних требований.

Максим Едрышов, руководитель Федерации автовладельцев России, пояснил, что международные договоры не обязывают нашу страну делать процедуру ТО обязательной для легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам, за исключением каршеринга и легкового такси. Поэтому процедуру ТО вполне возможно сделать добровольной без ущерба для безопасности дорожного движения. Его поддержали Сергей Храпач, председатель правления Ассоциации «Межрегионавтотранс» и Владимир Матягин, президент Национальной ассоциации грузового автомобильного транспорта «ГРУЗАВТОТРАНС», отметившие, что ТО для автобусов, осуществляющих перевозку пассажиров и грузового транспорта, необходимо сохранить.

Эксперты также указали на фактическую невозможность легального прохождения ТО для мототехники. Руководитель объединения «МотоРоссия». Андрей Иванов рассказал, что дуги, важные для безопасности мотоциклиста, по факту запрещены. В качестве альтернативы предлагается абсурд: демонтаж навесного оборудования перед ТО и монтаж всего снятого обратно после прохождения процедуры.

Антон Шапарин, вице-президент объединения «Национальный автомобильный союз» озвучил цифру необходимых капитальных вложений для оператора пункта ТО, на сегодняшний день она превышает 8 млн руб. В случае добровольности ТО может оказаться, что операторы ТО, вложившие в оборудование пунктов ТО большие деньги, большей частью заемные, могут обанкротиться. Григорий Шухман, правозащитник общественного движения «Синие ведерки», подчеркнул, что фотографии транспортных средств ничем не защищены и легко подделываются, однако никаких специальных технических средств для фотографирования не предусмотрено, что провоцирует пункты ТО на злоупотребления и фальсификацию сведений о ТО.

Заместитель начальника ГУОБДД МВД России Николай Шеюхин отметил, что техническое состояние транспортных средств в нашей стране вызывает определенные опасения, средний возраст автопарка – уже около 14 лет, многие автомобили несут прямую угрозу безопасности других участников движения. Госавтоинспекция начала бороться с выдачей поддельных диагностических карт: в отношении операторов ТО заведены 455 административных дел и 4 уголовных. Шеюхин согласился с идеей, высказанной заместителем исполнительного директора Российского союза автостраховщиков Сергеем Ефремовым, о том, что ТО и полис ОСАГО нужно разделить. Сейчас при отсутствии диагностической карты полис ОСАГО приобрести технически невозможно.

**Заместитель директора департамента Минтранса Владимир Луговенко и начальник ситуационного Центра организации дорожного движения Москвы Александр Евсин сошлись во мнении, что необходимо переопределить вклад каждой системы автомобиля в безопасность движения и перейти от контроля процесса к контролю результата.** Помощник депутата Госдумы Юрий Нагерняк сказал, что разрубить гордиев узел одним ударом вряд ли получится.

Координатор рабочей группы ОНФ «Защита прав автомобилистов» Петр Шкуматов сообщил участникам встречи, что прохождение ТО может быть сорвано из-за некачественного топлива, которым в момент осмотра окажется заправлен автомобиль. Эксперты Народного фронта в ходе мониторинга АЗС выявили: 15,5% заправок Москвы и Московской области торгуют «странным» топливом, на ряде заправок в нем зафиксировано превышение содержания серы до 300 раз. Неожиданное несоответствие экологическому классу при заправке может стать еще одним сюрпризом, осложняющим жизнь автовладельца. Шкуматов поддержал предложение участников совещания продолжить более детальное обсуждение изменений правил ТО легковых автомобилей, принадлежащих физическим лицам, на площадке ОНФ в расширенном составе. Эксперты рабочей группы проведут консультации по возможности обоснованного сокращения ряда требований к техническому состоянию автомобиля и вынесут результаты и предложения на следующее экспертное совещание по этой теме.

<https://onf.ru/2021/04/29/tehosmotr-legkovushek-nuzhno-menyat-gibdd-soglasilas-s-narodnym-frontom/>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2021/04/29/eksperty-predlozhili-uprostit-diagnostiku-avtomobilej.html>

### **ЛОГИРУС; 2021.04.29; МИНТРАНС ВО ВТОРОЙ РАЗ ПОПРОБУЕТ ВНЕСТИ ЗАКОН ОБ ОНЛАЙН-ТАХОГРАФИИ**

Необходимая для запуска проекта инфосистема сейчас апробирует в пилотном режиме Законопроекты по онлайн-тахографии готовятся для повторного внесения на рассмотрение Правительства РФ. Об этом на конференции «Грузовые автоперевозки – 2021: вызовы и возможности» заявил заместитель директора департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса РФ Владимир Луговенко.

Речь идет о таких нормативно-правовых актах, как «О внесении изменения в федеральный закон «О безопасности дорожного движения» и «О внесении изменений в Кодекс РФ об административных правонарушениях». Данные документы предполагают автоматическую передачу данных о нарушениях, фиксируемых тахографом, оператору ГАИС «Тахографический контроль». А тот в свою очередь должен будет передать данную информацию в ГИБДД и Федеральную службу по надзору в сфере транспорта, пояснил **Владимир Луговенко**.

В автоматическом режиме планируется передавать следующую информацию: о времени управления грузовиком и отдыхе водителя, о режиме труда и отдыха, а также скорости передвижения транспортного средства. – **Минтранс** уже апробирует в пилотном проекте ГАИС «Тахографический контроль». Для этого мы 424-й приказ о режиме труда и отдыха алгоритмизировали. И его теперь можно заложить в систему, – пояснил эксперт. Согласно ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах», стоимость создания ГАИС «Тахографический контроль» на тот момент оценивалась в 560,9 млн рублей.

[https://logirus.ru/news/transport/mintrans\\_vo\\_vtoroy\\_raz\\_poprobuet\\_vnesti\\_zakon\\_ob\\_onlayn-takhografii.html](https://logirus.ru/news/transport/mintrans_vo_vtoroy_raz_poprobuet_vnesti_zakon_ob_onlayn-takhografii.html)

### **РОССИЯ 1; 2021.04.29; В ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ НАЧАЛИ РАБОТЫ ПО ВОССТАНОВЛЕНИЮ ДОРОГ. ВЕСТИ**

В Тюменской области начинаются работы по восстановлению дорог. Всего в регионе обновят около 149 км.

<https://www.vesti.ru/video/2293444>

### **ТАСС; 2021.04.29; В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ В 2021 ГОДУ ОТРЕМОНТИРУЮТ БОЛЕЕ 400 КМ ДОРОГ**

Новосибирские власти в 2021 году намерены отремонтировать 423 км дорог региона, продолжить строительство крупных инфраструктурных проектов, в

частности, четвертого моста через реку Обь, реконструировать выездные магистрали Новосибирска. На эти цели будут выделены рекордные 28,5 млрд рублей, сообщил в четверг в пресс-центре ТАСС министр транспорта и дорожного хозяйства области Анатолий Костылевский.

«Назову несколько цифр этого года, они достаточно беспрецедентные, такого объема дорожного фонда у нас не было никогда – 28,5 млрд дорожный фонд Новосибирской области. Из них 12,6 млрд это средства федерального бюджета, 9,8 млрд – средства акцизов, 2,3 млрд – транспортный налог, 2,1 млрд – доходы общего бюджета», – сказал он, уточнив, что в 2020 году дорожный фонд составлял 24 млрд рублей.

По словам министра, в регионе продолжают строить крупные инфраструктурные объекты, благодаря чему область получила большой объем поддержки со стороны федерального бюджета. Это, в частности, строительство четвертого моста через реку Обь, пяти объектов, обеспечивающих транспортную доступность строящейся к чемпионату миру по хоккею ледовой арене. Министр отметил, что около 75% готовности дорожных объектов чемпионата ожидают к концу года.

По словам Костылевского, продолжается реконструкция выездных магистралей Новосибирска – Гусинобродского шоссе, улиц Кедровая, 2-я Станционная. Также в этом году начинается ремонт одной из самых протяженных улиц города – Ипподромской, который не проводился с момента строительства улицы в 2010 году. Также будут отремонтированы две улицы в городе Бердске, пять улиц в городе Искитиме.

Министр уточнил, что 7,4 млрд рублей от общей суммы, из которых 2,1 млрд рублей – средства федерального бюджета, будут направлены на нацпроект «**Безопасные качественные дороги**». Всего в Новосибирской области планируется отремонтировать 423 км дорог, в том числе 277 км по нацпроекту.

В 2020 году на выполнение работ по строительству, реконструкции, капитальному ремонту и ремонту дорог на территории региона направлено 18,13 млрд рублей. Это позволило ввести в эксплуатацию 368 км автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения. Всего дорожный фонд региона за счет поддержки федерального бюджета составил 24 млрд рублей.

<https://tass.ru/sibir-news/11274189>

**ТАСС; 2021.04.29; ФИНАНСИРОВАНИЕ ДОРОЖНЫХ РАБОТ В НОВОСИБИРСКЕ НА 1,2 МЛРД ПРЕВЫШАЕТ ИМЕЮЩУЮСЯ ПОТРЕБНОСТЬ**  
Администрации Новосибирска, мэр которого назвал недофинансирование дорожной отрасли одной из причин неудовлетворительного внешнего вида

города, ежегодно выделяется на дорожные работы около 5 млрд рублей, сообщил министр транспорта и дорожного хозяйства области Анатолий Костылевский в пресс-центре ТАСС в четверг. Это на 1,2 млрд рублей выше заявленной мэрией потребности.

Ранее мэр Новосибирска, где остро стоит проблема автомобильных пробок, в том числе из-за плохого состояния дорог после зимы, Анатолий Локоть оценил недофинансирование дорожной отрасли города в полтора раза. По его словам, на все виды деятельности направляется 2,6 млрд рублей вместо необходимых 3,8 млрд рублей.

«Городу Новосибирску по линии **Минтранса** за последние пять лет было выделено более 20 млрд рублей. Причем если эти суммы равнялись 2-3 млрд рублей на начальном этапе, то сейчас они составляют порядка 5 млрд рублей», – сказал Костылевский.

По его словам, мэрия должна наладить контроль за качеством выполнения дорожных работ, который «оставляет желать лучшего». Также необходимо выстроить структуру управления: в настоящее время глава района города не подчиняется заместителю мэра в области дорожного хозяйства, поэтому у последнего нет рычагов управления.

Костылевский отметил, что в этом году Новосибирску выделят 4,8 млрд рублей на дорожно-строительные работы и организацию пассажирских перевозок. Также с 2019 года город получает 375 млн рублей транспортного налога в год и около 146 млн рублей акцизов, которые можно направлять на дорожные работы.

В конце марта губернатор Новосибирской области Андрей Травников раскритиковал состояние дорог в областном центре, потребовал приступить к ямочному ремонту. По его словам, в городе «впору» объявлять режим повышенной готовности – «по состоянию дорог».

<https://tass.ru/sibir-news/11274337>

### **ТАСС; 2021.04.29; ОРИЕНТИРОВОЧНАЯ СТОИМОСТЬ ЮЖНОГО ТРАНЗИТА В НОВОСИБИРСКЕ ВОЗРОСЛА ДО 50 МЛРД РУБЛЕЙ**

Ориентировочная стоимость строительства Южного транзита – автомагистрали, которую планируют начать строить в 2023 году и которая свяжет две проходящие через Новосибирск федеральные трассы, возросла в два раза, до 50 млрд рублей. Об этом в четверг в пресс-центре ТАСС сообщил министр транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области Анатолий Костылевский.

«У нас сейчас стадия обоснования инвестиций – предпроектная работа. Ориентировочная стоимость будет порядка 50 млрд рублей, это 26 км

дороги», – сказал министр, уточнив, что итоговую стоимость определяют после выполнения проектных работ.

Проект строительства Южного транзита Новосибирска, стоимость которого ранее оценивалась в 25 млрд рублей, обсуждается с 2014 года. Предполагалось, что дорога будет проходить от трассы М-52 через левобережье Новосибирска и через Бугринский мост выйдет на Восточный объезд, который до сих пор не построен. В 2019 году компания «Росинсталпроект» по заказу властей начала работы по обоснованию необходимости строительства транзита. В октябре 2020 года Костылевский сообщил, что работы по обоснованию инвестиций завершат к середине 2021 года.

По словам Костылевского, работы по обоснованию инвестиций завершены, проектная организация направила документы на экспертизу. Также министр уточнил, что власти рассматривают Южный транзит в качестве перспективного проекта, который может быть построен с помощью привлечения инфраструктурных кредитов, о которых в апреле **президент РФ Владимир Путин** упоминал в послании Федеральному собранию.

Предполагается, что Южный транзит будет предназначен для транзитного, в том числе грузового транспорта. Движение по трассе внутри Новосибирска будет бесплатным, въезд и выезд на областные трассы – платным. Дорога будет иметь от четырех до шести полос движения с расчетной скоростью не менее 120 км/ч и пропускной способностью до 120 тыс. автомобилей в сутки. В декабре прошлого года власти Новосибирской области заявили, что намерены приступить к строительству в 2023 году с завершением работ в 2026-2027 годах.

<https://tass.ru/sibir-news/11271975>

### **ТАСС; 2021.04.29; В ПЕРМСКОМ КРАЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ ПОЧТИ 140 КМ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС ДО КОНЦА 2024 ГОДА**

Почти 140 км дорог федерального значения в Пермском крае отремонтируют до конца 2024 года. Об этом сообщается на сайте **Росавтодора**.

«В Пермском крае приведут к нормативу 138 км федеральных трасс. Основной объем работ в этом году придется на автомобильную дорогу М-7 «Волга», где отремонтируют три участка общей протяженностью около 50 км», – говорится в сообщении.

На Западном и Южном обходах Перми восстановят покрытие проезжей части на участке 32 км. На время ремонта движение будет открыто только по одной полосе, срок завершения работ – сентябрь 2021 года.

Еще один участок трассы на подъезде к Краснокамску расширят с двух до четырех полос, что позволит увеличить скорость движения на участке до 110

км/час. Также будут построены надземные пешеходные переходы, сплошное электроосвещение и 11 автопавильонов. Работы на этом участке планируется завершить до осени 2024 года.

<https://tass.ru/ekonomika/11274895>

### **РИА НОВОСТИ; 2021.04.29; КАБМИН РФ ГОТОВИТ ПОПРАВКИ ДЛЯ ВЫДАЧИ РЕГИОНАМ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ КРЕДИТОВ**

Правительство РФ совместно с Минфином готовит поправки в законодательство, которые позволят регионам получать инфраструктурные бюджетные кредиты, предоставлять которые предложил президент **Владимир Путин**, сообщается на сайте кабмина.

В послании Федеральному собранию **Путин** предложил предоставлять регионам инфраструктурные бюджетные кредиты по ставке не более 3% на 15 лет. Принцип их распределения будет следующим: чем меньше долгов было у региона, тем больше он сможет получить инфраструктурных кредитов. Глава государства подчеркнул, что инфраструктурные бюджетные кредиты будут предоставляться регионам РФ под полным контролем Федерального казначейства и на конкретные проекты, прошедшие детальную экспертизу на федеральном уровне.

В четверг вице-премьер РФ **Марат Хуснуллин** провел заседание президиума правкомиссии по региональному развитию. Ключевой темой совещания стала подготовка перечня поручений по итогам послания президента РФ Федеральному собранию.

«Открывая заседание, **Марат Хуснуллин** рассказал об инфраструктурных бюджетных кредитах, которые позволят привлечь в регионы частные инвестиции и создать новые рабочие места. Он заявил, что совместно с Минфином готовятся поправки, которые позволят получать такие кредиты», – говорится в сообщении.

Как отмечается, средства из бюджета будут выделены на реализацию отобранных на федеральном уровне проектов, которые позволят достичь национальных целей, в первую очередь, по жилищному строительству.

<https://realty.ria.ru/20210429/infrastruktura-1730577639.html>

### **ТАСС; 2021.04.29; МЕТАЛЛУРГИ ОБСУЖДАЮТ ПРЯМУЮ ПОСТАВКУ МЕТАЛЛОПРОДУКЦИИ КРУПНЫМ ИНФРАСТРУКТУРНЫМ ГОСПРОЕКТАМ**

Российские металлурги начали переговоры о прямых поставках металлопродукции для крупных инфраструктурных госпроектов, предлагают

формульные контракты со скидкой, сообщил ТАСС через пресс-службу замглавы Минпромторга Виктор Евтухов.

По его словам, металлургические компании предлагают заключить специальные формульные договоры поставки с застройщиками, предоставляя существенные скидки относительно рыночных цен на весь срок реализации/возведения строительных госпроектов.

«Российскими металлургическими компаниями уже ведутся соответствующие переговоры на поставку металлопродукции под крупные инфраструктурные государственные проекты (например, строительство трассы М-12 Москва – Нижний Новгород – Казань», БАМ-2 и Транссиба). Мы ждем от коллег из Минстроя и «Национального объединения строителей» (Нострой) дополнительной информации по объемам потребности в металлопродукции», – сказал он. Евтухов сообщил, что на конец апреля предприятия, входящие в ассоциации «Русская сталь» и Нострой, заключили 512 прямых контрактов с застройщиками на поставку металла в объеме 838 тыс. тонн.

По его словам, фактически работа по рассмотрению заявок от потребителей на прямую поставку металла предприятиями – членами «Русской стали» и Ностроя ведется по инициативе Минпромторга и Минстроя с декабря 2020 года.

Минпромторг также обсуждает с регионами формирование консолидированных заказов от региональных строительных компаний.

Ранее замгендиректора РЖД Андрей Макаров говорил, что модернизация БАМа может подорожать на 40 млрд рублей из-за роста цен на металлы. По его словам, компания фиксирует рост цен на черные и цветные металлы в районе 30% и выше за последние месяцы. Таким образом, второй этап Восточного полигона может стоить 760 млрд рублей.

Что уже предпринято

В конце 2020 года ряд застройщиков в РФ пожаловались на рост стоимости металлопроката, что способствует росту себестоимости строительства. Правительство установило с 30 января 2021 года на 180 дней ставку вывозной таможенной пошлины на отходы и лом черных металлов, что должно уменьшить недостаток сырья на внутреннем рынке и предотвратить спекулятивный рост цен. Было также предложено перевести закупки металлопродукции девелоперами напрямую у производителей, исключив трейдерское звено.

Налоги от сверхдоходов

Минпромторг предлагает направить поступившие дополнительно в бюджет налоги, полученные от сверхдоходов металлургов, на социально значимые направления, в том числе субсидирование госстроительства.

«Минпромторг России отмечает, что в I и II квартале 2021 года предприятиями ассоциации «Русская сталь» в связи с ростом цен на отпускаемую продукцию и образованием сверхдоходов уже на сегодняшний день уплачено в бюджет дополнительно порядка 100 млрд рублей налогов по сравнению с уровнем платежей в начале 2020 года. Учитывая столь значимый рост налоговых платежей, возможно, было бы целесообразным рассмотреть вопрос перераспределения этих средств в бюджете на социально значимые направления, в том числе в целях субсидирования государственного строительства», – сказал Евтухов.

Замминистра подчеркнул, что государство будет внимательно следить за распределением металлургами сверхдоходов. «Мы очень надеемся, что дополнительные доходы металлургии потратят самым разумным образом – инвестируя в развитие отрасли и модернизацию отечественных предприятий», – отметил он.

Накануне в секретариате **первого вице-преьера Андрея Белоусова** сообщили о поручении министерствам в течение месяца проработать предложения по мерам господдержки для металлургических компаний. Ранее один из участников совещания Минпромторга с экспертами говорил ТАСС, что власти рассматривают ряд возможных мер в отношении цен на металлопродукцию, среди которых предлагается обязать металлургов создавать резервы продукции для госстройки, ограничить экспорт их продукции и организовать биржевые торги. Кроме того, может быть введена индикативная цена на металлопродукцию для внутреннего рынка с изъятием в бюджет сверхмаржи от продаж.

<https://tass.ru/ekonomika/11279035>

### **КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2021.04.30; ГОСПОДДЕРЖКА ПЕРЕХОДИТ НА МЕТАЛЛИЧНОСТИ; В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ ОБСУЖДАЮТ КОМПЕНСАЦИИ ПРОИЗВОДИТЕЛЯМ ПРОДУКЦИИ ДЛЯ БЮДЖЕТНЫХ СТРОЕК**

Государство может предоставить металлургам господдержку в случае поставки ими продукции на бюджетные стройки по ценам ниже рыночных. Сами металлургии осторожно относятся к этому вопросу, так как любая помощь государства может обернуться административным давлением на внешних рынках. Поддержка металлургов – альтернатива поддержке строителей, проекты которых находятся под угрозой срыва из-за роста цен на металл.

По итогам совещания 27 апреля у **первого вице-преьера Андрея Белоусова** и **вице-преьера Юрия Борисова** ведомствам совместно с РСПП и «Русской сталью» поручено рассмотреть и при необходимости подготовить предложения по предоставлению мер господдержки для металлургических компаний в зависимости от динамики изменения цен на металл.

Источник “Ъ”, участвовавший в совещании, говорит, что о господдержке речь идет в контексте поставок металла для государственных нужд и строек по ценам ниже рыночных.

Цены на сталь в России и мире растут. По оценкам правительства, с начала года арматура, листовая, фасонный металл и трубы подорожали на 30%. Это вызывает недовольство у крупных потребителей – например, у строительного сектора. В правительстве ведется обсуждение широкого списка мер реагирования, в том числе стимулирования заключения сторонами прямых договоров с фиксацией цен на металл. Также правительство ждет предложения о создании механизма рыночного регулирования цен, например, по аналогии с зерновым сектором, посредством создания запасов металлопродукции для осуществления ценовых интервенций.

Господдержка металлургов может стать альтернативой поддержке строителей.

23 марта “Ъ” писал о предложении Минстроя корректировать условия заключенных минимум на год госконтрактов при заметном повышении цен на стройматериалы. Потери строительной отрасли составляют 42,3 млрд руб. из-за роста цен на металл, и эта сумма должна быть возмещена бюджетом, писали разработчики соответствующих поправок.

Собеседники “Ъ”, близкие к металлургическим компаниям, осторожно относятся к вопросу господдержки: для бизнеса, говорят они, гораздо важнее неизменность правил игры. Любая помощь государства чревата компенсационными расследованиями на внешних рынках, говорит один из собеседников “Ъ”.

В Минфине переадресовали вопросы “Ъ” о мерах господдержки в Минпромторг как ответственное за это направление деятельности ведомство. Замглавы Минпромторга Виктор Евтухов рассказал “Ъ”, что металлурги предлагают заключить с застройщиками специальные формульные договоры и предоставить скидки относительно рыночных цен на весь срок реализации государственных проектов. По состоянию на конец апреля 2021 года заключено 512 прямых контрактов с застройщиками на поставку металла в объеме 838 тыс. тонн, также металлурги уже ведут соответствующие переговоры на поставку металлопродукции под крупные инфраструктурные госпроекты – например, строительство трассы М-12 Москва–Казань, вторую очередь модернизации БАМа и Транссиба.

В Минпромторге также отмечают, что с начала года металлурги в связи с ростом цен на сталь уже выплатили на 100 млрд руб. больше налогов, чем за тот же период 2020 года.

Господин Евтухов говорит, что, возможно, было бы целесообразным рассмотреть вопрос перераспределения этих средств в бюджете на социально значимые направления, в том числе на субсидирование государственного строительства. «Кроме того, государство будет внимательно смотреть, как металлургическая отрасль распределяет полученные от повышающих трендов дополнительные дивиденды. Мы очень надеемся, что дополнительные доходы металлурги потратят самым разумным образом – инвестируя в развитие отрасли и модернизацию отечественных предприятий», – заявил замминистра.

Управляющий директор рейтингового агентства НКР Дмитрий Орехов говорит, что финансовое положение крупнейших металлургов выглядит довольно устойчивым, несмотря на проблемный 2020 год. По его итогам у крупнейших металлургических компаний рентабельность по EBITDA составила более 22%, долговая нагрузка на низком уровне (Net Debt EBITDA не более 1,5x). В этой связи металлурги могут обойтись и без господдержки, полагает он. По мнению господина Орехова, вмешательство в рыночные процессы чревато негативными последствиями и более целесообразно использовать рыночные механизмы, такие как заключение прямых договоров между поставщиками и потребителями металлургической продукции, тем более что так уже делают крупные девелоперы.

<https://www.kommersant.ru/doc/4799393>

**РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.04.30; ВНУТРЕННЕ ГОТОВЫ; ДЕТЕЙ ГОТОВЯТ К ПУТЕШЕСТВИЯМ ПО СТРАНЕ МИНИМУМ ДВАЖДЫ В ГОД**

Правительство всерьез взялось за развитие внутреннего туризма. Новый национальный проект «Туризм и индустрия гостеприимства» представил **вице-премьер** Дмитрий Чернышенко.

На реализацию нацпроекта до 2030 года из федерального бюджета планируется направить 529 млрд рублей и еще 72 млрд – из средств регионов, сообщил **вице-премьер**. Также правительство рассчитывает на внебюджетные инвестиции.

Это позволит нарастить внутренний туристический поток к 2030 году с 65 млн до 140 млн поездок в год, а количество рабочих мест в отрасли – до 4,7 млн. Экспорт туруслуг принесет стране 22,5 млрд долларов (сейчас в два раза меньше).

Поддержка детского и семейного туризма – в числе ключевых задач нового нацпроекта. Уже в этом году 357 тысяч детей поедут на отдых по путевкам за полцены, в скором будущем каждый ребенок сможет минимум два раза в год путешествовать по своей стране. «Главная наша цель – обеспечить возможность качественного и доступного отдыха в России для всех граждан, прежде всего для семей с детьми», – заявил Чернышенко. Новый нацпроект направлен на комплексное развитие туристической отрасли страны. В него войдут три федеральных проекта: «Развитие туристской инфраструктуры», «Повышение доступности туристских услуг» и «Совершенствование управления в сфере туризма».

Поддержка туризма подтолкнет развитие еще около 50 смежных отраслей, отметил Чернышенко. Нацпроект позволит изменить облик городов, заповедников, природных территорий. Важно, чтобы «путешествия по стране стали частью образа жизни современного россиянина, потому что в конечном итоге мы говорим о новом качестве жизни человека», добавил он.

Сделать отрасль туризма прозрачнее поможет государственная информационная система электронных путевок. Она может стать обязательной для применения туроператорами в первом квартале 2022 года, сообщил Чернышенко.

В рамках нового нацпроекта на поддержку спроса на поездки внутри страны в низкий сезон в 2022-2024 гг. будет ежегодно выделяться по 5 млрд рублей, сообщила руководитель Ростуризма Зарина Догузова. «С использованием программы кешбэка можно снижать нагрузку на переполненных направлениях, выравнивая спрос», – пояснила Догузова. Программа туристического кешбэка, запущенная в прошлом году, пользуется популярностью. Ею воспользовались уже более миллиона туристов. Помочь туристам с выбором поможет онлайн-портал, посвященный путешествиям внутри страны, который запустят в этом году. Там будет представлена информация о 40 тысячах туристических объектов по всей стране. В течение ближайших трех лет Ростуризм рассчитывает сделать все госуслуги в туризме цифровыми.

Другая мера поддержки спроса – субсидирование чартерной авиаперевозки. В этом году Ростуризм запустит программу субсидирования чартеров по 12 направлениям.

В нацпроекте впервые заложено создание туристических мастер-планов целых территорий, а не отдельных кластеров, пояснила Догузова. «Мы смотрим на страну с точки зрения туризма как на единое целое. Туристу не важно, где начинаются и где заканчиваются границы субъектов. Поэтому наш подход предусматривает экстерриториальность и межрегиональность», – заметила она. По ее словам, в этом году Ростуризм начинает разрабатывать

три мастер-плана макротерриторий – это Крым, включая Севастополь, Дальний Восток и Золотое кольцо. Туристический мастер-план подготовят для всей России. Уже выделено 12 макротерриторий, которые станут туристическим каркасом страны.

Участвовать в создании туристической инфраструктуры будет корпорация «Туризм.РФ». За 10 лет она планирует привлечь в туротрасль 1,7 трлн рублей частных инвестиций. Будет построено 582 объекта, в том числе 298 гостиниц и санаториев, рассказал генеральный директор корпорации Сергей Суханов. Корпорация также примет участие в реализации 284 комплексных туристических проектов.

<https://rg.ru/2021/04/29/predstavlen-novyj-nacproekt-turizm-i-industriia-gostepriimstva.html>

**РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.04.30; ДЕТИ ПОЕДУТ НА АВТОБУСАХ С ГЛОНАСС**

Автобусы, используемые для перевозки организованных групп детей, с 31 мая должны быть оснащены спутниковой навигацией ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS.

Она будет передавать в **Ространснадзор** данные о перемещении транспортных средств. Это поможет обеспечить безопасность детей.

Решение обязать пассажирских перевозчиков, а также перевозчиков опасных грузов оснащать транспортные средства системой ГЛОНАСС было принято правительством в феврале 2018 года. Однако вступление нормы в силу неоднократно переносилось. Как указывали в **минтрансе**, у перевозчиков отсутствует возможность оснащения транспортных средств спутниковой аппаратурой, отвечающей всем требованиям. В июле 2019 года действие правил перенесли на конец мая 2020 года, а после начала пандемии – на 31 мая 2021 года. В дополнение к этому на 30 июня 2021 года был перенесен срок вступления в силу дополнительных требований к году выпуска автобусов, использующихся при организованной перевозке групп детей. Однако затем пункт о том, что для перевозки детей нельзя использовать автобусы старше 10 лет, был исключен. Сейчас для организованной перевозки группы детей используются автобусы, оборудованные ремнями безопасности.

<https://rg.ru/2021/04/29/s-31-maia-avtobusy-dlia-perevozki-detej-dolzhen-byt-osnashcheny-qlonass.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА УРФО; ТАТЬЯНА КАЗАНЦЕВА;  
2021.04.30; ОХРАНА БЕЗ УПРЕКА; КТО ОБЕСПЕЧИВАЕТ БЕЗОПАСНОСТЬ  
МОСТОВ, АЭРОПОРТОВ И АВТОВОКЗАЛОВ

Уральский филиал управления ведомственной охраны **Минтранса РФ** многие годы входит в тройку лидеров из десяти по всей России. Его сотрудники защищают свыше 90 важных объектов транспорта на территории УрФО, Республик Коми и Саха (Якутия), но поправки в законодательство, которые сейчас рассматривает Госдума, могут заметно сузить этот список. Чем это чревато, рассказал директор Уральского филиала ФГУП «УВО **Минтранса России**» **Константин Вольский**.

Константин Михайлович, далеко не все знакомы с вашим ведомством. Каковы его задачи?

Константин Вольский: Ведомственная охрана создана для охраны и защиты объектов, принадлежащих государству, построенных с его участием или входящие в сферу его интересов. Не секрет, что в 90-е годы частные охранные структуры, порой полукриминальные, росли как грибы. Почти каждое предприятие имело свою охрану, чаще вооруженную. И не было гарантии, как она себя поведет, когда будет необходимо выполнить требования государства. Принятие ФЗ «О ведомственной охране» в 1999 году, изменения законодательства о милиции и об оружии позволили решить эти проблемы. Сегодня безопасность наиболее важных элементов транспортной инфраструктуры страны обеспечивает ведомственная охрана **Минтранса**. Это крупные аэропорты, морские и речные порты, автовокзалы, центры аэронавигации, тоннели, мосты и т.д. В том числе мост «Красный дракон» в Ханты-Мансийске, вантовый мост через Обь в районе Сургуты, Екатеринбургский укрупненный центр аэронавигации и другие.

Для непосвященного охрана и обеспечение безопасности – почти одно и то же...

Константин Вольский: Это разные понятия. Наряду с законодательством об охране существует еще законодательство по обеспечению транспортной безопасности. В его основе лежит федеральный закон, принятый в 2007 году. Ведомственная охрана **Минтранса** является подразделением транспортной безопасности (ПТБ).

Законодательство о транспортной безопасности гласит, что субъекты транспортной инфраструктуры обязаны образовать или привлечь для защиты своих объектов ПТБ, а не заниматься этим самим. По всей стране было сформировано более 300 частных ПТБ с такой функцией. К сожалению, это не помешало ряду аэропортов объявить себя ПТБ, подчеркиваю – просто объявить, и на этой основе самим себя защищать, а сейчас еще и охранять. Я считаю, что законодательство в этом отношении должно быть более четким.

По сути, через 20 лет после создания ведомственной охраны частные фирмы опять начинают работать на объектах государственной важности. Все происходит вроде бы законно и открыто – через торги. Но почему-то это касается только транспортной сферы. Вы можете себе представить, чтобы ведомственные охраны Минобороны, МЧС, Росрезерва, Росатома, Ростеха на свои объекты заступали через торги или отдавали их частникам? А у нас это возможно, что, мягко говоря, вызывает недоумение. Жаль, когда история ничему не учит.

Частные ПТБ в отличие от ведомственной охраны попросту не могут в полном объеме отвечать по своим обязательствам: у них уставной капитал в основном 10 000 рублей, а у нас – 600 миллионов. Наше подразделение не может исчезнуть, как случилось с недобросовестным ЧОПом после пожара в «Зимней вишне» в Кемерово.

Сейчас много говорят о поправках в ФЗ «О ведомственной охране», инициатором которых выступила Росгвардия. В чем их суть?

Константин Вольский: Мы ждем, что закон четко сформулирует задачи охраны для каждого ведомства, утвердит перечень объектов – это логично. Но когда предлагают наше поле деятельности ограничить только теми зданиями и сооружениями, которые мы уже охраняем, а вновь построенный тоннель, допустим, или поменявший название из списка формально уже выпадают, тогда как вневедомственная и ФГУП «Охрана» Росгвардии могут работать везде, на мой взгляд, это неправильно.

Нужно менять законодательство, чтобы еще до подписания госконтракта заказчику было ясно, каким оборудованием, оружием, резервами располагают все участники торгов

К чему это может привести? На некоторые объекты снова придут частные охранные структуры, которые не всегда в силах обеспечить должный уровень безопасности. А там, где их привлечение запрещено, объекты либо вовсе останутся без охраны, либо она будет назначена безальтернативно, и стоимость услуги для заказчика вырастет.

Говорят, конкуренция – двигатель прогресса...

Константин Вольский: Мы знаем, что среди наших коллег есть очень крепкие ЧОПы и очень серьезные частные ПТБ, выполняющие договорные обязательства. Но есть принципиальные различия, которые, я считаю, нельзя не учитывать. Наша цель – выполнять государственные задачи на коммерческой основе, а для частника – только получение прибыли. Мы плательщики НДС, а они, как правило, на «упрощенке». У нас отчисления во внебюджетные фонды и Пенсионный фонд – 30,2 процента, а у них льгота – в половину меньше. Даже если мы и ЧОП выполняем все требования законодательства одинаково хорошо, то они находятся в гораздо более

выгодном экономическом положении. Поэтому могут предлагать цену гораздо ниже нашей. И это я говорю о добросовестных участниках рынка.

Но есть ведь еще такие, которые, пользуясь статусом малого или микропредприятия, заключают гражданско-правовые договоры, нанимают персонал вахтовым методом или по субподряду. Иногда зарплату выдают частями: официально в размере МРОТ, остальное – в конверте или вообще перечисляют на карточку от физлица. При этом ни о какой социальной защищенности сотрудников речи не идет.

Здесь многое зависит от заказчиков, от подготовки конкурсной документации на охранные услуги. Если юридически закрыть все лазейки, недобросовестных конкурентов на рынке станет значительно меньше. Не придется впоследствии расторгать контракты и вновь приглашать нас.

Мы слышали, что именно с такой проблемой столкнулись объекты аэронавигации в Тюмени и Сыктывкаре, аэропорт Салехарда и другие.

Константин Вольский: Замечу, что частные структуры, победившие на торгах, были аккредитованы по всем правилам. Это крупные игроки рынка, однако им не удалось должным образом исполнить обязательства по контракту. Где-то элементарно не хватило аттестованных сотрудников, не был решен вопрос с оружием, отсутствовал свой автомобиль для оперативного реагирования. Где-то объекты охраняли всего два человека, вахтовым методом. При этом отсутствовала система контроля, профподготовки, проверок.

Бывает и так: нам поручают объект, мы заключаем краткосрочный контракт, готовим сотрудников, проводим медосмотры, обучение, тестируем технические средства. А через 3-6 месяцев заказчик организует торги, на которых мы далеко не всегда побеждаем. В итоге несем убытки, а сменщик приходит на все готовое. Еще печальнее, если охранять этот объект должна государственная структура.

Что сделать, чтобы подобные случаи не повторялись?

Константин Вольский: Изменить законодательную базу, чтобы участники торгов еще до заключения контракта показывали заказчику, чем они располагают в каждом конкретном случае: оборудованием, транспортом, оружием, системой подготовки и контроля, резервами, оперативной службой. Особенно важно это для охраны гособъектов.

Возвращаясь к поправкам в закон «О ведомственной охране», могу сказать: в управлении ведомственной охраны **Минтранса** считают, что их нужно скорректировать. В частности, определить перечень объектов для обязательной охраны и обеспечения транспортной безопасности. Допустим, нашим подразделениям запретить брать под защиту то, что находится вне

сферы **Минтранса**, но при этом разрешить работать на объектах своего ведомства, вне зависимости от того, включены они в перечень или нет. Тогда само министерство будет определять, что охранять в обязательном порядке, а что выносить на общий рынок. Здесь не нужно придумывать ничего нового, ведь в законе «О транспортной безопасности» сказано, что объекты транспортной инфраструктуры, обеспечение транспортной безопасности которых осуществляется федеральными органами власти, определяются федеральными законами и нормативными правовыми актами. Посыл есть – осталось его реализовать.

Как сейчас организована ваша деятельность?

Константин Вольский: Мы стараемся работать по долгосрочным договорам и госконтрактам, но при необходимости участвуем и в краткосрочных мероприятиях. Например, ежегодно обеспечиваем безопасность международной выставки «Иннопром». Во время ЧМ-2018 по футболу наши сотрудники выполняли роль «воздушных маршалов» на маршруте «Уральских авиалиний».

Ставку делаете на человека или на технику?

Константин Вольский: Техпрогресс шагнул далеко вперед, критические объекты инфраструктуры находятся под постоянным наблюдением. Например, в якутском аэропорту Талакан работает более 300 «умных» камер. Если кто-то коснулся ограждения – сразу поступает сигнал (световой, звуковой, изображение). Это не обязательно ЧП, пару раз приходил медведь, терся об опоры. По многим мостам проход запрещен, и машинам там нельзя останавливаться – мы за этим следим. Иногда приходится регулировать поток транспорта, чтобы не было перегруза. И, конечно, выявляем оставленные бесхозные предметы. Также при помощи камер отслеживаем качество работы своих сотрудников. Все наши автомобили оборудованы ГЛОНАСС.

Сколько нарушений было выявлено сотрудниками филиала в прошлом году и каких?

Константин Вольский: Всего за год пресечено более тысячи. Обычно нарушают пропускной режим, иногда пытаются вывезти топливо или продукцию. При досмотрах на автовокзалах находим огнестрельное оружие, ножи, арбалеты. Бывало, задерживали граждан, находящихся в федеральном розыске. Недавно в Коми предотвратили преступление: мужчина пытался вырубить топором электрокабель между аэропортом и объектами аэронавигации, чтобы сдать на металлолом. Если бы ему это удалось, самолеты не смогли бы взлетать и садиться.

<https://rg.ru/2021/04/29/reg-urfo/kto-obespechivaet-bezopasnost-mostov-aeroportov-i-vokzalov-v-urfo.html>

**РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ОЛЬГА ИГНАТОВА; 2021.04.29; ШАХТЕРАМ И ПИЛОТАМ ПЕРЕСЧИТАЮТ ДОПЛАТЫ К ПЕНСИЯМ**

Членам летных экипажей воздушных судов гражданской авиации и работникам угольной промышленности предусмотрена дополнительная ежемесячная выплата к пенсии. Ее размер пересчитывается четыре раза в год – 1 февраля, 1 мая, 1 августа и 1 ноября.

В Пенсионном фонде пояснили, что размер выплат зависит от отношения суммы взносов по дополнительным тарифам, а также от пеней и штрафов, поступивших в бюджет ПФР в предыдущем квартале от организаций, которые используют труд летчиков и шахтеров, к сумме средств, необходимых для финансирования этих расходов. При корректировке размер доплаты может как увеличиваться, так и уменьшаться.

Доплаты устанавливаются каждому получателю индивидуально с учетом среднемесячного заработка и продолжительности специального стажа. Также учитывается и средний размер зарплаты в России. В среднем по стране ежемесячная доплата летчикам составляет чуть более 7000 рублей, а шахтерам – около 4000 рублей.

Право на доплату имеют только те, кто уже не работает по льготным специальностям.

<https://rg.ru/2021/04/29/shahteram-i-pilotam-grazhdanskoj-aviacii-pereschitaiut-doplatty-k-pensiiam.html>

**РБК КАЛИНИНГРАД; АНТОН РЕЗНИЧЕНКО; 2021.04.29; АВИАКОМПАНИЯ «СКОЛ» ПРОСИТ МИНТРАНС РЕСТРУКТУРИРОВАТЬ ДОЛГ**

Калининградская авиакомпания «Скол» обратилась в **Министерство транспорта РФ** с просьбой о реструктуризации долга. Ранее Сургутнефтегазбанк и ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) заявили о готовности обратиться в суд с требованием признать перевозчика банкротом.

«Мы пишем письма в «ГТЛК» с марта 2019 года. Но ответы на наши предложения [о реструктуризации долга] ни разу не поступали. Ответа на открытое письмо от **Минтранса** тоже нет», – рассказала РБК Калининград Елена Шеина, **пресс-секретарь** авиакомпании «Скол».

Отметим, компанией «ГТЛК» управляет **Минтранс**. В обращении авиакомпании сказано, что признание ее банкротом приведет к невозможности выполнять авиационные работы в целях оказания срочной медицинской помощи в регионах России, к расторжению международных договоров на оказание авиационных услуг и снижению уплачиваемых в бюджет налогов.

Там же поясняется, что в 2017-19 годах авиакомпания получила в лизинг от «ГТЛК» 35 воздушных судов: 23 вертолета МИ-8, семь вертолетов Ансат и пять турболетов L-410. Таким образом «Скол» вошла в число крупнейших заказчиков техники российского производства. Половина лизингового парка работает в 14 регионах в рамках программы развития санитарной авиации с государственным софинансированием.

### Откуда долг

Авиакомпания назвала причины образования задолженности в 2019-2021 годах, выделив четыре главных фактора.

1) Воздушные судна простаивали девять месяцев до середины прошлого года. Это связано с тем, что их передали компании в конце 2019 года, когда завершился период выбора исполнителей контрактов по авиационным работам с целью оказания медпомощи.

2) В 2019 году в рамках программы развития санитарной авиации была принята новая схема финансирования авиауслуг. Оплата предусматривалась только за выполненные рейсы. Дежурство судна и экипажа, соответственно, не оплачивались. Так, с 2017 по 2020 год убыток компании от участия в госпрограмме превысил 400 млн рублей.

3) В конце 2019 года «Скол» заключила контракт с индонезийским МЧС. В республику направили 11 вертолетов Ми-8 для предупреждения и тушения лесных пожаров. Но полетная программа была ограничена в связи с распространением COVID-19. В итоге «Скол» недополучила 1 млрд рублей.

4) Сокращение объема работ для нефтегазовой отрасли на фоне пандемии.

### Дело о банкротстве

Итак, в прошлом году чистый убыток компании достиг 548,2 млн рублей при выручке в 4,04 млрд рублей (рост на 9,6%). Тогда же «ГТЛК» через Арбитражный суд Москвы потребовала от «Скола» 2,78 млрд рублей.

В апреле этого года ООО «Лизинговая компания «Перспектива» и ООО «ДмитровМонтажГрупп» сообщило, что планирует обратиться в суд с заявлением о признании авиакомпании банкротом.

Как сообщает «Интерфакс», в июне 2020 года Сургутнефтегазбанк пытался выступить в суде как третье лицо, не заявляющее самостоятельных требований, в рамках дела о взыскании со авиакомпании 554,73 млн рублей в пользу «ГТЛК». Но Арбитражный суд Москвы отказал банку в удовлетворении ходатайства.

В августе 2020 года по данному делу со «Скола» взыскали 477 млн рублей, и еще 2,1 млрд рублей по двум другим аналогичным делам. На сегодняшний

день Арбитражный суд Москвы рассматривает еще один иск «ГТЛК» к «Сколу» – на 1,8 млрд рублей.

<https://kaliningrad.rbc.ru/kaliningrad/29/04/2021/608ad2449a79476ebb6be7c2>

### **РБК; ВИКТОРИЯ ПОЛЯКОВА; 2021.04.29; ФСИН ПРЕДЛОЖИЛА ЗА РАБОТУ НА БАМЕ СМЯГЧАТЬ НАКАЗАНИЕ ДЛЯ ЗАКЛЮЧЕННЫХ**

Во ФСИН заявили, что работа на БАМе может стать альтернативой отбывания срока в местах лишения свободы. Из-за большого масштаба работы там наблюдается острая нехватка рук, которую пока не удалось покрыть даже с помощью военных

Заклученные смогут раньше выйти на свободу, если будут работать на предприятиях Байкало-Амурской магистрали (БАМ), сообщила ТАСС начальник управления организации исполнения наказаний, не связанных с изоляцией осужденных от общества, Елена Коробкова. По ее словам, речь идет в основном о жителях регионов, где проходит магистраль.

«Законодательство предусматривает возможность перевода осужденных к лишению свободы на более мягкий вид наказания в виде принудительных работ. <...> Положительно характеризующиеся осужденные, отбыв определенный срок, имеют право подать ходатайство в суд для замены лишения свободы принудительными работами», – сказала Коробкова.

Отправка осужденных на работы позволяет осужденным адаптироваться к обычной жизни, что отвечает интересам общества, отметила она. «Уровень повторных преступлений среди осужденных к принудительным работам практически в четыре раза ниже, чем среди остальных категорий осужденных без изоляции от общества», – отметила Коробкова.

Всего среди заключенных в тех российских регионах, через которые проходит БАМ, более чем у 11 тыс. человек наступил срок, когда появилась возможность попросить суд заменить часть неотбытого срока принудительными работами, сообщила Коробкова. По ее словам, трудоустройство на гражданские предприятия помогает осужденным найти работу после освобождения. В частности, нередко бывает так, что они остаются работать на тех же предприятиях и после отбытия срока, добавила Коробкова.

О том, что власти планируют привлечь заключенных к строительству БАМа, ранее сообщали источники «Коммерсанта». По их словам, правительство поручило Минтрансу, ФСИН и РЖД проработать этот вопрос, в том числе «создание инфраструктуры для их размещения».

Поводом для этого стала острая нехватка рук, которая была вызвана большим масштабом работ. Помимо этого, проблема усугубилась из-за нехватки мигрантов, которые не вернулись в Россию в связи с пандемией.

Дефицит кадров закрывают в том числе и железнодорожными войсками: 3 тыс. военнослужащих должны приступить к стройке уже в этом году. Но пока у ОАО РЖД мобилизовано лишь около 5 тыс. строителей из необходимых 15 тыс., пишет издание.

«Коммерсантъ» напомнил, что подобный опыт у государства уже был: в 1930-х годах: дорога строилась силами сотен тысяч заключенных БАМлага и пришедших ему на смену исправительно-трудовых лагерей. Однако источник ТАСС во ФСИН выразил недоумение по поводу такого сравнения. «Это все равно, что сравнивать современных строителей в Санкт-Петербурге с крестьянами, вбивавшими сваи во времена основания города», – отметил он. Собеседник агентства напомнил, что осужденные заключают трудовой договор с предприятием и их права прописаны в законе. Помимо этого, заключенного могут перевести на принудительные работы только по его собственному обращению, добавил он.

<https://www.rbc.ru/society/29/04/2021/608a6e4a9a79474144f3828b>

### **КОММЕРСАНТЪ FM; АННА НИКИТИНА, ЕЛЕНА ИВАНОВА; 2021.04.29; ЦЕНЫ НА АВИАБИЛЕТЫ РИСКУЮТ ВЗМЫТЬ ВВЕРХ; НАСКОЛЬКО МОЖЕТ УВЕЛИЧИТЬСЯ СТОИМОСТЬ ЗАГРАНИЧНЫХ ПЕРЕЛЕТОВ**

К лету авиабилеты могут подорожать до уровня доковидного 2019 года. С таким прогнозом выступил совладелец аэропорта Внуково Виталий Ванцев, и опрошенные “Ъ FM” игроки туристического рынка с этим согласились. По словам Ванцева, сейчас авиакомпании находятся в очень непростой экономической ситуации. Однако он предупредил, что поднимать тарифы нужно грамотно и аккуратно, чтобы не потерять загрузку рейсов. Как могут измениться цены? С подробностями – Александр Рассохин.

По данным OneTwoTrip, на майские праздники средняя стоимость перелета по России в одну сторону обойдется в 5,8 тыс. руб. В 2019-м, по оценкам сервиса, было на 100 руб. дороже, и цены, скорее всего, продолжат расти, говорит директор по маркетингу сервиса Viletix Александр Мишин:

«Цены начинают расти из-за разных факторов: прямых, которые зависят от стоимости топлива, собственности и обслуживания самолетов в аэропортах, и косвенных – это пандемия, закрытые внешние границы. Поэтому внутренний туризм растет, особенно по популярным направлениям – Сочи, Симферополь, Санкт-Петербург, Казань. Также подтянутся и остальные, потому что люди ввиду отсутствия выбора и высокой цены на популярные направления будут смотреть в сторону каких-то альтернатив – на те же Калининград, Самару, Екатеринбург. На них тоже будет увеличиваться спрос и, следовательно, стоимость предложения начнет расти».

А как меняются цены на международные рейсы? Вариантов для путешествий за рубеж остается немного. Турция закрыта до 1 июня, и туроператорам пока не рекомендуют продавать путевки на летние даты. Есть Египет, но когда восстановится чартерное сообщение с курортами Красного моря, также до конца неясно – СМИ говорят о второй половине мая. А стоимость прямого перелета до Каира доходит до 50 тыс. руб. Цены на билеты за границу выросли в два раза по сравнению с 2019-м, и это вряд ли изменится, продолжает Александр Мишин: «Нет предпосылок для снижения стоимости».

У нас ограниченное количество международных самолетов, направлений, а людей, которые хотят отдохнуть за границей, много. Поэтому тут спрос превышает предложение, и логично, что цены не совсем адекватные.

В том же Египет, например, сейчас, когда Турцию закрыли, резко подскочили цены на перелеты, потому что их мало. Через Каир – наверное, один единственный доступный для нас вариант. Там выполняется всего лишь несколько рейсов в день, логично, что цены взвинтились».

С другой стороны, до середины апреля в Турцию летали восемь авиакомпаний, в том числе чартерные. И средняя стоимость билета, по оценкам агрегаторов, была ниже уровня 2019 года. Как только на определенное направление ставят больше рейсов, цены идут вниз. Так сейчас происходит, например, с авиабилетами в Арабские Эмираты, отмечает гендиректор сети турагентств «Розовый слон» Алексан Мкртчян: «Стоимость билетов эконом-класса в декабре на Эмираты доходила до 100 тыс. руб., на Мальдивы – до 150 тыс. руб., при том что в 2019 году билеты в ОАЭ стоили 30-35 тыс. руб., а на острова – 50-60 тыс. руб. То есть подорожание в этом году, если брать заграничные направления, составило 300% по сравнению с 2019 годом. Как только начнут открываться новые рейсы, цены в те же Эмираты будут падать. Сейчас из Москвы спокойно можно купить билет за 30 тыс».

Туроператоры также обращают внимание, что рубль по сравнению с 2019 годом обесценился, так что доковидные цены вряд ли радуют авиакомпании, ведь они по-прежнему недополучают средства. Перевозчики пытаются по-разному выйти из ситуации: например, увеличивают количество рейсов на направления внутри России. Но на рынке сомневаются, что таким образом им удастся совсем уйти от повышения цен.

<https://www.kommersant.ru/doc/4799362>

**ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ, ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2021.04.30; ДОЛГОВОЙ ПОЛЕТ: БЕССРОЧНЫЕ БОНДЫ «АЭРОФЛОТА» НЕ ПОНРАВИЛИСЬ МИНФИН; ЭТО ОГРАНИЧИТ ПЕРЕВОЗЧИКА В ПРИВЛЕЧЕНИИ СРЕДСТВ С МИНИМАЛЬНЫМ ВЛИЯНИЕМ НА ДОЛГОВУЮ НАГРУЗКУ**

Минфин, как крупнейший акционер «Аэрофлота», выступил против размещения перевозчиком «вечных» облигаций. Об этом «Известиям» рассказал высокопоставленный чиновник в правительстве и подтвердил собеседник в авиакомпании. Ведомство не хочет, чтобы «вечные» бонды, которые нужно гарантировать деньгами бюджета, превращались в массовый инструмент поддержки госкомпаний. В Минфине не стали отрицать, что не поддерживают излишнюю популяризацию инструмента, но комментировать его использование перевозчиком не стали. Такая позиция ведомства затруднит для «Аэрофлота» поиск инструментов по привлечению средств, не увеличивающих его долговую нагрузку, считают эксперты.

Сказать нет

Минфин выступил против размещения «Аэрофлотом» бессрочных («вечных») облигаций, позволяющих компании привлечь средства и не увеличивать долговую нагрузку. Об этом рассказал высокопоставленный чиновник в правительстве и подтвердил источник в авиакомпании. По их словам, ведомство не хочет, чтобы «вечные» бонды, которые нужно гарантировать деньгами бюджета, превращались в массовый инструмент поддержки госкомпаний. В **пресс-службе** Минфина сообщили «Известиям», что массовое распространение данного механизма не поддерживается.

В марте правительство наделило Минфин правами акционера «Аэрофлота» по приобретенным акциям за счет средств ФНБ в рамках допэмиссии, сказано в опубликованном на портале правовой информации постановлении. Согласно документу, права акционера (по 34% акций) Минфин осуществляет по согласованию с **Минтрансом**. Доля государства в компании после допэмиссии выросла до 57,34%, права акционера компании от имени РФ также осуществляет Росимущество (23,3% акций).

О том, что «Аэрофлот» для стабилизации своего финансового положения рассматривает выпуск бессрочных облигаций, ранее рассказали источники «Известий» в правительстве и компании. Перевозчик мог бы привлечь 15–20 млрд рублей за счет этого инструмента, уточнял источник на кредитном рынке.

Выпускать «вечные» облигации могут только компании с наивысшим рейтингом (AAA) по национальной рейтинговой шкале, работающие не менее пяти лет и не нарушавшие обязательств по облигациям в этот период. Выпуск таких облигаций на собрании акционеров должно одобрить большинство – 95% голосов. «Аэрофлоту» 23 апреля рейтинговое агентство

«Эксперт РА» присвоило рейтинг кредитоспособности на уровне АА–, который не позволяет перевозчику разместить бессрочные облигации, но дает возможность выйти на долговой российский рынок. Перевозчик планирует выпустить традиционные облигации на сумму до 15 млрд рублей, говорил ранее источник «Известий» на финансовом рынке.

В марте замминистра финансов Алексей Моисеев отмечал, что экономическая группа в составе представителей «Аэрофлота», Минтранса, ЦБ и Минфина работает над стабилизацией финансового положения авиаперевозчика. В частности, рассматривается вопрос о привлечении средств на внешнем рынке, уточнял он. Источники «Известий» в правительстве говорили, что в стратегию включены традиционные облигации, «вечные» бонды и размещение привилегированных акций.

В «Аэрофлоте» тогда сказали «Известиям», что компания рассматривает различные варианты финансирования своей деятельности, но в связи с уже проведенной эмиссией акций в 2020 году их повторное размещение в настоящий момент не обсуждается.

### Альтернативы бондам

Ключевое преимущество «вечных» облигаций заключается в том, что при соблюдении условий они учитываются в капитале, а не в долговой нагрузке, что позволяет привлечь средства без выпуска акций и ухудшения финансовых метрик, сказал директор по корпоративным рейтингам «Эксперт РА» Игорь Смирнов. Минимальный эффект на уровень долговой нагрузки несут привлеченные инвестиции, которые не нужно отдавать. Это обыкновенные и привилегированные акции, а также «вечные» облигации, сказал трейдер «Фридом Финанс» Александр Жуляев.

«Вечные» облигации в России выпускали только «Газпром» и РЖД. В 2020 году РЖД привлекла за счет таких бондов 313 млрд рублей, сказал «Известиям» ее представитель.

– Этот инструмент позволил РЖД в короткие сроки привлечь необходимый объем средств на выполнение инвестиционной программы при сохранении приемлемого уровня долговой нагрузки. С начала 2021 года компания выпустила бессрочные облигации общим объемом 24 млрд рублей, – пояснил он.

Позиция Минфина затруднит для компании поиск возможностей привлечения средств, считает аналитик «Национального рейтингового агентства» (НРА) Алла Юрова.

– Другими вариантами привлечения финансирования без увеличения долговой нагрузки могли бы стать привилегированные акции или адресные государственные субсидии, – указала эксперт.

Но рыночная ситуация оказывает давление на оценку прибыли компании, что может негативно отразиться на объемах привлечения средств через привилегированные акции и отрицательно повлиять на текущие котировки, отметила Алла Юрова. Предоставление же адресных субсидий, по ее словам, серьезно исказит конкурентную среду в отрасли, так как кроме группы «Аэрофлот» около 10 авиакомпаний из топ-20 по пассажиропотоку продолжают испытывать сильное давление от сохраняющихся ограничений на международные рейсы. За 2020 год соотношение чистого долга группы «Аэрофлот» и показателя EBITDA выросло с 3 до 24 за счет роста общего долга на 31% и операционного убытка.

«Известия» направили запросы в Минтранс, ЦБ и Росимущество. Там на момент публикации не ответили.

<https://iz.ru/1158821/maksim-talavrinov-dmitrii-grinkevich/dolgovoi-polet-bessrochnye-bondy-aeroflota-ne-ponravilis-minfinu>

**ИЗВЕСТИЯ; ОЛЬГА КОЛЕНЦОВА; 2021.04.30; «В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ ЗАРАБОТАЕТ ПЕРВЫЙ БЕСПИЛОТНЫЙ МАРШРУТ ДЛЯ МОРСКИХ СУДОВ»**

Спецпредставитель президента РФ по вопросам цифрового развития Дмитрий Песков – о быстром интернете для всех россиян, цифровом суверенитете и вакцинных паспортах

В ближайшие годы в России может заработать беспилотный маршрут для морских судов. Об этом в интервью «Известиям» рассказал специальный представитель президента России по вопросам цифрового и технологического развития Дмитрий Песков. Он также поделился, что через 8–10 лет будет создана надежная система гибридного образования, которое представляет собой сочетание традиционной модели обучения и дистанционной. Кроме того, Дмитрий Песков рассказал о возможностях для создания ковид-паспортов, борьбе с утечками данных и обеспечении скоростным интернетом всех жителей России.

– Сейчас началась предустановка отечественного ПО на смартфоны. С вашей точки зрения, этот кейс можно назвать успешным и завершенным?

– Мне кажется, для большинства людей особенно ничего не поменялось. Я знаю, что было несколько случаев, когда производитель поставил приложение «Яндекса», которое невозможно было удалить. Потом компания заявила, что против такой насильственной установки и просит все-таки сделать это ПО удаляемым. Такая политика очень разумна. Если конечный пользователь захочет, то удалит программы. Но кто-то попробует, оставит, начнет ими пользоваться. В итоге доля качественных отечественных приложений на российском рынке вырастет, зарубежные компании немного проиграют. Надеюсь, что доля «Яндекса» в поиске увеличится, а доля Google

снизится. Но об успехе или неуспехе кейса судить пока рано. Главное, что его внедрение проходит спокойно, без особенных волнений.

– С вашей точки зрения, стоит ли ввести «вакцинные паспорта» в России?

– У нас уже сегодня на портале госуслуг в личном кабинете у каждого гражданина сохраняются сведения о вакцинации. Соответственно, если у вас есть эти данные, то вы можете предоставить их на английском языке при пересечении границы с другими странами. Значит, некий функционал, который можно назвать ковид-паспортами, уже существует. Кроме того, после прививки человек получает сертификат о вакцинации. Как только будет достигнуто соглашение на межправительственном уровне о том, что при въезде в другую страну эти данные верифицируются, то они будут приниматься примерно так же, как водительские права. Как мы знаем, международные водительские права – это удобно.

– Пандемия наглядно показала необходимость развития цифровых технологий. Когда они будут доступны в любом уголке страны?

– В рамках национальных проектов мы тянем кабельную связь и оптоволокно, оно доходит уже и до небольших поселков, до школ, до фельдшерско-акушерских пунктов. У нас очень быстро растет и охват территорий сотовой связью с технологиями передачи данных. Но, разумеется, ряд территорий пока «не на связи». По оценкам «Почты России», это до 32 млн человек. Но в ближайшие несколько лет они получают доступ к быстрому интернету. И для нас принципиально важно, чтобы этот доступ сопровождался возможностями быстрой доставки товаров и транспортировки. Однако точку в транспортной связанности существующие наземные технологии поставить не смогут никогда, поэтому для нас принципиально важно резко нарастить спутниковую группировку. И такие проекты, как «Сфера», «Небо», как раз решают эту задачу. Кстати, важно успеть выполнить эти проекты, пока места в космосе еще достаточно. Использовать зарубежные спутники опасно – не хочется, чтобы кто-то в другой стране решал, какой населенный пункт можно отключить от связи или снизить скорость интернета. Для отдаленных территорий должен быть быстрый, дешевый и стабильный интернет из космоса. Тогда задача цифровой связанности страны будет окончательно выполнена.

– Спутники решат задачу связи. А что решит задачу быстрой доставки и транспортировки?

– В первую очередь это связано с использованием беспилотников в трех сферах – в воздухе, на воде и на земле. Наши технологические разработки дошли до стадии, когда они начинают превращаться в серьезные экономические и логистические системы. Мы займемся этим в рамках форума «Архипелаг-2021». Там мы отберем команды, которые займутся

реализацией проектов в самых разных областях технологий. В частности, они станут проектировать развитие первой в России беспилотной трассы для коммерческих транспортных грузовиков. Часть ее пройдет по маршруту Москва–Санкт-Петербург, но потом трасса будет продолжена.

- Какие еще есть неиспользованные возможности транспортной логистики?
- В ближайшие годы уже постоянно должен заработать первый беспилотный маршрут для морских судов. В прошлом году был проведен эксперимент, в рамках которого системы управления ставились на самые разные действующие корабли. Они ходили по самым разным маршрутам – в Северном Ледовитом океане, в Черном и Азовском морях. Скоро появится постоянный маршрут, по которому регулярно будут ходить суда в беспилотном режиме. Один из возможных путей – это Санкт-Петербург–Калининград. Но финальное решение пока не принято. Это могут быть и дальневосточные трассы. Нужно ввести в транспортную эксплуатацию реки – у нас огромный потенциал в виде речной логистики.
- Землю и воду мы обсудили. Как насчет воздуха?
- Летающие беспилотники у нас выходят уже в опытную эксплуатацию. Первые попытки прошлых команд «Почты России» использовать дроны для доставки почты вызвали смех у общественности. Однако новое руководство делает выводы из всех этих историй, подходит к вопросу гораздо более серьезно. В закрытом режиме у нас уже было множество экспериментов по воздушной доставке. Я думаю, что у нас в стране тоже в ближайшие несколько лет появится несколько десятков маршрутов, связанных именно с беспилотной доставкой транспортных грузов. Это все задачи, выполнение которых сформирует принципиально другой облик транспортной системы страны.
- Сейчас в России развивается тема суверенного Рунета. Чем обусловлена активность в этом направлении?
- Развитые страны мира сейчас реализуют сценарий, который называется островизацией. Они начинают распространять суверенитет на цифровое пространство, выстраивают свои информационные инфраструктуры. Суверенитет данных становится необходимым элементом любого государства, так же как свои армия, таможня, национальная валюта и всё остальное.
- В плане развития суверенного интернета мы идем по пути Китая?
- Наше государство, конечно, учитывает мировой опыт, но наши меры, я считаю, намного мягче. Идет поиск баланса и приемлемых для нас моделей между американскими, европейскими и китайскими подходами. Но сам сценарий «островизации» неизбежен хотя бы для того, чтобы беспилотные

автомобили в будущем ехали в нужную нам сторону, а не в ту сторону, которую им указали неизвестные лица. И уж совершенно точно другие страны не должны иметь доступ ни к управлению, ни к информации о том, что входит в критическую инфраструктуру. Например, к атомным энергетическим установкам.

– Есть ли план решения проблем с утечками данных?

– Надо сделать так, чтобы данные принадлежали человеку и он имел над ними контроль. Сделать это сразу во всех отраслях нельзя. Мы предлагаем изучить этот вопрос на автомобильной индустрии. Сейчас идет проект закона об автомобильных данных, в котором предполагается, что у владельцев машин есть соответствующие интерфейсы на их телефонах, где они видят, какие данные генерируются их автомобилем, получают над ними контроль и решают, что им с ними делать. Если говорить об общих чертах решения проблем информационной безопасности, можно отметить следующее. Государство должно определить общие правила, по которым оно само, гражданин и коммерческие компании обмениваются данными. Какие данные их владелец не может передавать никому, а какими человек распоряжается свободно и даже может их продавать. Также следует определиться с информацией, которую государство имеет право использовать без ведома человека. Коммерческие компании, безусловно, иметь свободного доступа к данным пользователя не должны. Сейчас такого рода правил в России не существует. Мы живем в период цифровой анархии.

– Нельзя не вспомнить тот хаос, который творился во время вынужденного перехода на удаленное обучение школьников. Будет ли создана качественная система дистанционного образования?

– Есть надежда, что Министерство просвещения вскоре покажет нам надежную систему гибридного образования (сочетание обычного и дистанционного), которую они создают вместе с издательством «Просвещение», с компанией Mail.ru и Ростелекомом. Однако чтобы выросла полноценная система дополнения обычного обучения дистанционным, понадобится не меньше 8–10 лет.

<https://iz.ru/1153460/olga-kolentcova/v-blizhaishie-gody-zarabotaet-pervyi-bespilotnyi-marshrut-dlia-morskikh-sudov>

### **ПРАЙМ; 2021.04.29; МИНПРОМТОРГ ХОЧЕТ ОБЯЗАТЬ АВТОКОНЦЕРНЫ ПРОДАВАТЬ «ЗЕЛЕНЫЙ» ТРАНСПОРТ**

Минпромторг РФ планирует с 2030 года обязать российские автоконцерны иметь определенную долю продаж так называемого «зеленого» транспорта: электрокаров, водородомобилей и машин на природном газе, заявил министр

промышленности и торговли Денис Мантуров во время Российско-Германской сырьевой конференции.

«Чтобы осуществить плавный, постепенный отказ от машин, работающих на ископаемом топливе, планируем установить требования к производителям по доле в продажах «зеленого» транспорта, начиная с 2030 года. Имея в виду и водородомобили, и электромобили, и автомобили на природном газе», – сказал он.

Мантуров также отметил, что в ближайшие годы в России начнется собственный выпуск водробусов, локомотивов и судов на водороде.

Ранее замминистра Александр Морозов говорил, что общественный транспорт и сельхозтехника, работающие на водороде, будут производиться в России к 2023 году, а к 2024 году – локомотивы.

По словам главы Минпромторга, все необходимое оборудование для водородной инфраструктуры будет создано в ближайшие два-три года. Он также уточнил, что переход на «зеленый» транспорт будет осуществляться на собственной технологической основе в части ключевых компонентов – водородных топливных элементов и литий-ионных аккумуляторов.

Сейчас разработкой городского автобуса на водороде занимается «Камаз». Автопроизводитель намерен создать его уже в этом году и начать тестовые испытания. Серийное производство российского компактного электромобиля Zetta, по словам Мантурова, должно начаться до конца 2021 года. Пилотный проект для запуска поездов на водородном топливе ведет «Трансмашхолдинг» вместе с «Росатомом» и РЖД, которые подписали соответствующее соглашение в сентябре 2019 года.

<https://1prime.ru/auto/20210429/833571568.html>

### **ПРАЙМ; 2021.04.29; ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ СЕГОДНЯ – САМЫЙ ГРЯЗНЫЙ ВИД ТРАНСПОРТА**

Роль энергооборудования в промышленности сложно переоценить: оно не просто должно обеспечивать работу объектов ТЭК, но и предотвращает аварии на предприятиях. Председатель совета директоров компании «Ротек», которая производит и обслуживает турбины и энергетическое оборудование, Михаил Лифшиц в интервью агентству «Прайм» рассказал, как прогностическая система компании помогает избежать ЧП на энергообъектах, об отечественных и зарубежных проектах, способах накопления и хранения энергии, о планах достроить электросамолет и объяснил, почему экологичность электромобиля сегодня – это иллюзия. Беседовала Елизавета Вороновская.

– Прошлый год стал для компании юбилейным, какие проекты считаете наиболее успешными?

– Мы даже не отметили юбилей в связи с этой «ковидной» историей... Атмосфера, которая была в стране и в мире не способствовала празднованию. Но, в целом было очень много событий, много идей. Все наши проекты успешны.

– При таком существенном обновлении энергосистемы Монголии может не понадобится импорт электроэнергии из РФ?

– С точки зрения энергобаланса, системы продолжают жить вместе. Но, в тоже время, правительство Монголии, как и любой другой страны, решает задачу энергобезопасности.

В это же время наши соседи очень рассчитывают на то, что будет построен газопровод. Понятно, что наличие газа в стране немного меняет характер генерации. Сейчас ее характер определяет уголь. Тем не менее, они стремятся в сторону газификации.

– А про планы по другим проектам расскажете?

– Один из наших самых молодых проектов – производство компонентов для паровых и газовых турбин, авиационных двигателей и турбокомпрессоров. Это сотовые уплотнения и звукопоглощающие панели. Они в значительной степени определяют топливную эффективность и конкурентоспособность турбин. На сегодняшний день мы делаем компоненты для абсолютно всех турбореактивных двигателей, которые производятся в нашей стране. А Россия стала четвертой страной в мире, обладающей технологией производства сотовых изделий из суперсплавов.

– А накопители, которые «Ротек» выпускает, суперконденсаторы, сколько составляет объем инвестиций в их производство?

На сегодня мы вложили туда 20 миллионов долларов.

– В чем заключается технология?

– Аккумулятор очень долго заряжается, долго хранит энергию и долго ее отдает. При этом сильный нагрузочный ток для аккумулятора – это смерть. Суперконденсатор же заряжается практически мгновенно, также быстро разряжается и способен дать большие токи.

Системы на базе суперконденсаторов – идеальное решение для обеспечения качественного энергоснабжения. Это особенно важно на современных заводах, где работает прецизионное оборудование, отключающееся уже при колебаниях напряжения более 5%, хотя ГОСТом разрешается до 10%.

Статистика показывает, что 80% всех проблем с качеством энергоснабжения лежат в области потери напряжения до 5 секунд. И здесь применение суперконденсаторов – самый рациональный вариант, так как они способны мгновенно заполнить эту паузу, имеют гигантское по сравнению с

аккумуляторами количество циклов «заряд-разряд», а их сборки намного компактнее текущих решений на основе аккумуляторов, к тому же не требуют обслуживания и специальных помещений с поддержанием температуры.

Применение суперконденсаторов в системах «старт-стоп» на тепловозах РЖД дает сезонную экономию топлива до 30% за счет того, что позволяет заводить огромный дизель тепловоза тогда, когда он нужен. До этого тепловозы с утра заводились в депо и весь день работали без остановки, потому что если остановить двигатель, то обратно он не заведется даже если он просто стоит. А суперконденсатор позволяет его глушить и заводить, когда того требует необходимость.

– А в автомобилях их можно использовать? Модная сейчас тема.

– Я абсолютно не противник электродвижения. Но автомобиль на сегодня – это самый грязный вид транспорта.

– Почему?

– КПД бензинового двигателя на борту автомобиля составляет примерно 50%. То есть 50% энергии от сожженного топлива передается на колеса. Пусть даже с небольшой потерей на коробку передач. Если сделать эту машину электрической, то топливо будет сжигаться не на борту, а на ТЭЦ, которая находится не в центре города, а на окраине. КПД электростанции, где будет сжигаться топливо, тоже примерно 50%. Отнимаем потребление ТЭЦ на собственные нужды, сетевые потери, потери на зарядной станции и в итоге для движения автомобиля остается лишь порядка 25-30% КПД от того топлива, которое сожгли на ТЭЦ. То есть автомобиль сожжет существенно больше топлива, чем его бензиновый аналог.

В итоге, там, где вы проедете, загрязнений меньше, но рядом с ТЭЦ – в два раза больше! Это называется «экологический эгоизм». А кроме того, это еще и двукратное увеличение заработка тех людей, которые поставляют топливо на эти конкретные ТЭЦ. Электротранспорт гипотетически может быть чистым только там, где существуют полностью возобновляемые источники энергии (ВИЭ).

– Но почему тогда Вы не противник электродвижения?

Любой электрический двигатель при торможении становится генератором. И система рекуперации позволяет кинетическую энергию торможения превратить в электричество, запасти в накопителе и отдать двигателю при разгоне. Аккумулятор полностью эту задачу решить не может – он медленный и не приспособлен для работы с большими токами. Но добавив к нему суперконденсатор мы получаем абсолютно рабочую схему, обеспечивающую серьезную экономию, вплоть до 30%.

По-настоящему экономичная и рациональная схема достигается в гибриде, объединяющем на борту электромотор, суперконденсатор с аккумулятором и небольшой двигатель внутреннего сгорания, который вырабатывает электроэнергию.

– Транспорт с гибридной системой может теоретически позволить сэкономить?

– При массовом производстве, конечно да. У вас попросту снижается потребление топлива.

– По поводу ГТД-110, она будет востребована?

– ГТД-110 – это идеальная машина для большого газовева. То есть, если мы берем танкер для перевозки сжиженного газа, то установка такой турбины позволит не иметь отдельных топливных баков, чем сильно отразится на размере судна. Но для станции, где продается не газ в танкере, а электричество по регулируемому тарифу, это решение неоднозначное. У этой турбины нет горизонтального разъема, а значит осуществлять ее сервис и ремонт в условиях станции практически невозможно. Как это отразится на цене, сказать сложно.

– Два года назад рассказывали, что есть план построить электросамолет в 2020 году, как продвигается работа?

– Мы сделали летающую лабораторию, исследуем возможности фотовольтаики в воздухе. Уже отлетали на ней достаточно большую программу. У нас сложился энергобаланс – понимание как построить самолет на солнечной энергии для кругосветного безостановочного перелета. Основной вопрос к этому самолету, который у нас был – можно ли собрать и сохранить энергию в достаточном объеме на борту, чтобы обеспечить круглосуточный полет. И как раз проектные работы, испытания, которые мы проводили, показали, что это осуществимо. К настоящему моменту есть компоновочное решение, весовые балансы, эргономические расчеты.

Что касается расходов на испытания, расчеты и разработки, то мы потратили около 2 миллионов долларов. У самого самолета бюджет 7 миллионов. Мы осознаем, что это некоммерческий проект, что продукт совершенно новый. Рынка таких вещей еще нет. Для нас это не инвестиция. Это абсолютно исследовательская история, поэтому, если кто-то присоединится к нам, то все будет еще быстрее.

– В перспективе это может стать грузовым или пассажирским самолетом?

– Нет. Тут без иллюзий. Количество энергии солнца, которое можно собрать с помощью солнечных модулей на летательном аппарате, не позволяет использовать его с целью перевозки грузов.

А про потенциальное применение поподробнее объясните. Какая цель в конечном итоге?

Если говорить про медленно летящий высотный беспилотник, то целей может быть много – погодные наблюдения, аэрофотосъемка, мониторинг самого широкого профиля. Это в разы дешевле, чем наблюдение и фотографирование со спутника.

<https://1prime.ru/Interview/20210429/833565836.html>

### **ТАСС; 2021.04.29; GROUP-IB ВЫЯВИЛА СЕТЬ ФИШИНГОВЫХ СТРАНИЦ С МОШЕННИЧЕСКОЙ ПРОДАЖЕЙ БИЛЕТОВ НА ПОЕЗДА**

Group-IB, которая специализируется на предотвращении кибератак и расследовании высокотехнологичных преступлений, выявила в канун майских праздников сеть фишинговых страниц с мошеннической продажей билетов на «Сапсан». Об этом говорится в сообщении компании.

Накануне майских праздников Group-IB выявила фишинговую атаку: мошенники создали сеть фальшивых страниц по лжепродаже электронных билетов на «Сапсан», которые нацелены на кражу платежных данных пользователей и денежных средств. «Сегодня часть ресурсов еще функционирует, Group-IB совместно с ОАО «РЖД» проводят мероприятия по их блокировке. Эксперты призывают пользователей быть внимательными при покупке билетов на поезд онлайн», – говорится в сообщении.

По данным CERT-GIB (Центр реагирования на инциденты кибербезопасности Group-IB), единичные мошеннические ресурсы по продаже билетов на «Сапсан» встречались и раньше: суммарно в 2020 году таких ресурсов было обнаружено 21. С начала 2021 года за январь и февраль – 2 и 3. Мошенники активизировались в апреле, перед майскими праздниками. К середине месяца количество уникальных фишинговых доменов составляло уже 13, на данный момент большинство из них заблокированы, остальные находятся в процессе снятия с делегирования.

По данным компании, фальшивые ресурсы в основном открывались на мобильных устройствах – на операционных системах Android и iOS, однако встречались и те, что действовали в браузерах персональных компьютеров. Фишинговая кампания работала с помощью рекламы, которую выводили на первые позиции в поисковой выдаче в Google и «Яндексе» в ответ на запросы типа «билеты сапсан». Рекламные объявления содержали адреса веб-ресурсов, которые не связаны лексически с «Сапсаном».

«Использование в мошеннической схеме доступа с мобильного устройства позволяет усыпить внимание потенциального покупателя билетов, так как у него меньше шансов увидеть подмену домена. В то же время большинство антифишинговых систем защиты бессильны против блокировки всей схемы,

так как сама ссылка в рекламном объявлении и адрес фишингового домена не связаны с используемым в атаке брендом.

Таким образом, даже если ресурс, на котором располагался конечный фишинг, блокируется, мошенники начинают перенаправлять на другой действующий домен, не отключая рекламу. В схеме мошенничества использован классический сценарий: в поисках доступных билетов на «Сапсан» жертва, заманиваемая рекламой, попадает на сайт мошенников. Желая приобрести билет онлайн, она вводит данные банковской карты, в результате теряя деньги и данные карт, объясняют эксперты.

<https://tass.ru/ekonomika/11273237>

### **ТАСС; 2021.04.29; ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО АМУРУ В КИТАЙ ИЗ ХАБАРОВСКА ВОЗОБНОВЯТСЯ В НАЧАЛЕ МАЯ**

Грузоперевозки из Хабаровска в китайский Фуюань по Амуру возобновят в начале мая, сообщается на сайте Росгранстроя.

«Хабаровский филиал ФГКУ «Росгранстрой» информирует о том, что по результатам проведенного координационного совета филиалом совместно с государственными контрольными органами принято решение со 2 мая 2021 года возобновить работу грузового направления речного **пункта пропуска «Хабаровск»** (сопредельный **пункт пропуска** на китайской стороне – «Фуюань»)), – говорится в сообщении.

В навигацию прошлого года грузовые перевозки на направлении Хабаровск – Фуюань выполнялись в полном объеме, они были приостановлены с завершением навигации по Амуру.

До пандемии на этом направлении функционировали также пассажирские перевозки. От Хабаровска до китайского города в провинции Хэйлунцзян можно было добраться по реке на скоростном судне в среднем за 1 час 20 минут. За сезон на этом маршруте обслуживали свыше 50 тыс. человек – жителей России и Китая. Туристический сезон длился с мая по октябрь.

<https://tass.ru/ekonomika/11276021>

### **ИНТЕРФАКС; 2021.04.29; АЭРОПОРТЫ ЮГА РОССИИ ГОТОВЫ К НАПЛЫВУ ТУРИСТОВ НА МАЙСКИЕ ПРАЗДНИКИ, ПРИВЛЕКАЮТ СЕЗОННЫЙ ПЕРСОНАЛ**

Аэропорты Кубани и Крыма ожидают на майские праздники высокий пассажиропоток и переходят на усиленные режимы работы, однако представители аэропортов уверены, что смогли хорошо подготовиться ко встрече отдыхающих.

### ПОМОГУТ СЕЗОННЫЕ СОТРУДНИКИ

Как сообщили «Интерфаксу» в **пресс-службе** ГК «Аэродинамика» (управляет аэропортами Сочи, Краснодара и Анапы), все аэропорты готовы к возможному наплыву туристов на майские праздники.

«Курортные аэропорты сталкиваются с наплывом туристов ежегодно и уже накопили достаточный опыт работы в пиковые дни нагрузки на воздушные гавани как по прилету, так и по вылету. Все службы наземного обслуживания воздушных судов и обслуживания пассажиров будут усилены дополнительным персоналом», – сказал собеседник агентства.

По его словам, в частности, в качестве дополнительных резервов будет использованы ресурсы международного сектора аэропорта Сочи.

В **пресс-службе** аэропорта Геленджика «Интерфаксу» сообщили, что подготовку к приему отдыхающих начали еще в конце 2020 года: здесь увеличено количество стоек регистрации, заранее набран и обучен временный персонал.

«Инфраструктура действующего терминала ограничена, однако в этом году мы сформировали график прилета и вылета летних рейсов таким образом, чтобы нагрузка на существующую инфраструктуру распределялась равномерно в течение всего дня. Кроме того, с 31 мая аэропорт переходит на новый режим работы расширяя регламент до 23:00», – сказал представитель аэрогавани.

Прогнозируют повышенный трафик на майских праздниках и в Крыму. В **пресс-службе** аэропорта Симферополя «Интерфаксу» сообщили, что инфраструктура и персонал полностью готовы ко встрече туристов.

«В этом году аэропорт вернулся к практике набора сезонных сотрудников, которые также помогут справиться с высоким пассажиропотоком. Отработана процедура по взаимодействию с туроператорами для обслуживания организованных групп туристов», – добавили в **пресс-службе**.

### НА ПОСАДКУ СТАНОВИСЬ!

В преддверии майских праздников в аэропортах Юга открываются новые направления, возобновляются приостановленные ранее и увеличивается количество рейсов. Так, в аэропорту Симферополя «Интерфаксу» сообщили, что полеты в Крым будут совершать 11 авиакомпаний по 37 направлениям.

«По сравнению с («доковидным» – ИФ) 2019 годом маршрутная сеть полетов в аэропорту Симферополь на майские праздники увеличится в три раза», – сообщил собеседник агентства.

В аэропортах Краснодара, Анапы и Сочи смены служб авиационной безопасности и организации перевозок усилят, а их графики синхронизируют с часами пиковых вылетов и прилетов.

«За период с 1 по 10 мая 2021 года аэропорты Краснодар, Сочи и Анапа планируют обслужить 1 тыс. 685 рейсов и более 427 тыс. пассажиров. В частности, аэропорт Сочи - 1 тыс. 13 рейсов, 268 тыс. пассажиров, аэропорт Краснодара – 516 рейсов, 122 тыс. пассажиров, аэропорт Анапы – 156 рейсов, 37,5 тыс. пассажиров», – сообщил «Интерфаксу» представитель ГК «Аэродинамика», управляющей всеми тремя аэропортами.

Аэропорт Геленджика в период с 30 апреля по 10 мая планирует принять и отправить более 200 рейсов и обслужить около 25 тыс. пассажиров, сообщили «Интерфаксу» в **пресс-службе** аэрогавани.

«На этой неделе открыты прямые перелеты из Новосибирска, возобновлены рейсы из Санкт-Петербурга. 1 мая в расписании аэропорта появятся еженедельные рейсы в Челябинск. Также, начиная с 1 мая, увеличится общая доля московских рейсов – в среднем в день в период майских каникул будет выполняться до 7-9 рейсов в столичные аэропорты», – сообщил представитель аэропорта.

### «НЕКУРОРТНЫЙ» ЮГ ТОЖЕ ЖДЕТ ГОСТЕЙ

Готовятся к росту пассажиропотока и города Юга, расположенные далеко от Черноморского побережья. Побить рекорды по пассажиропотоку на майские праздники в сравнении с двумя предыдущими годами, например, планируют в аэропорту Волгограда.

«С 1 по 10 мая 2020 года пассажиропоток волгоградского аэропорта составил 2 тыс. 499 человек, но данная цифра не является показательной, так как действовали ограничения в связи с коронавирусом. В 2019 году пассажиропоток был значительно выше: 31 тыс. 940 человек на внутренних линиях и 3 тыс. 168 – на международных. Прогнозируемое количество пассажиров на майские праздники в этом году – около 39 тыс. человек», – сообщила «Интерфаксу» **пресс-секретарь** международного аэропорта Волгограда Анастасия Голодова.

Всего в волгоградском аэропорту за 10 дней мая будет выполнено около 370 рейсов. При этом самое большое количество авиарейсов ожидается в преддверье Дня Победы: 8 мая в расписании около 50 рейсов.

Как сообщили «Интерфаксу» в **пресс-службе** ростовского аэропорта «Платов» с 30 апреля по 10 мая здесь обслужат 440 рейсов, что почти в четыре раза больше, чем в 2020 году, и немного превышает показатели «доковидного» 2019 года.

«Всего полеты будут выполняться в 30 городов России и 13 городов за рубежом силами 14 авиакомпаний. Поскольку Ростов-на-Дону не является курортным городом, а также в связи с введением запрета на авиасообщение с Турцией, ожидается незначительное увеличение пассажиропотока на рейсах внутри России, что не является критичным для обслуживания пассажиров в аэропорту», – сообщил собеседник агентства.

### **ТАСС; 2021.04.29; АВИАКОМПАНИИ УВЕЛИЧИЛИ В МАРТЕ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА 1,3%**

Российские авиакомпании в марте этого года увеличили перевозки на 1,3%, до 6,49 млн пассажиров по сравнению с мартом прошлого года. Это следует из уточненных данных **Росавиации**. Ранее из оперативных данных следовало, что перевозки сократились в марте на 1,7%, до 6,46 млн.

В январе – марте компании сократили перевозки на 27%, до 17 млн пассажиров.

В марте авиакомпания S7 уменьшила перевозки на 1,3%, до 3,56 млн пассажиров, «Аэрофлот» – на 52,8%, до 3,2 млн, «Победа» – увеличила на 10,5%, до 2,7 млн. «Уральские авиалинии» перевезли 1,4 млн пассажиров (минус 21,4%), а «Россия» – 1,3 млн пассажиров (минус 9,8%).

<https://tass.ru/ekonomika/11270847>

### **ТАСС; 2021.04.29; СЕВЕРО-ВОСТОК САХАЛИНА И МАТЕРИК СВЯЖУТ ПРЯМЫМ АВИАРЕЙСОМ**

Рейсы по авиамаршруту Ноглики (северо-восток Сахалина) – Хабаровск будут запущены с июля этого года, сообщается в четверг в официальном Telegram-канале губернатора Сахалинской области Валерия Лимаренко.

Сейчас сахалинцы могут добраться до материка только на самолетах из Южно-Сахалинска или из Охи на самом севере острова. Альтернативный путь – путешествие на пароме из порта Холмск, который также расположен в южной части. Остальным жителям острова сначала приходится до этих мест добираться на поездах или самолетах, а затем уже следовать на материк.

«Важно, чтобы жители Ноглик [и близлежащих районов] при необходимости могли беспрепятственно и быстро добираться до материка. Учитывая наши территориальные особенности, самое удобное для этого – прямое авиасообщение», – рассказал Лимаренко.

По данным областных властей, по инициативе губернатора маршрут включен в список субсидируемых из федерального бюджета.

«Вопросы транспортной доступности являются первоочередными для Сахалинской области, так как регион островной. Многие сферы деятельности

на островах в первостепенной или косвенной форме зависят именно от транспортной доступности. Очень важно, чтобы островитяне не тратили деньги и время на то, чтобы добраться сначала до одной точки Сахалина, а потом еще и до материка», – **прокомментировали** ТАСС в правительстве региона.

Повышение транспортной доступности территорий и развитие внутреннего туризма – среди задач, которые **президент РФ Владимир Путин** поставил перед главами дальневосточных регионов. В мае 2020 года **вице-премьер** правительства РФ – полпред президента в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев поручил федеральным министерствам совместно с губернаторами разработать меры, которые помогут привлекать на Дальний Восток туристов и позволят поддержать местную туротрасль после пандемии.

<https://tass.ru/ekonomika/11269921>

### **ТАСС; 2021.04.29; МОДЕРНИЗАЦИЯ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ ТРАНСПОРТА В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ ОКУПИЛАСЬ ЗА ТРИ ГОДА**

Модернизация региональной навигационно-информационной системы Новосибирской области, призванной контролировать общественный транспорт с помощью искусственного интеллекта, окупилась за три года, сообщил в четверг в пресс-центре ТАСС министр цифрового развития и связи региона Анатолий Дюбанов.

«В течение трех последних лет прошла серьезная модернизация, мы посчитали и за счет штрафных санкций, выверки фактического маршрута и отклонений от него, мы окупили стоимость системы, то есть она является экономически эффективной», – сказал Дюбанов, не уточнив стоимость системы.

По его словам, накануне завершилась комплексная модернизация региональной навигационно-информационной системы Новосибирской области. Система позволяет эффективнее проводить мониторинг движения общественного транспорта, контролировать действия водителей, планировать расписание и составлять аналитические сводки. Дюбанов отметил, что нередко случаи, когда водители автобусов сворачивают с маршрута, не доезжают до точки назначения, делают остановки в неполюженном месте.

<https://tass.ru/sibir-news/11272445>

### **ТАСС; 2021.04.29; РАЙОНЫ АЛТАЙСКОГО КРАЯ ПОЛУЧАТ ОКОЛО 300 МЛН РУБЛЕЙ СУБСИДИЙ НА ПОКУПКУ АВТОБУСОВ**

Автобусы на 300 млн рублей закупают в районы Алтайского края, где остро стоит проблема муниципальных перевозок. Порядка 20 муниципальных образований не имеют никакого внутримunicipального транспорта, сообщил на пресс-конференции в пятницу министр транспорта региона Александр Дементьев.

«Проблема транспортного обслуживания именно по муниципальным перевозкам стоит достаточно остро в крае. Из всех муниципальных образований региона (59 районов, 10 городских округов) в порядка 20 муниципальных образований нет вообще внутримunicipального транспорта. Принято решение по выделению 300 млн рублей в 2021 году на приобретение транспорта. Этих средств не хватит на все муниципалитеты, будем работать с теми, кто готов обеспечить софинансирование для того, чтобы транспорт выполнял внутримunicipальные перевозки», – сказал Дементьев.

Субсидии будут выделены районам из регионального бюджета в 2021 году. Пока неизвестно, какие именно районы и в каком количестве получают новый транспорт.

«Муниципалитетам необходимо в свою очередь взять обязанность на себя по организации работы этого транспорта, чтоб он не стоял под забором и люди не могли получать услуги, а чтобы именно работал», – подчеркнул Дементьев.

Алтайский край находится на территории протяженностью 168 тыс. кв. км. В сельских районах края проживают почти 1 млн человек, а населенные пункты значительно отдалены друг от друга.

<https://tass.ru/sibir-news/11281621>

### **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.04.30; ЛАБОРАТОРНО ПОДТВЕРЖДЕННЫЕ ПРАВА; ВОДИТЕЛЕЙ ЖДУТ ПРОВЕРКИ НА ХРОНИЧЕСКИЙ АЛКОГОЛИЗМ И НАРКОМАНИЮ**

Кандидатов в водители обяжут сдать кровь или мочу для проверки на хронический алкоголизм и на наличие ряда запрещенных веществ, включая опиаты, каннабиноиды, кокаин и метадон. Минздрав, выяснил “Ъ”, разработал новый приказ, регулирующий процедуру получения медицинских справок в рамках водительских комиссий. Дополнительное исследование гражданину предстоит пройти, если врач заметил признаки хронического алкоголизма или наркозависимости, следует из документа. В приказе, впрочем, не уточняется, что это за признаки. Для водителей, возвращающих

права после лишения, процедура станет обязательной. В 2019 году Минздрав уже пытался ввести подобные меры, но их раскритиковал **Владимир Путин**.

“Ъ” ознакомился с проектом приказа Минздрава, устанавливающего новые правила освидетельствования водителей и кандидатов в водители. Речь идет о медсправках для получения и продления прав. Документ проходит оценку в Аналитическом центре при правительстве в рамках «регуляторной гильотины». Действующий приказ №344н 2015 года отменят, новый вступит в силу с 1 января 2022 года.

Ключевое изменение касается проверок граждан на хронический алкоголизм. Минздрав пытается ввести такое тестирование с 2019 года (“Ъ” рассказывал об этом). Тогда ведомство предложило поправками к 344-му приказу обязать граждан сдавать кровь на наличие карбогидрат-дефицитного трансферрина (CDT-тест) – специфического маркера, указывающего на наличие хронического заболевания. Нововведения должны были вступить в силу в ноябре 2019 года. Однако выяснилось, что из-за дороговизны тестов процедура получения медсправки подорожает в 10–13 раз (в ряде регионов ожидалось увеличение цен до 3–5 тыс. руб.). По всей стране выстроились очереди из граждан, желавших получить документ по старым ценам. После этого инициативу резко раскритиковал **Владимир Путин**. В итоге Минздрав перенес срок вступления новых правил на 2022 год, пообещав доработать документ.

Теперь в тексте приказа вместо CDT-тестов появился более общий термин – «лабораторные исследования крови и (или) мочи на определение хронического употребления алкоголя».

Ранее в Минздраве пояснили, что помимо CDT-тестов есть и другие способы определить алкоголизм. Однако, какими конкретно методами будут выявлять болезнь, приказ не уточняет. Из него следует, что граждан будут направлять на исследования в случаях, если врач заметил признаки хронического алкоголизма, а в случае, когда водитель возвращает права после лишения, например понес наказание за пьяное вождение по решению суда, процедура будет обязательной. При «положительных результатах исследований», то есть при выявлении в биоматериале веществ, указывающих на болезнь, гражданина направят на полноценное обследование в специализированную клинику (наркодиспансер) для постановки диагноза.

Еще одним новым испытанием станет проверка мочи на «наличие психоактивных веществ» (опиатов, каннабиноидов, кокаина, метадона и пр.). Такое тестирование также было заложено в поправках к приказу 2019 года. Мочу надо будет сдать тем, у кого врач выявил «признаки» заболевания (наркозависимости), а также тем, кто возвращает права после лишения. Запрещенные вещества определяются двухэтапным химико-

токсикологическим исследованием (ХТИ). Сначала моча исследуется экспресс-методом (так называемое предварительное ХТИ, результат готов в течение двух часов), и если найдены следы запрещенных веществ, то проводится «подтверждающее» исследование. На доставку биоматериала в лабораторию при этом не должно уходить более десяти дней, само исследование не должно длиться более трех дней. Напомним, «психические расстройства и расстройства поведения, связанные с употреблением психоактивных веществ» являются официальными противопоказаниями к управлению автомобилем, следует из постановления правительства №1604 от 2014 года. К ним относятся в том числе хронический алкоголизм, наркомания и «синдром зависимости» от различных других веществ.

В Минздраве на запрос “Ъ” **комментарий** не предоставили.

Между тем нововведения коснутся нескольких миллионов человек: по данным ГИБДД, в 2020 году права получили 1,2 млн граждан, еще 4,7 млн удостоверений было выдано взамен просроченных, похищенных и т. д.

Весьма вероятно, что под новой обтекаемой формулировкой все равно будут скрываться «дорогостоящие и недостоверные» CDT-тесты, предполагает профессор кафедры психиатрии и наркологии Медуниверситета им. И. М. Сеченова Юрий Сиволап. Отметим, “Ъ” обнаружил массовые закупки таких тестов региональными наркодиспансерами в 2019–2020 годах на портале госзакупок. «Лабораторных маркеров какого-либо психического расстройства, включая алкогольную зависимость, не существует, – пояснил “Ъ” господин Сиволап. – Карбогидрат-дефицитный трансферрин может лишь указывать на то, что человек, возможно, употребляет алкоголь, при этом нельзя исключить и ложноположительных результатов». Для полноценного диагностирования нужно оценивать клиническую картину, которую «компетентный врач» может сформировать в беседе с гражданином, учитывая в том числе и лабораторные исследования, поясняет эксперт. «Направлять человека на углубленное обследование в наркодиспансер после получения результатов исследования – ненужная процедура, – считает господин Сиволап. – Диагноз депрессии, шизофрении, панического расстройства или алкогольной зависимости ставится в кабинете врача на основе формализованных диагностических критериев». Что касается обязательных тестов на наркотики в моче, по мнению Юрия Сиволапа, надо исходить из принципа презумпции невиновности и презумпции психического здоровья гражданина. «Если гражданин не состоит на учете, если не является преступником, не был замечен в употреблении наркотиков и его нет в полицейской картотеке, то ему следует выдавать права по максимально упрощенной процедуре», – говорит он.

Биоматериалы на наркотики и хронический алкоголизм должны проверяться только у водителей, которые при управлении автомобилем увеличивают риск

возникновения ДТП, входящих в так называемую группу риска, – остальным достаточно пройти обязательные предварительные исследования, считает начальник отдела изучения проблем нормативного правового и аналитического обеспечения Научного центра безопасности дорожного движения МВД Кирилл Баканов (его мнение отражено в опубликованной на днях монографии о предупреждении пьяного вождения).

В МВД России проект официально пока не комментировали. В 2019 году ведомство разработало законопроект по переводу медсправок в электронный вид (“Ъ” сообщал об этом). Предполагается, что к 1 июля 2022 года полиция и Минздрав наладят цифровой обмен информацией о водителях через единую государственную информационную систему в сфере здравоохранения, данные туда будут передавать государственные и частные клиники. Поправки, по данным “Ъ”, находятся в правительстве и в Госдуме еще не вносились.

<https://www.kommersant.ru/doc/4799384>

### **ТАСС; 2021.04.29; «ЛАСТОЧКИ» НАЧИНАЮТ КУРСИРОВАТЬ МЕЖДУ МИНСКОМ И МОСКВОЙ 30 АПРЕЛЯ**

Две пары пятивагонных «Ласточек» в премиальной комплектации с 30 апреля начнут курсировать между Москвой и Минском, сообщили в РЖД.

Поезд «Ласточка» таким образом впервые станет международным. Тестовые поездки в начале апреля прошли успешно.

«Ласточки» будут ходить дважды в день – отправляясь и прибывая по зеркальному расписанию. Поезд № 717/722 отправляется в 06:20 и прибывает в 13:10 (с остановкой в Смоленске), «Ласточка» № 721/718 отправляется в 16:00 и прибывает в 22:55 (с остановкой в Вязьме и Смоленске).

Пассажирам будут доступны два класса обслуживания: бизнес и эконом. Для пассажиров с ограниченными возможностями предусмотрены подъемники для инвалидных колясок, а также специализированные места для их крепления с кнопкой вызова проводника.

<https://tass.ru/obschestvo/11280847>

### **ТАСС; 2021.04.29; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ СТАНЦИЯ «РЖЕВСКИЙ МЕМОРИАЛ» С 6 МАЯ НАЧНЕТ ПРИЕМ ПОЕЗДОВ «ЛАСТОЧКА»**

Железнодорожная станция у Ржевского мемориала в Тверской области начнет работать с 6 мая, туристы впервые смогут приехать к комплексу на скоростных поездах «Ласточка» из Москвы. Об этом сказал в четверг в эфире телеканала «России 24» губернатор Тверской области Игорь Руденя.

«Шестого числа будет официальное открытие [станции «Ржевский мемориал»], это будет для всех интересно, станет одним из мест с высоким технологическим решением для нашего региона и для тех, кто к нам приезжает. С завтрашнего дня стартуют продажи билетов на «Ласточку», у нас с 6 мая уже планируется запустить две пары поездов «Ласточка» повышенной комфортности из города Москвы до станции «Ржевский мемориал», – сказал Руденя.

Он уточнил, что также рассматривается возможность запуска поездов с основного хода Октябрьской железной дороги через станцию Торжок до Ржева и далее на «Ржевский мемориал». По словам Рудени, если этот проект будет реализован, то к Ржевскому мемориалу можно будет приехать по железной дороге из Санкт-Петербурга или с Ленинградского вокзала Москвы с одной пересадкой в Торжке – с «Сапсана» на «Ласточку». «Кроме того, мы запускает новый автобусный маршрут для доступа жителей Твери к Ржевскому мемориалу, и от него можно будет доехать до центра города Москвы, до центрального вокзала, на Рижский вокзал», – сказал глава региона.

Руденя сказал, что на Ржевском мемориале создана новая железнодорожная платформа, включающая навесы, павильоны, освещение, wi-fi, usb-зарядки для гаджетов и так далее.

<https://tass.ru/obschestvo/11280479>

### **ТАСС; 2021.04.29; РЖД ИНВЕСТИРУЮТ В РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В КАРЕЛИИ 22 МЛРД РУБЛЕЙ**

Объем инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры в Карелии ОАО «РЖД» до 2025 года составит 22 млрд рублей. Об этом в ходе рабочей встречи с главой республики Артуром Парфенчиковым сообщил начальник Октябрьской железной дороги Виктор Голомолзин.

«До 2025 года объем инвестиций в петрозаводский регион компанией «Российские железные дороги» достигнет 22 млрд рублей», – сказал он.

По итогам встречи правительство Карелии подписало соглашение о сотрудничестве на период до 2025 года. В 2021 на модернизацию инфраструктуры уже направят 4,5 млрд рублей, что почти на 1,5 млрд рублей больше, чем в прошлом году. Средства пойдут на ремонт участков дороги Мурманск – Волховстрой. Планируется реконструкция станции Беломорск, удлинение приемо-отправочных путей на станциях Чупа, Нигозеро, Шуйская. Компания намерена построить новые пути на станции Колежма, а также отремонтировать 19 пассажирских платформ, фасад вокзала в Кеми и здание локомотивного депо в Сортавале.

На станции Сегежа для обеспечения безопасности железнодорожники оборудуют пешеходный переход, установив там световую и звуковую сигнализации. Кроме того, вдоль путей в Петрозаводске будет установлено ограждение.

«Только на покупку современного железнодорожного транспорта в этом году наши партнеры затратят более миллиарда рублей. Сейчас получили информацию, что два новых электропоезда, так называемых рельсовых автобусов типа «Орлан», уже закуплены. Ожидается еще три автобуса. Это соединит железнодорожным сообщением Петрозаводск и Сортавалу и, что очень важно, Лодейное поле, Питкяранту, Янисъярви. Все эти поезда будут стыковаться, это будет удобно не только для туристов, но и в первую очередь для местных жителей», – отметил глава Карелии Артур Парфенчиков.

<https://tass.ru/ekonomika/11273647>

### **ТАСС; 2021.04.29; РЖД ИНВЕСТИРУЮТ В ПРОЕКТЫ В ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ДО 2026 ГОДА 60,6 МЛРД РУБЛЕЙ**

Компания «Российские железные дороги» планирует инвестировать в проекты на территории Волгоградской области до 2026 года 60,6 млрд рублей. Это вдвое больше, чем за последние четыре года, сообщила в четверг **пресс-служба** областной администрации по итогам рабочей встречи губернатора региона Андрея Бочарова и начальника Приволжской железной дороги Сергея Альмеева.

«В целом только за последние четыре года компания инвестировала на территории Волгоградской области 37,6 млрд рублей. Общий объем вложений, запланированный на 2021-2025 годы, практически вдвое больше – 60,6 млрд рублей. За счет ввода в строй новых основных фондов будет создано 400 рабочих мест, а объем налоговых поступлений вырастет на 1,9 млрд рублей», – говорится в сообщении.

Альмеев представил Андрею Бочарову итоги работы компании за первый квартал 2021 года, а также планы по дальнейшей модернизации транспортной инфраструктуры, увеличению пассажиропотока и объема грузоперевозок железнодорожным транспортом. В частности, реконструирован вокзальный комплекс станции Волгоград-1, модернизирована остановочная платформа Мамаев курган и возведена новая платформа Университетская, построена железнодорожная ветка до аэропорта, обновлен подвижной состав для пригородного сообщения, реконструирована Приволжская железная дорога в пойме реки Царица.

Помимо этого, завершена реконструкция мостового перехода через реку Дон со строительством нового моста на участке Морозовская – Волгоград, построена тяговая подстанция Овражная в Камышинском районе, путевая

развязка в Гумраке. Завершается комплексная реконструкция участка железной дороги от станции Максима Горького до Тихорецкой-Крымской, проектирование четырех путепроводов в местах пересечения автодорог общего пользования с участками железной дороги, проводится модернизация самой станции.

«На станции Сарепта по инициативе руководства Приволжской железной дороги и ветеранов-железнодорожников установили памятный знак труженикам железнодорожного транспорта «Вам, ковавшим Победу в тылу». Сегодня еще один мемориальный комплекс торжественно откроют в городе Петров Вал Камышинского района», – добавили в **пресс-службе**.

Протяженность железных дорог Волгоградской области составляет 1521,6 км. Железнодорожная сеть региона включает 54 участка, где размещаются более 70 грузовых, участковых и сортировочных станций, имеющих высокую техническую оснащенность. На объектах РЖД работают порядка 10 тыс. жителей.

<https://tass.ru/ekonomika/11273727>

### **ИНТЕРФАКС; 2021.04.29; ЭЛЕКТРИФИКАЦИЯ ВОСТОЧНОГО Ж/Д ПОЛИГОНА ТРЕБУЕТ СТРОИТЕЛЬСТВА ГЭС В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ – ВЛАСТИ**

Власти Хабаровского края предлагают вернуться к проекту строительства в регионе ГЭС мощностью 600 МВт для обеспечения потребности в электроэнергии Восточного ж/д полигона и близлежащих к железной дороге поселков, заявил врио губернатора Хабаровского края Михаил Дегтярев.

«БАМ будет электрифицироваться. Только в пределах Хабаровского края дополнительные электрические мощности для тяговых подстанций превысили (на данный момент – ИФ) 500 МВт. Эта потребность, по нашему мнению, может быть удовлетворена строительством новой высокоэффективной Ниманской ГЭС в Верхнебуреинском районе», – сказал Дегтярев в ходе международной научно-практической конференции «Социально-экономическое развитие Востока России: новые вызовы и стратегические ориентиры» в Хабаровске в четверг.

Врио главы региона добавил, что выработка электроэнергии на новой ГЭС составит до 1,8 млрд кВт.ч в год. Строительство возможно на крупнейшем притоке реки Бурея – Ниман, который впадает в Бурею выше Бурейской ГЭС.

### **РИА НОВОСТИ; 2021.04.29; МОСКВА ПРЕДОСТАВИТ РЖД 27 ЗЕМЕЛЬНЫХ УЧАСТКОВ ПОД ИНФРАСТРУКТУРУ**

Градостроительно-земельная комиссия Москвы одобрила предоставление ОАО «РЖД» 27 земельных участков в центре города под строительство инфраструктуры, сообщила **пресс-служба** Москомстройинвеста.

В частности, участок с адресным ориентиром: улица 2-я Магистральная, владение 7А общей площадью 0,4 гектара будет предоставлен в аренду сроком на шесть лет. Участок передается в целях реконструкции и развития Малого кольца Московской железной дороги, отмечается в сообщении.

Кроме того, добавляется в нем, компании предоставят в аренду 26 земельных участков на улицах Каланчевская, Новая Басманная и Казакова. Их общая ориентировочная площадь составляет 0,42 гектара. Участки передаются РЖД сроком на 11 месяцев 28 дней для развития железнодорожной инфраструктуры Московской железной дороги на Курском направлении.

<https://realty.ria.ru/20210429/rzhd-1730492950.html>

### **ТАСС; 2021.04.29; ПЛАНЫ ГРУЗОТПРАВИТЕЛЕЙ ПО ПЕРЕВАЛКЕ ГРУЗОВ В МОРСКИХ ТЕРМИНАЛАХ РФ АКТУАЛИЗИРУЮТ**

Минэнерго и **Минтранс РФ** проанализируют планы грузоотправителей по объемам перевалки грузов в морских терминалах. Об этом сообщили журналистам в секретариате **первого вице-преьера РФ Андрея Белоусова** по итогам совещания о реализации проекта комплексного развития Мурманского транспортного узла.

«**Первый вице-премьер** поручил Минэнерго России совместно с **Минтрансом России** провести анализ заявленных планов грузоотправителей по объемам перевалки грузов в морских терминалах в целях подтверждения их актуальности с учетом конъюнктуры на мировых рынках», – отметили в секретариате.

Кроме того, в секретариате сообщили, что **Минтрансу** совместно с заинтересованными сторонами по итогам совещания поручено увязать проекты строительства портовых терминалов на западном берегу порта Мурманск, а также ближних и дальних железнодорожных подходов по срокам введения в эксплуатацию и пропускным мощностям. «Также министерство должно ускорить работу по заключению контракта с подрядчиком по строительству ближних железнодорожных подходов к морскому терминалу «Лавна», – говорится в сообщении.

Помимо этого, **Андрей Белоусов** поручил **Минтрансу России** совместно с АО «ГТЛК» ускорить работу по определению технического заказчика проекта по строительству морского терминала «Лавна» и актуализировать

план мероприятий реализации проекта «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла», добавили в секретариате.

В совещании участвовали заместитель председателя правительства **Марат Хуснуллин**, губернатор Мурманской области Андрей Чибис, представители **Минтранса России**, Минэнерго России, Минфина России и Минэкономразвития России, генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозеров, генеральный директор АО «ГТЛК» Евгений Дитрих и грузоотправители.

После совещания в беседе с ТАСС губернатор Мурманской области Андрей Чибис отметил, что Мурманский транспортный узел (МТУ) заработает уже в ближайшие два года. «Планируется, что первый груз пойдет уже в 2023 году, а после 2024 года объем перевалки грузов в морском терминале «Лавна» составит 18,6 млн тонн», – сказал губернатор.

Строительство терминала «Лавна» в Мурманской области началось весной 2018 года. Изначально выход на проектную мощность был запланирован в 2022 году, затем график строительства скорректировали, сейчас ввод в эксплуатацию намечен на 2023 год. Порт «Лавна» – один из якорных проектов Мурманского транспортного узла.

<https://tass.ru/ekonomika/11277649>

### **ПРАЙМ; 2021.04.29; КАБМИН РФ ОДОБРИЛ НАДЕЛЕНИЕ МИНТРАНСА И МИНЦИФРЫ ПОЛНОМОЧИЯМИ В СФЕРЕ МОРЕПЛАВАНИЯ**

Правительство РФ одобрило проект о наделении **Минтранса** и Минцифры полномочиями в сфере мореплавания, сообщается на сайте кабмина.

Проектом предлагается наделить **Минтранс** полномочиями по утверждению правил радиосвязи морской подвижной службы и морской подвижной спутниковой службы, а Минцифры – полномочиями по утверждению порядка присвоения позывного сигнала судовой станции и номера избирательного вызова судовой станции, а также по утверждению порядка присвоения идентификационного номера судовой станции спутниковой связи.

«Одобрить проект федерального закона «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» и внести его в Государственную думу в установленном порядке», – говорится в сообщении.

**ПРАЙМ; 2021.04.29; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА РЕКОМЕНДОВАЛА РОСМОРРЕЧФЛОТУ ОБНОВИТЬ ДАННЫЕ ПОСТАВЩИКОВ БУНКЕРНОГО ТОПЛИВА**

Счетная палата РФ рекомендовала **Федеральному агентству морского и речного транспорта** до 1 июля актуализировать сведения о поставщиках бункерного топлива и о бункеровочных судах, следует из материалов СП.

«Счетная палата рекомендует **Росморречфлоту** актуализировать информацию, размещенную в реестре поставщиков бункерного топлива, в части сведений о поставщиках бункерного топлива и о судах, с помощью которых осуществляется бункеровочная деятельность в срок до 1 июля 2021 года», – говорится в анализе ведомства. В то же время **Минтрансу РФ** также вынесены определенные рекомендации.

«**Минтрансу России** рассмотреть вопрос о внесении в положение о ведении реестра поставщиков бункерного топлива ... изменений в части указания вида, объема, качества и стоимости поставляемого топлива, а также его соответствия требованиям Международной конвенции в срок до 1 апреля 2022 года», – отмечается в документах.

С 1 января 2020 года в мире вступил в силу новый стандарт Международной морской организации (ИМО) о снижении содержания серы в судовом топливе с 3,5% до 0,5%. Морской транспорт дает 13% мировых выбросов диоксида серы из-за сжигания дешевого мазута.

«**Полномочия, возложенные на Минтранс России и Росморречфлот, в целом выполняются.** Вместе с тем отмечается отсутствие открытых и достоверных источников данных, содержащих сведения о виде, объемах, качестве и стоимости бункерного топлива, а также его соответствии требованиям МАРПОЛ в части содержания серы», – говорится в анализе СП. Уточняется, что сейчас из-за этого невозможно оценить достаточность низкосернистого бункерного топлива и реальное количество поставщиков в морских портах РФ.