



## Ежедневный мониторинг СМИ

17 МАЯ 2021

### СОДЕРЖАНИЕ

ИЗВЕСТИЯ; 2021.05.14; В МИНПРОМТОРГЕ И МИНТРАНСЕ РАССКАЗАЛИ О ПРЕДЛОЖЕННЫХ ПРОЕКТАХ ДЛЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ ИЗ ФНБ .....	4
ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ, ВАЛЕРИЙ ВОРОНОВ; 2021.05.17; УДАР ВЛЕТ: ПОДОРОЖАНИЕ ТОПЛИВА ОБОЙДЕТСЯ ПЕРЕВОЗЧИКАМ В 70 МЛРД РУБЛЕЙ; ПО ДАННЫМ РОСАВИАЦИИ, В АЭРОПОРТАХ СТРАНЫ СТОИМОСТЬ КЕРОСИНА ВЫРОСЛА ПРИМЕРНО НА 20%.....	5
ИЗВЕСТИЯ; ВАЛЕРИЙ ВОРОНОВ; 2021.05.17; В ОТКРЫТОМ СПОРЕ: В РФ ПРЕДЛОЖИЛИ ЗАПРЕТИТЬ РЕЙДОВУЮ ПЕРЕВАЛКУ ГРУЗОВ; ОДНАКО БОЛЬШИНСТВО РОССИЙСКИХ ПОРТОВ НЕ ПРИСПОСОБЛЕНЫ ДЛЯ ЗАГРУЗКИ КРУПНЫХ СУДОВ, ГОВОРЯТ ЭКСПЕРТЫ.....	9
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО; 2021.05.17; РЕЙДОВЫЙ СПОР; МИНТРАНС СДЕЛАЕТ ПЛАТНОЙ РЕЙДОВУЮ ПЕРЕВАЛКУ ВНЕ ПОРТОВ .....	12
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ГЕННАДИЙ МЕЛЬНИК; 2021.05.16; САМОКАТАМ ВСТАВЯТ ПАЛКИ В КОЛЁСА; С ИЮНЯ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ ПОЛЬЗОВАТЕЛИ АРЕНДНЫХ САМОКАТОВ НЕ СМОГУТ РАЗОГНАТЬСЯ СВЫШЕ 15 КИЛОМЕТРОВ В ЧАС .....	13
ПЕРВЫЙ; 2021.05.15; РОССИЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ АВИАСООБЩЕНИЕ ЕЩЕ С ПЯТЬЮ ГОСУДАРСТВАМИ .....	17
РОССИЯ 24; 2021.05.15; АГРЕССИВНЫЕ ПИТЕРСКИЕ САМОКАТЧИКИ РАССЕРДИЛИ ГЛАВУ СЛЕДСТВЕННОГО КОМИТЕТА. ЧП .....	18
НТВ; 2021.05.14; ДВУКОЛЕСНАЯ УГРОЗА: КАК ЗАСТАВИТЬ БЕСПЕЧНЫХ САМОКАТЧИКОВ НЕ СБИВАТЬ ПРОХОЖИХ НА ТРОТУАРЕ.....	18
ТАСС; 2021.05.14; ТРУТНЕВ ПОТРЕБОВАЛ ЗАКОНЧИТЬ В СРОК РЕКОНСТРУКЦИЮ САМОГО СЕВЕРНОГО АЭРОПОРТА ЗАБАЙКАЛЬЯ.....	19

---

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.05.17; БАМ РАСШИРЯТ СВЕТОФОРАМИ; ТРЕТЬЯ ОЧЕРЕДЬ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА МОЖЕТ ОБОЙТИСЬ БЕЗ КАПСТРОИТЕЛЬСТВА .....	20
ТАСС; 2021.05.14; РОССИЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ АВИАСООБЩЕНИЕ С МАЛЬТОЙ, ПОРТУГАЛИЕЙ И ЕЩЕ ТРЕМЯ СТРАНАМИ.....	22
ТАСС; 2021.05.17; ТРУТНЕВ ПРИЗВАЛ УСКОРИТЬ РАЗВИТИЕ СОЦИАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В БОЛЬШОМ КАМНЕ В ПРИМОРЬЕ.....	23
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; АЛЕКСЕЙ ЛЮБОВЕЦКИЙ; 2021.05.17; БОНУС ЗА УКОЛ .....	25
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.05.17; МАРШРУТ ПОД КОНТРОЛЕМ; ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ РАЗЪЯСНИЛА ТРЕБОВАНИЯ К ПЕРЕВОЗКЕ ДЕТЕЙ .....	26
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.05.17; НАПОМИНАЮТ БЕРЕГ ДАЛЬНИЙ; РОССИЯНЕ РАСКУПИЛИ МЕСТА НА КРУИЗНЫХ ТЕПЛОХОДАХ.....	27
ИЗВЕСТИЯ; КСЕНИЯ ЛОГИНОВА; 2021.05.17; ПРИНЯЛИ ПОСОСЕДСКИ: ГРУЗИЯ ОБНОВИЛА ДРУЖБУ С АРМЕНИЕЙ И АЗЕРБАЙДЖАНОМ; ТБИЛИСИ БЕСПОКОИТ ПЕРСПЕКТИВА ОСТАТЬСЯ ВНЕ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ.....	28
ТАСС; 2021.05.14; В РОССИИ УТВЕРДИЛИ ПРОГРАММУ РЕКОНСТРУКЦИИ ПОЧТИ 60 АЭРОПОРТОВ.....	32
ТАСС; 2021.05.14; РОСАВИАЦИЯ ОБРАТИЛАСЬ К НЕПАЛУ ПО ПОВОДУ УСКОРЕНИЯ ВЫВОЗА РОССИЯН .....	32
РИА НОВОСТИ; 2021.05.14; ДАЛЬНЕВОСТОЧНУЮ ПРОГРАММУ СУБСИДИРОВАНИЯ АВИАПЕРЕЛЕТОВ УСОВЕРШЕНСТВУЮТ.....	33
ТАСС; 2021.05.14; МАНТУРОВ ЗАЯВИЛ, ЧТО ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ МС-21 С РОССИЙСКИМ КРЫЛОМ СОСТОИТСЯ ДО КОНЦА ГОДА .....	34
ТАСС; 2021.05.14; ШЕРЕМЕТЬЕВО ВОЗОБНОВИТ РАБОТУ ТЕРМИНАЛА С В МАЕ 2022 ГОДА.....	34
ТАСС; 2021.05.15; АЭРОПОРТ ЧЕЛЯБИНСКА ВОЗОБНОВЛЯЕТ МЕЖДУНАРОДНЫЕ РЕЙСЫ.....	35
ТАСС; 2021.05.15; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» С 25 МАЯ ОТКРЫВАЮТ РЕЙСЫ ИЗ ЖУКОВСКОГО В АБУ-ДАБИ .....	35

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЖАННА ЗВЯГИНА; 2021.05.15; ЮРЛИЦАМ ХОТЯТ ДАТЬ ПРАВО ВОЗВРАЩАТЬ ДЕНЬГИ ЗА АВИАБИЛЕТЫ .....	36
ИЗВЕСТИЯ; МАРИЯ ВАСИЛЬЕВА; 2021.05.17; В ДОМ К КИХОТУ: КОГДА ИСПАНИЯ ОТКРОЕТ ДВЕРИ РОССИЯНАМ; В ДИПМИССИИ СТРАНЫ В МОСКВЕ НАДЕЮТСЯ НА СКОРЫЙ ДОПУСК ТУРИСТОВ ИЗ РФ БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ .....	37
ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПЛАТОНОВА; 2021.05.17; ТУРНОЙ ЗНАК: ОТЕЛЬЕРЫ НЕ СТАЛИ РЕЗКО СНИЖАТЬ ЦЕНЫ ПОСЛЕ ПРАЗДНИКОВ; ЛЕТОМ ЗА ОТДЫХ НА ОТЕЧЕСТВЕННЫХ КУРОРТАХ ПРИДЕТСЯ ЗАПЛАТИТЬ КАК В НАЧАЛЕ МАЯ, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ .....	39
ТАСС; 2021.05.14; БОЛЕЕ 150 ДЕТЕЙ ПОГИБЛИ С НАЧАЛА ГОДА НА ДОРОГАХ РОССИИ .....	40
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2021.05.16; ТРАНСПОРТ С ОПАСНЫМИ ОТХОДАМИ БУДУТ МАРКИРОВАТЬ .....	41
ТАСС; 2021.05.14; ГРУЗООБОРОТ МОРСКИХ ПОРТОВ РОССИИ ЗА ЧЕТЫРЕ МЕСЯЦА СОКРАТИЛСЯ НА 4,2% .....	42

### ПУБЛИКАЦИИ

#### **ИЗВЕСТИЯ; 2021.05.14; В МИНПРОМТОРГЕ И МИНТРАНСЕ РАССКАЗАЛИ О ПРЕДЛОЖЕННЫХ ПРОЕКТАХ ДЛЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ ИЗ ФНБ**

Ряд ведомств представили свои проекты для финансирования из средств Фонда национального благосостояния (ФНБ). В некоторых министерствах в пятницу, 14 мая, рассказали «Известиям» о своих предложениях.

Так, в Минпромторге заявили, что предложили 11 проектов в различных отраслях, в том числе в судостроении, транспортном машиностроении, химико-технологическом комплексе и лесопромышленном комплексе.

Также ведомство представило проект, направленный на льготное финансирование мероприятий по снижению выбросов загрязняющих веществ в атмосферных воздушных массах на промышленных объектах.

В Минтрансе сообщили, что представили проекты, затрагивающие развитие автодорожной и железнодорожной инфраструктуры. Однако в министерстве не стали озвучивать конкретные названия проектов, так как посчитали это преждевременным до принятия решений об финансировании.

Ранее в этот же день представитель **первого вице-преьера Андрея Белоусова** сообщил, что Минэкономразвития на совещании по отбору проектов представило в правительство РФ список из 32 проектов, который был составлен по предложениям отраслевых ведомств, для финансирования из средств ФНБ.

Один из участников встречи рассказал «Известиям», что на совещании присутствовали представители Минфина, Минстроя, Минпромторга, Минэнерго, Российской государственной корпорации развития (ВЭБ.РФ) и Российского фонда прямых инвестиций (РФПИ).

Представитель **Белоусова** отметил, что для выделения средств министерства, являющиеся инициаторами проектов, должны будут представить в Минфин и Минэкономразвития детальные обоснования и финансовые модели.

Как стало известно, **первый вице-премьер** поручил до 17 мая ранжировать проекты на несколько групп по степени приоритетности и уровню проработки. При этом приоритетными считаются проекты, которые должны быть реализованы по поручению **президента России Владимира Путина**.

В свою очередь, в Минэнерго «Известиям» уточнили, что направили свои инициативы, не конкретизировав, какие именно проекты вошли в список

предложений. Окончательное решение по документам будет принимать кабмин, отметили там.

<https://iz.ru/1164318/2021-05-14/v-minpromtorge-i-mintranse-rasskazali-o-predlozhennykh-proektakh-dlia-finansirovaniia-iz-fnb>

**ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ, ВАЛЕРИЙ ВОРОНОВ; 2021.05.17; УДАР ВЛЕТ: ПОДОРОЖАНИЕ ТОПЛИВА ОБОЙДЕТСЯ ПЕРЕВОЗЧИКАМ В 70 МЛРД РУБЛЕЙ; ПО ДАННЫМ РОСАВИАЦИИ, В АЭРОПОРТАХ СТРАНЫ СТОИМОСТЬ КЕРОСИНА ВЫРОСЛА ПРИМЕРНО НА 20%**

Дополнительные расходы авиакомпаний из-за роста цен на авиакеросин в этом году могут составить около 70 млрд рублей, оценили в S7 Group. По данным **Росавиации**, с начала года стоимость топлива в крупнейших аэропортах страны выросла примерно на 20%. Для стабилизации ситуации ФАС предложила перевозчикам при закупке керосина применять биржевые и внебиржевые индикаторы, а также повысить ликвидность биржевых торгов топливом. Об этом говорится в письме **Минтранса** в адрес Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), которую ведомство просит рассмотреть предложения ФАС. Эксперты считают, что предложенное антимонопольной службой формульное ценообразование позволит перевозчикам сгладить ценовые риски при приобретении авиакеросина.

Последствия роста

Из-за роста цен на авиатопливо авиакомпании понесут дополнительные расходы в 70 млрд рублей в год при сохранении котировок на уровне марта, сообщил замглавы S7 Group (в нее входит авиакомпания S7 Airlines) Дмитрий Куделькин, выступая на заседании комиссии по транспорту и транспортной инфраструктуре РСПП в конце апреля. Но они могут оказаться больше, потому что авиакеросин продолжает дорожать. Например, в мае в аэропортах Краснодарского края цены выросли более чем на 10% с марта и на 20–22% с начала года, следует из прайс-листа «Базового авиатопливного оператора», с которым ознакомились «Известия».

По данным **Росавиации**, в других крупных российских аэропортах в апреле стоимость авиатоплива также выросла примерно на 20% к январю: в Домодедово (+18%), Шереметьево (+22–26%), Пулково (+20%). В Астрахани, Волгограде, Ростове-на-Дону, Ставрополе, Нальчике, Архангельске, Перми, Нижнем Новгороде, Самаре, Челябинске, Тюмени, Сургуте – на 19–21%.

Рост стоимости авиатоплива в мае замедлился, но не остановился, сообщил «Известиям» представитель авиакомпании Smartavia.

– Авиакеросин продолжает расти в цене с начала мая, мы видим это практически во всех аэропортах присутствия, – отметил он.

Источник «Известий» в крупной авиакомпании сообщил, что в апреле средневзвешенная цена керосина в аэропортах ее маршрутной сети выросла почти на 10%. По его словам, в некоторых аэропортах цены подросли еще и в майские праздники. Самый дорогой керосин среди аэропортов в европейской части России, не считая северных, в Сочи и Симферополе. С 11 мая цена за тонну топлива там составила более 47 тыс. рублей без учета НДС и более 51 тыс. рублей соответственно. В эти города повышенный спрос на перелеты, и там всего по одному поставщику, объяснил собеседник.

Топливо сейчас является самой быстрорастущей статьей расходов авиакомпаний, указал представитель подконтрольной «Ростеху» авиакомпании Red Wings.

– Авиакеросин дорожал в апреле и мае, и мы опасаемся, что продолжит дорожать летом, – заявил он.

На начало мая цены на керосин ниже тех, что фиксировались в тот же период допандемийного 2019 года, сообщил «Известиям» представитель Минэнерго. По его словам, средневзвешенная цена при заправке «в крыло» на начало мая 2019 года составляла 53,5 тыс. рублей за т, в то время как в этом году на начало мая фактическая цена заправки не превышает 50 тыс. рублей.

– Биржевые цены демонстрируют похожую динамику, но при этом находятся ниже цен заправки: 42,3 тыс. рублей за т в мае 2021 года против 43 тыс. рублей за т топлива на начало мая 2019 года, – указали в Минэнерго.

Обуздать цены

Для стабилизации ситуации на рынке нефтепродуктов ФАС предложила авиакомпаниям при закупке топлива применять биржевые и внебиржевые индикаторы, а также повысить ликвидность биржевых торгов авиакеросином. Об этом говорится в письме **Минтранса** в адрес Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), которую ведомство просит рассмотреть предложения ФАС (есть у «Известий»).

С 17 мая Санкт-Петербургская международная топливно-сырьевая биржа начнет рассчитывать и публиковать новые индексы цен на авиатопливо для реактивных двигателей, поставляемого в крыло воздушного судна, говорится на ее сайте. Сейчас публикуются только индексы авиакеросина в резервуарах топливозаправочных комплексов (ТЗК) аэропортов. Новые индексы будут отражать конечную цену топлива для реактивных двигателей с учетом стоимости доставки и заправки на борту воздушного судна.

**Представитель Минтранса** сообщил «Известиям», что письмо было направлено ведомством в АЭВТ для оценки авиаперевозчиками предложений ФАС. **Позиция АЭВТ до настоящего времени не**

представлена, уточнил он. В АЭВТ уточнили «Известиям», что готовят позицию, воздержавшись от дальнейших комментариев.

ФАС предлагает авиакомпаниям активнее использовать биржевые механизмы и рекомендует закупать авиатопливо на биржевых торгах, сказал «Известиям» представитель ведомства, добавив, что это обеспечит прямую цепочку производитель–потребитель.

– Суть предложений ФАС сводится к насыщению внутреннего рынка авиакеросином и понижению начальных максимальных цен при проведении закупочных процедур. Если авиакомпании начнут выходить на биржевые торги и использовать биржевые индикаторы при формировании начальных максимальных цен, ценообразование станет прозрачнее. Это один из способов сдерживания цен, – пояснил он.

Также необходимо оптимизировать количество и стоимость логистических услуг по доставке авиационного керосина, указывают в ФАС. По словам представителя службы, необходимы механизмы для защиты рынка от ненужных перекупщиков, не выполняющих конкретных функций, но завышающих цены.

В Минэнерго считают, что потенциал для снижения транспортной составляющей в цене авиакеросина есть. Она составляет в среднем 5–10% в нормальном случае, отметил представитель министерства, уточнив, что для отдаленных регионов она выше.

Дополнить меры

Сегодня крупные авиакомпании закупают топливо по долгосрочным договорам напрямую у производителей и оплачивают его в течение всего действия контракта по действующим на данный момент ценам с авансированием в несколько дней, сказал представитель Red Wings. По его словам, закупки керосина на бирже – не выход.

– Во-первых, биржа продает товары с поставкой в определенной точке, то есть авиакомпаниям пришлось бы создавать логистический бизнес для доставки керосина в аэропорты. Во-вторых, керосин мы и сейчас покупаем оптом у крупнейших российских производителей с поставкой в десятки аэропортов – не факт, что биржевая цена была бы ниже, – пояснил он.

Smartavia не закупает керосин на бирже из-за отсутствия емкостей для его хранения, сообщил представитель авиакомпании, уточнив, что топливо закупается только у топливозаправочных комплексов (ТЗК) в аэропортах.

Для преодоления кризиса в отрасли воздушных перевозок важно наличие действенного механизма сдерживания роста цен авиационного керосина, сказал «Известиям» представитель S7 Group.

– Таковым должен был стать демпферный механизм, однако из-за завышенного уровня демпфера он не эффективен и ни разу не применялся на практике, – указали в S7.

В компании предложили дополнить перечень мер по стабилизации ситуации на рынке авиакеросина мерой, направленной на снижение базового уровня демпфера с 48,3 до 40 тыс. рублей за т авиационного керосина, установленного на 2019 год, с последующей его индексацией в 2020–2024 годах на официальный уровень инфляции Росстата.

Поддержка авиакомпаний через демпферный механизм без его корректировки начнется только при росте цены авиатоплива более чем на 50%, сообщил на заседании РСПП Дмитрий Куделькин. **В Минтрансе ранее говорили «Известиям», что такая мера не рассматривается.**

Сгладить риски

Переход на биржевые и внебиржевые индикаторы может сделать глобальные цены на авиакеросин более прозрачными, амплитуда их скачков выровняется, но полностью не уйдет, так как рынок волатилен, считает старший аналитик ИАЦ «Альпари» Анна Бодрова.

Предложение ФАС применять биржевые и внебиржевые индикаторы – это инициатива по использованию авиакомпаниями формульного ценообразования, которое направлено на сглаживание ценовых рисков при приобретении авиакеросина и снижение дополнительных топливных затрат, указал зампреда набсовета ассоциации «Надежный партнер» Дмитрий Гусев.

По словам эксперта, формирование цены контракта не по котировкам дня закупки, а по средневзвешенной цене позволит компаниям снизить риски приобретения топлива по ценовым экстремумам, которые возникают из-за различных рыночных ситуаций. Например, внезапный ремонт нефтеперерабатывающего завода может поднять котировки резко вверх, и если приобретать топливо в этот день, можно значительно переплатить, объяснил эксперт. Формульное ценообразование с привязкой к месячному расчету снизит экстремум до 1/20 от месячного значения, добавил он.

Таким образом, использование биржевых индексов позволит авиакомпаниям закупать топливо по среднемесячной цене, которая даст возможность избежать рисков покупки по максимально возможной стоимости за месяц, заключил Дмитрий Гусев.

«Известия» направили запросы в правительство, Минфин, группу «Аэрофлот», «Уральские авиалинии», Utair, «Роснефть», «Лукойл», «Газпром нефть», «Аэрофьюэлз».



<https://iz.ru/1164267/maksim-talavrinov-valerii-voronov/udar-vlet-podorozhanie-topлива-oboidetsia-perevozhchikam-v-70-mlrd-rublei>

**ИЗВЕСТИЯ; ВАЛЕРИЙ ВОРОНОВ; 2021.05.17; В ОТКРЫТОМ СПОРЕ: В РФ ПРЕДЛОЖИЛИ ЗАПРЕТИТЬ РЕЙДОВУЮ ПЕРЕВАЛКУ ГРУЗОВ; ОДНАКО БОЛЬШИНСТВО РОССИЙСКИХ ПОРТОВ НЕ ПРИСПОСОБЛЕНЫ ДЛЯ ЗАГРУЗКИ КРУПНЫХ СУДОВ, ГОВОРЯТ ЭКСПЕРТЫ**

В России хотят полностью запретить морскую перевалку грузов с судна на судно. Рассмотреть такую меру предложили правительству комиссии Госсовета РФ по направлениям «Экология и природные ресурсы» и «Транспорт». Бесконтрольная перегрузка зачастую наносит вред морской среде, поясняют авторы инициативы. Ранее **Минтранс** уже разработал законопроект по запрету рейдовой перевалки опасных и вредных веществ, например нефтепродуктов и ядохимикатов. Но в комиссиях Госсовета предложили с 2025 года расширить его и на другие грузы. В аппарате **вице-премьера** Виктории Абрамченко сообщили «Известиям», что новое регулирование позволит защитить экосистему. Эксперты усмотрели в такой мере риски роста логистических издержек для бизнеса.

Защита акватории

Комиссии Госсовета по направлениям «Экология и природные ресурсы» и «Транспорт» предложили правительству рассмотреть возможность запрета перевалки грузов с судна на судно в открытых водах, говорится в протоколе их совместного заседания от 12 апреля (есть у «Известий»). Ранее **Минтранс** разработал законопроект по запрету рейдовой перевалки опасных и вредных веществ. Закон может вступить в силу уже в 2021 году, говорится в материалах к заседанию комиссий. В Госсовете указанную инициативу поддержали и предложили расширить запрет и на другие грузы.

«Рекомендовать правительству <...> наряду с ограничением (или запретом) на осуществление операций по выгрузке (погрузке) опасных и вредных веществ с судна на судно за границами морских портов, предусмотренного с момента вступления законопроекта в силу, введение ограничения (или запрета) осуществления таких операций в отношении прочих грузов начиная с 1 марта 2025 года», – говорится в документе.

Правительство работает над проектом закона о запрете перевалки загрязняющих веществ с судна на судно по поручению президента, сказала «Известиям» представитель **вице-премьера** Виктории Абрамченко Марта Галичева.

– Бесконтрольная перевалка, которая зачастую становится причиной нанесения вреда морской среде, давно назревшая проблема. Согласно законопроекту, перечень таких веществ будет установлен отдельно правительством. Но уже сейчас можно говорить о нефти и нефтепродуктах,

ядохимикатах. Новое регулирование позволит серьезным образом повлиять на экологическую ситуацию водных объектов, защитить окружающую среду, – заявила она.

**В Минтрансе «Известиям» сказали, что законопроект в настоящее время дорабатывается и после согласования с заинтересованными структурами будет внесен в Госдуму. Документ направлен на повышение безопасности мореплавания и уровня защиты окружающей среды от загрязнения при осуществлении грузовых операций, добавили в ведомстве.**

В администрациях Республики Бурятия (глава региона Алексей Цыденов является председателем комиссии Госсовета «Экология и природные ресурсы») и Нижегородской области (губернатор Глеб Никитин – председатель комиссии «Транспорт») на запросы «Известий» не ответили.

По словам первого зампреда общественного совета при Минприроды Александра Закондырина, из-за несоблюдения технологических норм проведения перегрузочных операций, неблагоприятных погодных условий и низкой квалификации экипажей при рейдовой перевалке вероятны столкновения судов и аварийные разливы нефтепродуктов. Также во время перегрузочных работ возможно попадание в акваторию угольной пыли и удобрений, поэтому полный отказ от рейдовых работ в стране является целесообразной мерой, считает эколог.

– В идеологии законопроекта заложен посыл в перспективе полностью отказаться от рейдовой перевалки всех грузов в стране. Начинать логично с запрета перевалки опасных веществ. Параллельно в стране активными темпами идет экологическая модернизация портовой инфраструктуры, что может позволить исключить такой метод погрузки товаров, – объяснил «Известиям» председатель Российского экологического общества Рашид Исмаилов.

Эксперт подчеркнул, что сегодня требования экологической безопасности многими владельцами судов просто игнорируются из-за желания сэкономить. Перегрузка с судна на судно проводится лишь с целью удешевления логистики, добавил он.

Рейдовая перевалка в морских водах за пределами портов действующим законодательством не урегулирована, считает председатель комитета ГПП по природопользованию и экологии Сергей Алексеев. При этом, согласно материалам Госсовета, посредством ее в 2020 году транспортировали более 67 тыс. т грузов.

Полного запрета рейдовой перевалки грузов в стране ожидать в ближайшие годы не следует, указанное в протоколе предложение Госсовета носит рекомендательный характер и направлено для обсуждения в перспективе,

добавил он. Реализация запрета будет возможна только при условии наличия необходимой инфраструктуры в стране, заключил Сергей Алексеев.

### Риски для бизнеса

Полный запрет рейдовой перевалки может повысить логистические издержки бизнеса, так как транспортные компании будут вынуждены тратить дополнительные средства на заход судна в порт, и в отдельных случаях сделает невозможной доставку грузов конечному получателю, считает вице-президент Международной академии транспорта Виталий Збарашенко.

– Заход крупнотоннажного судна в порт (грузоподъемностью 200 тыс. т и более) может стоить до полумиллиона долларов. Осуществляя перевалку в открытых водах, компании могут избежать таких трат. Запрет рейдовой перевалки как таковой нецелесообразен и приведет к росту издержек для отрасли и экономики страны в целом. Сейчас большинство российских портов не приспособлены для загрузки крупных судов без рейдовых работ, – объяснил эксперт.

Представитель **вице-преьера** Виктории Абрамченко также отметила, что сегодня в стране есть территории, где пока отсутствует необходимая для безопасной перевалки портовая инфраструктура. Поэтому в некоторых специальных районах, перечень которых также будет утвержден отдельно, перевалка будет осуществляться под контролем, добавила она.

По словам заместителя руководителя информационно-аналитического центра «Альпари» Натальи Мильчаковой, крупные аварии, которые привели к значительному ущербу для окружающей среды, происходили, как правило, при небезопасной добыче нефти на морских буровых платформах либо при авариях танкеров или иных грузовых судов, произошедших из-за перевалки грузов, а не при рейдовых работах.

– Хотя беспокойства экологов во многом оправданны, у бизнеса в данном заочном споре есть серьезный аргумент против запрета рейдовой перевалки. Он заключается в том, что ни в России, ни в мире почти не было прецедентов крупных аварий, нанесших значительный ущерб экосистеме, которые происходили бы именно при перевалке грузов в море, – подчеркнула Наталья Мильчакова.

По словам эксперта, в России самым крупным прецедентом, случившимся именно при перевалке грузов в открытом море, стал пожар на танкерах «Маэстро» и «Канди» в Черном море в начале 2019 года. Однако, как сообщалось, перевалка была нелегальной, а с теми судами, которые легально осуществляют такие операции, опасных прецедентов до сих пор не возникало, заключила аналитик.

В крупных логистических компаниях и портах на запросы «Известий» не ответили.

<https://iz.ru/1164009/valerii-voronov/v-otkrytom-spore-v-rf-predlozhili-zapretit-reidovuiu-perevalku-gruzov>

### **КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО; 2021.05.17; РЕЙДОВЫЙ СПОР; МИНТРАНС СДЕЛАЕТ ПЛАТНОЙ РЕЙДОВУЮ ПЕРЕВАЛКУ ВНЕ ПОРТОВ**

**Минтранс** доработал законопроект, запрещающий рейдовую перевалку опасных и вредных веществ за границами морских портов. Теперь она будет возможна только в ограниченном перечне перегрузочных районов и потребует уплаты сбора. Собеседники «Ъ» считают, что так власти пытаются перераспределить грузы от мелких портов Азово-Черноморского бассейна в пользу крупных. Основной удар придется по Кавказу: там на рейде перегружаются в том числе нефтепродукты и удобрения и альтернативы рейдовой перевалке нет.

Как стало известно «Ъ», **Минтранс** доработал законопроект, регламентирующий рейдовую перевалку опасных и вредных грузов. Документ (есть у «Ъ») направлен в правительство в конце апреля. В **Минтрансе** «Ъ» сообщили, что он **дорабатывается на площадке правительства и после согласования будет внесен в Госдуму**. В Минприроды отметили, что выступают «только соисполнителем» и не могут давать оценку документу, в Минэкономике он не поступал.

По документу с судов, переваливающих «загрязняющие вещества» на рейде во внутренних морских водах, территориальном море и исключительной экономической зоне, будут взимать сбор, компенсирующий ущерб окружающей среде от загрязнения.

Его размер, как и перечень веществ, установит правительство. Но под ограничения не попадут операции по погрузке углеводородов и продуктов их переработки между судном и искусственным островом, установкой и сооружением, предназначенным для разведки, добычи, переработки и хранения углеводородного сырья, сами сооружения и суда снабжения.

Рейдовая перевалка загрязняющих веществ будет разрешена в определенных перегрузочных районах, закрепленных за соответствующим морским портом. За нарушение правил предусматривается штраф от 100 тыс. до 20 млн руб. Предполагается, что закон вступит в силу 1 марта 2022 года.

Собеседники «Ъ» поясняют, что под регулирование не попадут крупные проекты, например перевалка «Газпром нефти» с танкера-накопителя «Умба» в Кольском заливе (22 млн тонн в 2020 году) или перспективная перевалка СПГ НОВАТЭКа на Камчатке, так как находятся в акватории морского

порта. В первую очередь правила могут коснуться рейдовой перевалки на Кавказе, где перегружаются зерно, удобрения, уголь и нефтепродукты. По данным PortNews, в 2020 году на рейде на Кавказе перевалено около 17 млн тонн грузов, из них почти половина – нефтепродукты, руда, уголь и минудобрения. В интервью “Ъ” бывший и. о. главы «Морспасслужбы» Андрей Хаустов отмечал, что рейдовая перевалка вне акватории порта «доставляет много проблем», особенно в Керченском проливе, где «никто никакого планирования на случай разлива нефти не проводит», и периодически появляются нефтяные пятна (см. “Ъ” от 7 апреля).

В Волжском пароходстве согласны, что рейдовая перевалка вне акватории портов сейчас не полностью регламентирована, инициативы по ее регулированию обоснованны. Необходимо совместно выработать наиболее эффективный механизм, который позволил бы повысить качество госконтроля, но при этом не ущемил интересы экспортеров, судовладельцев и других участников логистической цепочки, считают в компании. Рейдовая перевалка надежна, технологически отработана и распространена во всем мире, подчеркивают там, а ее запрет приведет к существенному удорожанию экспортных товаров.

Источник “Ъ” среди грузоотправителей отмечает, что законопроект будет играть на руку крупным портам (Тамань, Новороссийск) и ограничит бизнес небольших портов Азово-Черноморского бассейна, которые могли увеличить загрузку судов на рейде.

С ним согласен и другой собеседник в судоходном сообществе, который утверждает, что это попытка максимально завести объемы грузов в порты. Он отмечает, что в первую очередь это ударит по вывозу грузов с реки, так как на Кавказе нет альтернативы рейду. Надежда Малышева из PortNews отмечает, что опасным может быть следующий шаг – возможный запрет рейдовой перевалки внутри портовых акваторий.

<https://www.kommersant.ru/doc/4815562>

### **ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ГЕННАДИЙ МЕЛЬНИК; 2021.05.16; САМОКАТАМ ВСТАВЯТ ПАЛКИ В КОЛЁСА; С ИЮНЯ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ ПОЛЬЗОВАТЕЛИ АРЕНДНЫХ САМОКАТОВ НЕ СМОГУТ РАЗОГНАТЬСЯ СВЫШЕ 15 КИЛОМЕТРОВ В ЧАС**

Власти Северной столицы договорились с городскими сервисами аренды электросамокатов об ограничениях по скорости и парковке для этих средств передвижения. Пока соглашение устное, до конца мая рабочая группа при комитете по транспорту города должна выработать шаги по реализации договорённостей, рассказали «Парламентской газете» в **пресс-службе** Смольного. Депутаты и сенаторы не исключили, что питерский опыт может

пригодиться при подготовке федеральных предложений по регулированию этой отрасли.

Поменяют настройки

Для одного из крупнейших и туристически привлекательных городов России проблема снующих по тротуарам скоростных электросамокатов и их хаотичной парковки, мешающей пешеходам, в последнее время стала особенно острой. 11 мая транспортный комитет Санкт-Петербурга провёл специальное заседание с участниками рынка арендных самокатов, где стороны условились ограничить скорость движения арендных самокатов по городу до 15 километров в час. Кроме того, решено ввести запрет на парковку самокатов у станций метро и остановок общественного транспорта.

Как рассказали «Парламентской газете» в **пресс-службе** городского комитета по транспорту, договорённости с представителями кикшеринговых компаний устные. То есть хотя они и обозначены в протоколе совещания, но, по сути, являются рекомендациями.

«Поскольку нормативного регулирования движения самокатов по городу пока нет, не внесены соответствующие изменения в федеральное законодательство, контроль за выполнением договорённостей будет осуществляться в рамках заседаний рабочей группы при комитете по транспорту», – пояснили в **пресс-службе**.

В состав группы войдут представители Заксобрания и администрации Санкт-Петербурга, районных властей, ГИБДД, а также кикшеринга и велообщественности. Первое заседание запланировано на конец мая.

Ключевой момент: согласно договорённостям, контролировать ограничение скорости движения самокатов будут сами сервисы аренды с помощью программного обеспечения. Также в мобильных приложениях пользователей должны появиться предупреждения о скоростных ограничениях, нарушителям же станут блокировать аккаунты.

По мнению члена комитета по законодательству Заксобрания Санкт-Петербурга Алексея Цивилёва, этот договор напоминает соглашение о водяном перемирии из «Книги джунглей», когда все звери вроде бы договариваются, но потом никто это перемирие не соблюдает.

«К примеру, сервис с жёлтыми электросамокатами сам себе ограничит скорость, а компания с красной техникой – нет, это же всего лишь рекомендации. Очень быстро клиенты кикшеринга поймут, что ездить на жёлтых невыгодно: время в пути увеличивается, а вместе с ним и цена. Чтобы не прогореть, социально ответственная компания вынуждена будет это «перемирие» также нарушить», – полагает он.

Депутат также предположил, что если скоростные ограничения и введут, то не раньше июня. «Те компании, которые на совещании 11 мая говорили, что снизят скорость своих самокатов уже на следующий день, сейчас, прикинув, видимо, риски, говорят, что не могут это сделать технически. Очевидно, они будут выжидать и оценивать шаги конкурентов», – пояснил Цивилёв.

На самом деле у большинства шеринговых компаний электросамокатов уже стоит заводское ограничение в 25 километров в час и снизить этот порог вполне возможно, рассказал «Парламентской газете» координатор движения «Общество синих ведёрок» Пётр Шкуматов.

«Технически всё возможно. Просто нужно перепрограммировать колёсное устройство, установив ограничение, – пояснил эксперт. – Возможно, где-то придётся связаться с производителем, чтобы он «разлочил» доступ к электронной начинке самоката. Однако многие сервисы не захотят это делать, так как при ограничении скорости 15 километров в час такой транспорт будет напоминать детскую игрушку, что отведит значительную часть клиентов».

Всё же пользователи зачастую берут самокаты, чтобы погонять, быстро добраться куда-либо, особенно вечером. В противном случае они вновь переседают на автомобили.

«Думаю, что кикшеринговые сервисы придут к какому-то компромиссу, например ограничив скорость своих самокатов до 20 километров в час», – предположил Пётр Шкуматов.

Питер и далее везде

Инициатива властей Санкт-Петербурга – это объективная необходимость, чтобы разрулить ситуацию, которая в настоящий момент не урегулирована на федеральном уровне, считает зампреда Комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимир Афонский.

«Такие полномочия у региональных властей есть, поэтому такие решения можно только приветствовать, – отметил депутат. – С другой стороны, я не понимаю, кто будет контролировать исполнения тех правил, о которых договорились стороны. Также непонятно, как регулировать движение граждан с собственными средствами передвижения».

Парламентарий предложил посмотреть, как эта практика будет реализована в Санкт-Петербурге. «С учётом увеличения количества средств индивидуальной мобильности, конечно, этот вопрос надо регулировать, и мы об этом неоднократно говорим. Возможно, опыт Северной столицы возьмут на вооружение другие субъекты России», – допустил депутат.

Не исключил, что регулирование использования электросамокатов может появиться на федеральном уровне и сенатор Александр Башкин. По его

мнению, ограничение скорости самокатов – абсолютно правильная и необходимая людям мера, которая позволит остановить рост травматизма как пешеходов, так и самих владельцев этих средств, приводит его слова РИА «Новости».

В аналитическом обзоре Научного центра безопасности дорожного движения МВД в апреле сообщалось, что количество ДТП с использованием гироскутеров, сегвеев, моноколёс и электросамокатов в России в 2020 году возросло в три раза. В прошлом году с их участием произошло 331 ДТП (+182,9 процента), в котором погибли шесть (+50 процентов) и были ранены 347 (+184,4 процента) человек, отмечается в бюллетене.

### Права на самокат

Эксперты сходятся во мнении, что без федерального регулирования навести порядок в быстрорастущем сегменте новомодного транспорта невозможно. Уговоры и договоры дают сомнительный и кратковременный эффект. При этом даже легализовать электросамокаты в ПДД оказалось не такой простой задачей.

Проект изменений в ПДД, предложенный **Минтрансом**, обсуждали год, но до сих пор ни к чему не пришли. Разработанные ведомством поправки предполагали ряд ограничений для владельцев средств индивидуальной мобильности (СИМ) – электросамокатов, гироскутеров, моноколёс и даже роликовых коньков.

Согласно документу, дети младше семи лет могли использовать СИМ только в сопровождении взрослых – на тротуарах и пешеходных дорожках. Подросткам до 14 лет разрешалось кататься в этих местах без сопровождения, а тем, кто старше, при отсутствии велодорожек и тротуаров было позволено выезжать на обочину при условии, что мобильное средство обладает тормозами, фонарём и светоотражателями. Кроме того, при совместном движении с пешеходами запрещалось разгоняться быстрее 20 километров в час. Также планировалось ввести специальные дорожные знаки.

Как рассказали «Парламентской газете» в **пресс-службе Минтранса**, сейчас **ведомство поставило на паузу работу над проектом, ожидая предложений от ГИБДД.**

В апреле в Общественной палате подготовили свою черновую редакцию поправок в ПДД и рассчитывают, что эти предложения также попадут в итоговую версию многострадального проекта **Минтранса.**

Во-первых, предлагается определить электросамокаты и велосипеды с электрическим мотором в разряд транспортных средств и приравнять к мопедам. А статус мопеда уже не даст обладателям электросамокатов



возможности гонять по тротуарам. Им нужно будет и водительское удостоверение получать категории М, и кататься только по краю проезжей части, и только в трезвом виде.

Второе предложение – упростить процедуру получения водительского удостоверения категории М. Сегодня такие права можно получить с 16 лет. Однако ни одна российская автошкола сейчас не учит водителей мопедов. Дело в том, что первичная категория автоматически открывается при получении любой другой категории, в том числе самой распространённой – В (легковые автомобили). В Общественной палате полагают, что в итоге курс подготовки самокатчика выходит слишком дорогим и сложным. Там предложили убрать из экзамена на категорию М практическую часть и установить стоимость обучения не выше трёх тысяч рублей.

Как рассказал «Парламентской газете» зампредела Комиссии Общественной палаты РФ по безопасности и взаимодействию с общественными наблюдательными комиссиями Александр Холодов, предложения уже отправлены в региональные общественные палаты, ГИБДД, Минтранс.

«Наш подход глобально ни у кого отторжения не вызывает, и мы считаем его самым компромиссным. Мы предусмотрели и вопросы обеспечения безопасности, и соблюдение интересов как обычных владельцев электросамокатов, так и кикшеринговых сервисов», – заверил Александр Холодов.

<https://www.pnp.ru/social/elektrosamokatam-vstavlyat-palki-v-kolyosa.html>

### **ПЕРВЫЙ; 2021.05.15; РОССИЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ АВИАСООБЩЕНИЕ ЕЩЕ С ПЯТЬЮ ГОСУДАРСТВАМИ**

Россия возобновляет авиасообщение еще с пятью странами. С 25 мая самолеты смогут летать в Португалию, Мексику, Исландию, Саудовскую Аравию и на Мальту. Такое решение принял оперативный штаб по борьбе с коронавирусом. Пока большинство рейсов из Москвы, по два-три в неделю. В Саудовскую Аравию самолеты можно будет отправлять также из Грозного и Махачкалы. И еще с 25 мая увеличится количество рейсов в Японию, Финляндию и Южную Корею. Все на взаимной основе.

[https://www.1tv.ru/news/2021-05-15/406533-rossiya\\_vozobnovlyayet\\_aviasoobschenie\\_esche\\_s\\_pyatyu\\_gosudarstvami](https://www.1tv.ru/news/2021-05-15/406533-rossiya_vozobnovlyayet_aviasoobschenie_esche_s_pyatyu_gosudarstvami)

На ту же тему:

<https://www.vesti.ru/video/2298079>

### **РОССИЯ 24; 2021.05.15; АГРЕССИВНЫЕ ПИТЕРСКИЕ САМОКАТЧИКИ РАССЕРДИЛИ ГЛАВУ СЛЕДСТВЕННОГО КОМИТЕТА. ЧП**

Председатель Следственного комитета Российской Федерации Александр Бастрыкин поручил руководству Главного Следственного управления Следственного комитета Российской Федерации по городу Санкт-Петербургу возбудить уголовное дело в связи с недавним происшествием на Невском проспекте с участием группы молодежи на арендованных самокатах.

<https://www.vesti.ru/video/2298085>

### **НТВ; 2021.05.14; ДВУКОЛЕСНАЯ УГРОЗА: КАК ЗАСТАВИТЬ БЕСПЕЧНЫХ САМОКАТЧИКОВ НЕ СБИВАТЬ ПРОХОЖИХ НА ТРОТУАРЕ**

После нескольких несчастных случаев с наездом электросамокатов на людей петербургские чиновники пытаются урегулировать правила для передвижения на этих транспортных средствах по городу.

Елена Фёдорова показывает место на тротуаре, где 30 апреля самокатчик сбил ее внука. В результате у мальчика сотрясение мозга и ушиб челюсти. В свой день рождения он шел вдоль газона вдали от края проезжей части. Не заметить ребенка с большим праздничным шариком было невозможно. Электросамокат за спиной появился стремительно и беззвучно.

Елена Фёдорова, бабушка пострадавшего ребенка: «В этот момент я уже смотрю, что у меня внук летит и падает лицом вниз на плиты. Затем пролетает мимо меня мужчина и самокат. С какой скоростью он должен был двигаться, чтобы я в двух шагах от детей его не увидела, хотя зрение у меня единица».

Райдер даже не подошел к ребенку, быстро схватил самокат и уехал. У Елены остались только фотографии, по которым видно обидчика и можно понять, в какой компании он арендовал самокат. Сейчас его ищет полиция.

После нескольких несчастных случаев призвать к ответственности беспечных ездоков решили в правительстве Петербурга. И для начала ввести правила парковки самокатов, чтобы они не мешали пешеходам и при уборке города. Их запрещают парковать рядом со станциями метро и ограничивают скорость до 15 километров в час. Некоторые компании моментально переобулись и уже ввели специальный тариф.

Руслан Козлов, представитель компании по аренде самокатов: «Можно нарисовать отдельные зоны, где самокат автоматически будет переключаться на пониженную скорость. А там, где большие пространства, как парк 300-летия, дать человеку волю прокатиться быстрее. Мы ввели тариф „Питер стайл“. Будет ли он пользоваться спросом, хотим узнать. Это езда до 15 километров в час».

Как сообщает корреспондент НТВ Мария Сапожникова, руководители шеринговых компаний, а их в Петербурге сейчас действует девять, утверждают, что больше чем 25 километров в час на арендованном самокате не разогнаться. Но понятно, что в каждом отдельном случае водитель сам должен выбирать нужный скоростной режим в зависимости от ширины тротуаров и количества пешеходов.

Ограничение скорости для арендованных электросамокатов никак не повлияет на регулирование личных. Автоэксперт рекомендует ввести госрегистрацию. Тогда и найти водителя после ДТП на тротуаре будет легче.

Дмитрий Попов, эксперт по безопасности дорожного движения: «Если самокатчика найдут и потащат в суд, то неожиданно выяснится, что есть права. Значит суд за оставление места ДТП лишит его водительского удостоверения, потому что в правилах не написано, что лишаем тебя права управления только того, на чем ты ехал».

Общественная палата заявила: таким не место на тротуарах. И подготовила поправки, где рекомендует **Минтранс** и МВД приравнять электросамокаты к мопедам. Тогда им придется двигаться по проезжей части. Впрочем, это правило уже распространяется для самокатов мощностью более 250 Ватт. Но об этом знают единицы.

<https://www.ntv.ru/novosti/2551960/>

### ТАСС; 2021.05.14; ТРУТНЕВ ПОТРЕБОВАЛ ЗАКОНЧИТЬ В СРОК РЕКОНСТРУКЦИЮ САМОГО СЕВЕРНОГО АЭРОПОРТА ЗАБАЙКАЛЬЯ

**Вице-премьер** – полномочный представитель президента РФ в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрий Трутнев потребовал от правительства Забайкальского края завершить в срок реконструкцию аэропорта Чара в Каларском районе, где ведется разработка крупнейшего в стране Удоканского месторождения меди. Об этом ТАСС в пятницу сообщила **пресс-служба** полномочного представительства.

Ранее власти Забайкалья расторгли с подрядчиком контракт на реконструкцию объекта, так как он был заключен в режиме ЧС, из-за чего следователи возбудили дело о превышении полномочий. При этом завершить реконструкцию предполагается в 2022 году.

«Нужно сделать, чтобы никаких задержек строительства аэропорта не было. Был сделан ряд ошибок в определении подрядчиков, режиме финансирования. Мы все это достаточно быстро исправим», – приводятся в сообщении слова Трутнева.

В рамках рабочей поездки в Забайкальский край полпред сам осмотрел территорию действующего аэропорта Чара, где с начала 2021 года планировалось начать работы.

Аэропорт Чары находится в 2 км от поселка, рядом со станцией Новая Чара на Байкало-Амурской магистрали. Аэропорт, здание которого возведено в 1983 году, работает только в светлое время суток. Регулярное авиасообщение осуществляется лишь с Читой, Иркутском и Якутском.

Реконструкция аэропорта в конце 2020 года вошла в новый для региона нацпроект **«Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры «Европа – Западный Китай»**. В 2021 году на объект по нацпроекту направят 928,7 млн рублей. Всего на строительство аэропортового комплекса до 2022 года будет затрачено более 2 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/11373205>

### **КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.05.17; БАМ РАСШИРЯТ СВЕТОФОРАМИ; ТРЕТЬЯ ОЧЕРЕДЬ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА МОЖЕТ ОБОЙТИСЬ БЕЗ КАПСТРОИТЕЛЬСТВА**

ОАО РЖД может существенно удешевить третью очередь развития Восточного полигона (после 2024 года) за счет замены части капитального строительства мероприятиями по организации движения, считает профильный институт ИЭРТ. На некоторых участках такой подход позволит сократить затраты более чем в 15 раз. Однако эксперты полагают, что схему реально можно применить только на Транссибе, который в отличие от БАМа электрифицирован. Да и то если в ближайшие годы удастся решить проблемы с энергоснабжением.

Институт экономики и развития транспорта (ИЭРТ) предлагает реализовать часть сложных и дорогостоящих мероприятий в рамках третьего этапа расширения БАМа и Транссиба не путем капитального строительства, а через внедрение современных систем интервального регулирования движения поездов (ИРДП), не требующего столь масштабных инвестиций.

Речь идет об обеспечении более плотного движения поездов за счет автоматизации и телемеханики.

Предложение было представлено на научно-техническом совете (НТС) ОАО РЖД 13 мая.

К проекту БАМ-3 еще не приступили, реализация запланирована после 2024 года. В его рамках на БАМе и Транссибе должна быть достигнута пропускная способность 210 млн тонн, для этого запланировано строительство 1,7 тыс. км дополнительных вторых главных путей, почти 700 км третьих главных путей, моста через Енисей, второго Северомуйского тоннеля или его обхода. Также должны появиться дополнительные

железнодорожные выходы из Якутии стоимостью 350–700 млрд руб.– предполагается, что на них будут выделены средства из ФНБ.

По расчетам ИЭРТ, например, развитие инфраструктуры на участке Волочаевка–Барановский (674 км) в традиционном исполнении, подразумевающим строительство третьего главного пути, требует 238,5 млрд руб. вложений и 2,45 млрд руб. в год текущих расходов. Альтернатива на ИРДП обойдется в 15,8 млрд руб. на внедрение и 70 млн руб. в год на содержание, обеспечивая сокращение межпоездного интервала с восьми до шести минут.

В части одного из самых проблемных мест на БАМе, Северомуйского тоннеля, ИЭРТ предлагает сократить интервалы движения до шести минут и оборудовать системой ИРДП имеющийся обход через Чертов мост Ангаракан–Осыпной–Перевал–Горячий Ключ–Казанкан.

Это позволит пропускать 50 пар поездов в сутки при необходимых для выполнения параметра в 210 млн тонн 46 пар. В ОАО РЖД не уточнили потенциальный размер экономии, пояснив, что пока это «проработки»: «По итогам НТС они будут продолжаться, в том числе для уточнения экономических параметров на опытных участках».

В апреле заместитель гендиректора ОАО РЖД Андрей Макаров, отвечающий за стройку, рассказывал, что создание второго тоннеля в базовом варианте оценивается в 170 млрд руб. и займет восемь лет. Есть шесть других вариантов тоннеля и два варианта обхода – 90 км и 200 км. По словам господина Макарова, обходы стоили бы в два-три раза дороже базового варианта тоннеля. Но на встрече с главой ОАО РЖД Олегом Белозеровым в начале апреля **Владимир Путин** отдельно трижды упомянул именно обход, и монополия после поручила проектировщикам «проработать варианты менее дорогостоящих как с точки зрения капитальных вложений, так и с точки зрения времени проектов».

Эксперты, впрочем, к идеям ИЭРТ относятся осторожно.

БАМ не электрифицирован, поэтому повышение интенсивности движения возможно за счет увеличения производительности локомотивов, роста массы поезда и применения технико-технологических решений, отмечает президент Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин.

На Транссибе ситуация другая – все упирается в недостаток мощности тяговых подстанций, отмечает эксперт. Если проблема с электроснабжением будет решена, как планируется, до 2024 года, добавляет он, действительно можно будет приступить к технико-технологическим мероприятиям, которые позволят сократить интервалы в движении поездов на Транссибе с текущих 10–12 до 4–5 минут, вдвое увеличив пропускную способность.

На БАМе же, по мнению господина Иванкина, потенциал подобных мероприятий ограничен. Например, если сокращение интервалов в движении поездов в самом Северомуйском тоннеле обсуждается давно и уже подготовлен проект, то загрузка обхода вызывает вопросы: линия не предназначена для регулярного движения, тем более пассажирского, требуется «тщательный аудит и приведение ее в порядок».

<https://www.kommersant.ru/doc/4815583>

### **ТАСС; 2021.05.14; РОССИЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ АВИАСООБЩЕНИЕ С МАЛЬТОЙ, ПОРТУГАЛИЕЙ И ЕЩЕ ТРЕМЯ СТРАНАМИ**

Россия возобновляет авиасообщение с Исландией, Мальтой, Мексикой, Португалией и Саудовской Аравией с 25 мая. Об этом сообщили журналистам в пятницу в оперативном штабе по предупреждению завоза и распространения новой коронавирусной инфекции.

«По итогам состоявшегося обсуждения и с учетом эпидобстановки в отдельных странах принято решение о возобновлении на взаимной основе с 25 мая 2021 года регулярного международного авиасообщения со следующими государствами: Исландия (Москва – Рейкьявик два раза в неделю); Мальта (Москва – Валлетта два раза в неделю); Мексика (Москва – Канкун три раза в неделю); Португалия (Москва – Лиссабон три раза в неделю); Саудовская Аравия (Москва – Джидда три раза в неделю; Грозный – Джидда один раз в неделю; Махачкала – Джидда один раз в неделю)», – говорится в сообщении.

На данный момент международные рейсы из РФ возобновлены в Армению, Азербайджан, Белоруссию, Индию, Казахстан, Вьетнам, Венесуэлу, Грецию, Германию, Сингапур, Сербию, Эфиопию, Катар, Киргизию, Южную Корею, Египет, ОАЭ, Танзанию, Швейцарию, Шри-Ланку, Узбекистан, Финляндию, Японию, на Мальдивы, Кубу и Сейшелы.

В связи с ухудшением эпидемической обстановки с декабря 2020 года снова приостановили авиасообщение с Великобританией, а с апреля 2021 года – с Танзанией и Турцией. Рейсы приостановлены до 1 июня 2021 года.

Рейсы в Южную Корею, Финляндию и Японию

Число регулярных рейсов между Россией и Южной Кореей, Финляндией и Японией с 25 мая будет увеличено на взаимной основе.

«Кроме того, принято решение об увеличении с 25 мая на взаимной основе количества регулярных рейсов с Южной Кореей (Владивосток – Сеул – три рейса в неделю; из Новосибирска, Хабаровска, Иркутска и Южно-Сахалинска в Сеул – по одному рейсу в неделю), Финляндией (до семи

рейсов в неделю по маршрутам Москва – Хельсинки и Санкт-Петербург – Хельсинки), Японией (до семи рейсов в неделю по маршрутам Москва – Токио и Владивосток – Токио, возобновить один рейс в неделю по маршруту Южно-Сахалинск – Токио)», – говорится в сообщении.

Авиасообщение с Японией возобновлено с 1 ноября 2020 года, число регулярных рейсов составляло три в неделю из Москвы в Токио и один из Владивостока в Токио. Авиасообщение с Финляндией было возобновлено с 27 января двумя рейсами в неделю из Москвы в Хельсинки и из Санкт-Петербурга в Хельсинки. Рейсы в Южную Корею также были возобновлены с 27 сентября один раз в неделю из Москвы в Сеул.

Возобновление полетов из городов РФ

Россия с 25 мая также возобновит международные полеты из аэропортов Омска, Сыктывкара, Челябинска, Магнитогорска и Улан-Удэ.

«Также оперативным штабом принято решение с 25 мая возобновить перелеты в иностранные государства из международных аэропортов Омска, Сыктывкара, Челябинска, Магнитогорска и Улан-Удэ с учетом распоряжения правительства от 16 марта 2020 года № 635-р и необходимости соблюдения санитарно-эпидемиологических требований», – говорится в сообщении.

В настоящее время международное авиасообщение осуществляется из 25 городов России: Астрахани, Екатеринбурга, Иркутска, Махачкалы, Минеральных Вод, Нижнего Новгорода, Перми, Кемерово, Петропавловска-Камчатского, Хабаровска, Барнаула, Белгорода, Волгограда, Воронежа, Калуги, Краснодара, Липецка, Нальчика, Оренбурга, Саратова, Сочи, Тюмени и Южно-Сахалинска. С лета 2020 года до февраля 2021 года перелеты осуществлялись только из Москвы и Санкт-Петербурга.

<https://tass.ru/obschestvo/11378665>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20210514/aviasoobschenie-1732393742.html>

### ТАСС; 2021.05.17; ТРУТНЕВ ПРИЗВАЛ УСКОРИТЬ РАЗВИТИЕ СОЦИАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В БОЛЬШОМ КАМНЕ В ПРИМОРЬЕ

Скорость создания социальной инфраструктуры в городе Большой Камень в Приморье, где строится самая крупная в России судовой верфь «Звезда», необходимо увеличить. Об этом сообщил журналистам в понедельник в ходе рабочей поездки в Большой Камень **вице-премьер** – полномочный представитель **президента РФ** в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрий Трутнев.

«Что касается социальной части, строительства жилья, дорог, инфраструктуры, поликлиник, школы – вот здесь, конечно, хотелось бы

больше динамики. Здесь еще очень много предстоит делать. Сейчас мы просто посмотрели то, что уже делается, это хорошо, замечательно <...> Но, например, дорога, по которой мы ехали, мягко говоря, такая, какая не может быть рядом с современным крупным предприятием. С сетями, с инфраструктурой много вопросов. Мы это все рассмотрим на отдельном специальном совещании», – сказал **вице-премьер**.

Он отметил, что при этом качество и скорость производственных работ на самой «Звезде» вызывают «аплодисменты», работа, по его словам, идет очень быстро. Сейчас на верфи в производстве находятся уже 18 судов. Как отметил министр по развитию Дальнего Востока и Арктики Алексей Чекунков, задач по возведению социальной инфраструктуры в городе остается еще очень много.

«Финансирование комплексного плана развития, который принят год назад, в апреле 2020 года, шло с опережением по линии федерального правительства. Но нам сейчас нужно, как Юрий Петрович [Трутнев] сказал, правильно посмотреть – как мы можем ускорить эту работу, с тем, чтобы усилия всех федеральных органов исполнительной власти по соответствующим отраслям направить на ускоренное проектирование и строительство всех – более 50 объектов социального развития инфраструктуры», – сказал Чекунков.

О строительстве пассажирских судов

Судоверфь «Звезда» пока не будет строить пассажирские суда для внутрирегиональных перевозок на Дальнем Востоке по сугубо экономическим причинам, сообщил журналистам Трутнев.

«Лучше всего «Звезда» сегодня работает на предприятия, которые занимаются добычей и переработкой полезных ископаемых. Потому что предприятие надо создать на том сегменте, который уже сам по себе коммерчески состоялся. Сегодня компании, которые будут перевозить сжиженный природный газ, нефть, они в состоянии заказывать суда, а это имеет принципиальное значение для работы верфи. Потому что строить предприятие, а там объем капитальных вложений составляет 200 млрд рублей, 137 млрд уже вложено, строить такое предприятие, не имея заказов, невозможно», – сказал он.

Ранее он отметил высокие темпы производственных работ на «Звезде», которая еще продолжает достраивать собственные мощности.

Сейчас регионы Дальнего Востока связаны между собой воздушным и частично железнодорожным сообщением. Единственная крупная переправа Ванино – Холмск действует между островом Сахалин и Хабаровским краем.

Крупнейший в РФ судостроительный комплекс «Звезда» создается консорциумом во главе с «Роснефтью» в бухте города Большой Камень на



базе Дальневосточного центра судостроения и судоремонта и Дальневосточного завода «Звезда». Запуск в эксплуатацию всего комплекса планируется к концу 2024 года. Он станет первой в России верфью крупнотоннажного судостроения с мощностью переработки до 330 тыс. тонн стали в год. Производственная программа судоверфи в первую очередь ориентирована на нефтегазовые компании, осуществляющие добычу, переработку, хранение и транспортировку нефти и природного газа.

<https://tass.ru/ekonomika/11386787>

**РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; АЛЕКСЕЙ ЛЮБОВЕЦКИЙ; 2021.05.17; БОНУС ЗА УКОЛ**

По десять тысяч бонусных миль начислит «Аэрофлот» первым десяти тысячам участников программы «Аэрофлот Бонус», прошедшим вакцинацию и совершившим перелет в период действия акции. Как сообщается на сайте авиакомпании, программа «Мили вакцинации» пройдет с 15 мая до 31 декабря 2021 года или до израсходования выделенного лимита миль.

«Продвижение вакцинации – это наш вклад в восстановление полноценного воздушного сообщения, в комфорт и удобство наших пассажиров», – заявил генеральный директор «Аэрофлота» Михаил Полубояринов. По его словам, авиакомпания планирует и в дальнейшем предпринимать шаги для сохранения здоровья пассажиров и работников.

Пассажирам будет необходимо пройти первый этап вакцинации после начала акции, при этом для участия в программе обязательна полная вакцинация. После прививки гражданин должен получить сертификат российского образца с портала Госуслуг с QR-кодом и подписанное согласие на обработку персональных данных. Эти документы надо предъявить до совершения полета в офисе продаж «Аэрофлота» или в электронном виде через форму обратной связи на сайте авиакомпании, а при покупке билета внести номер участника в бронирование. После совершения полета мили автоматически зачисляются на лицевой счет. Принять участие в акции могут люди старше 18 лет за исключением работников «Аэрофлота». Всего в рамках программы «Мили вакцинации» участникам будет начислено 100 млн миль.

Кроме того, каждому работнику, который пройдет полную вакцинацию от коронавируса, «Аэрофлот» предоставляет дополнительный оплачиваемый день отпуска.

Ранее Общероссийское объединение пассажиров направило письмо главе **минтранса Виталию Савельеву** с предложением ввести в стране систему поощрения пассажиров, сделавших прививку от коронавируса.

<https://rg.ru/2021/05/16/aeroflot-pooshchrit-uchastnikov-bonusnoj-programmy-za-vakcinaciiu-ot-covid-19.html>

**РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.05.17; МАРШРУТ ПОД КОНТРОЛЕМ; ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ РАЗЪЯСНИЛА ТРЕБОВАНИЯ К ПЕРЕВОЗКЕ ДЕТЕЙ**

В Госавтоинспекции разъяснили требования к организованной перевозке детей. А накануне на портале проектов нормативных актов для общественного обсуждения был выложен проект приказа, которым устанавливается новый вид уведомления о такой перевозке.

На совещании с руководителями органов исполнительной власти РФ, осуществляющими госуправление в сфере образования, по вопросам организации летней занятости несовершеннолетних и обеспечения их безопасности, заместитель начальника Госавтоинспекции МВД России Олег Понарьин пояснил, что в вопросах безопасности детей есть три ключевых момента – это безопасность транспортного средства, надежность водителя и качество организации перевозки детей.

«Автобус должен быть оборудован ремнями безопасности, обозначен знаками «перевозка детей» и дополнительным сигналом желтого или оранжевого цвета. Автобус должен быть технически исправен. К водителям также требования достаточно прозрачные, он должен иметь стаж управления автобусами не менее одного года и водитель не должен иметь нарушений ПДД за последний год», – цитирует генерала ТАСС.

По словам Понарьина, маршрут перевозки группы детей автобусами должен быть заранее подготовлен, а максимальная скорость перевозки не должна превышать 60 км/ч. Кроме того, по его словам, все места промежуточных остановок должны быть заранее определены и проработаны, в том числе с точки зрения охраны общественного порядка.

– Правоохранительные органы должны знать заранее о такой перевозке, – напомнил Олег Понарьин. – Такой механизм предусмотрен и, вспоминая ставропольский случай, никто не проинформировал ни органы образования, ни комитет по спорту о том, что такая перевозка должна была осуществляться.

Напомним, что организовывать такую перевозку необходимо, если в путь отправляется более восьми детей. То есть требуется заключить договор фрахтования автобуса, получить все данные от перевозчика и направить уведомление в Госавтоинспекцию. Не все детские перевозки сопровождаются машинами ДПС. Сопровождение обеспечивается, если едет колонна (как минимум из двух автобусов).

В случае со Ставрополем сопровождение не требовалось. Но эта поездка должна была быть оформлена как организованная перевозка группы детей. А этого сделано не было. К сожалению, очень многие организаторы поездок не занимаются оформлением таких перевозок. Это требует времени, да и не всякий автопарк готов дать под детскую перевозку автобус. А там, где дают, это стоит дороже, чем просто зафрахтовать автобус, не оформляя перевозку. Но ведь безопасность детей дороже любых денег. Согласно статистике, еще ни при одной организованной перевозке групп детей не зафиксировано смертельных ДТП.

Всего с начала года, по словам Олега Понарьина, на дорогах погибли более 150 детей.

– Цифра крайне неприемлемая для цивилизованной страны, – заявил генерал.  
– Какие мы разделяем виды ДТП, в которых участвуют дети? Это три основных категории: дети-пассажиры, дети-пешеходы и дети-водители. По количеству ДТП с детьми-пассажирами и детьми-пешеходами сравнялись. Они составляют где-то 42-47 процентов. Однако по тяжести последствий опаснее ДТП с детьми-пассажирами.

И происходят такие ДТП из-за беспечности родителей и водителей, которые перевозят детей. Они допускают превышение скорости, не учитывают метеоусловия, дети перевозятся не пристегнутыми либо без детских кресел. Бывает, что детей перевозят нетрезвые водители. Олег Понарьин отметил, что в этом году наблюдается рост таких ДТП в 15 регионах страны, в том числе в Москве и Санкт-Петербурге. По его мнению, единственный способ повлиять на эту ситуацию – это изменить поведение родителей.

<https://rg.ru/2021/05/14/gibdd-raziasnila-trebovaniia-k-perevozke-detej.html>

**РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.05.17; НАПОМИНАЮТ БЕРЕГ ДАЛЬНИЙ; РОССИЯНЕ РАСКУПИЛИ МЕСТА НА КРУИЗНЫХ ТЕПЛОХОДАХ**

Круизная навигация в России стартовала в конце апреля, места на туристических судах на май и даже на июнь уже раскуплены на 70-80%, рассказали «РГ» представители туриндустрии. В этом сезоне они предложили россиянам, выезжавшим ранее за рубеж, круизы «лоукост» и люксовые «сценические» плавания.

Речные круизы пользовались большим спросом у иностранных туристов, а их сейчас в России почти нет. Но и россияне, которые предпочитали отдыхать за границей, теперь поехали по России. «Ранее работали на выездных круизах. Сейчас переориентировались на Россию», – рассказывают в компании «Саттелит».

В расчете на тех путешественников, кто предпочитал недорогой отдых за рубежом, на массовых направлениях запустили круизы сегмента «лоужок», рассказывает заместитель генерального директора по туризму компании «Мостурфлот» Светлана Гончарова. Спрос высокий, говорит она. По самому простому тарифу, если включен только завтрак и не включены экскурсии, путешествие стоит от 2,5 тыс. рублей в день на человека. В этом случае туристы могут докупать отдельные блюда на борту судна. Так же можно выбрать экскурсии. «При этом остается возможность самостоятельно путешествовать по городу, посещать музеи», – поясняет Гончарова. Удобно для тех, кто хочет сэкономить или привык путешествовать самостоятельно.

Больше всего распространены круизы по Волге. Длится они могут от нескольких дней до трех недель. Путешественники проплывают Углич, Ярославль, Кострому, Плес, Нижний Новгород, Самару, Саратов, Волгоград и Астрахань. Во время стоянки есть возможность сойти на берег и осмотреть достопримечательности городов. Мест на май и первую половину июня уже почти не осталось, рассказывают в компании «Речфлот». Недельные круизы в каютах попросторнее на семью стоят около 80 тыс. рублей. Варианты в каютах попроще стоят около 60 тыс. рублей. Самым высоким спросом пользуется люксовый сегмент. Ранее теплоходы «Люкс» работали в основном только с иностранцами. Одно из популярных предложений, появившееся в этом сезоне, – сценическое плавание. Помимо обычных экскурсий маршрут рассчитан так, что теплоход в самое удачное время проходит вблизи архитектурных, исторических, природных и геологических памятников. В это время пассажиры собираются на верхней палубе, а бортовой гид проводит экскурсии и рассказывает о местах, мимо которых проходит судно. Стоят такие круизы около 12,5 тыс. рублей в день на человека.

<https://rg.ru/2021/05/16/rossiiane-raskupili-mesta-na-kruiznyh-teplohodah.html>

**ИЗВЕСТИЯ; КСЕНИЯ ЛОГИНОВА; 2021.05.17; ПРИНЯЛИ ПО-СОСЕДСКИ: ГРУЗИЯ ОБНОВИЛА ДРУЖБУ С АРМЕНИЕЙ И АЗЕРБАЙДЖАНОМ; ТБИЛИСИ БЕСПОКОИТ ПЕРСПЕКТИВА ОСТАТЬСЯ ВНЕ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ**

Грузинский премьер Ираклий Гарибашвили совершил визиты в две важнейшие для Тбилиси страны – Азербайджан и Армению. Государство преследует несколько целей: сохранить свою роль в регионе после частичного урегулирования нагорно-карабахского конфликта и гарантировать свои возможности в свете вероятного открытия новых транспортных коридоров. В самый разгар противостояния Грузия старалась придерживаться нейтралитета, продолжает делать это и сейчас. Подробности – в материале «Известий».

Радужный прием

«Я хотел бы вспомнить слова, сказанные вашим отцом Гейдаром Алиевым в Тбилиси. Он сказал, что наше соседство predetermined судьбой. Соседство грузинского и азербайджанского народов – это наша судьба. Таким образом, мы взаимосвязаны и взаимозависимы. Как вы отметили, мы реализовали важные исторические проекты и мы целеустремлены продолжить в таком же направлении. Давайте вместе осуществлять больше проектов, которые укрепят наши отношения», – заявил во время визита в Баку **премьер-министр** Грузии Ираклий Гарибашвили.

Президент Ильхам Алиев, принимая гостя во дворце «Загульба», отметил, что в Баку довольны сотрудничеством с Тбилиси в реализации масштабных проектов. В первую очередь речь идет об инициативах в сфере энергетики и транспорта – Южном газовом коридоре и железной дороге Баку–Тбилиси–Карс. «Все эти инициативы оставили в нашей истории успешный след. Я уверен, что так будет и в будущем. Сегодня мы рассмотрим достигнутые результаты и запланируем дальнейшие шаги», – пообещал азербайджанский лидер.

Через неделю Гарибашвили так же тепло принимали уже в Ереване. Грузинский политик встретился с исполняющим обязанности премьера Николом Пашиняном. Тот заверил гостя, что партнерство Тбилиси и Еревана является одной из важнейших гарантий стабильности в регионе. «На сегодняшней встрече мы обсудили все основные направления сотрудничества, подчеркнули стремление к интенсивному политическому диалогу. Затронули перспективы развития торгово-экономических отношений, новые проекты. С нашей стороны была отмечена важность более эффективного использования потенциала региональных транспортных коммуникаций и транзита», – пояснил армянский политик.

Больше всего Тбилиси сейчас волнует судьба транспортного коридора в регионе – планы по строительству дорог в обход Грузии. Одна трасса должна связать Азербайджан с его эксклавом – Нахичеванью через Армению, вторая – Армению с Россией по азербайджанской территории. Пока отношения между Баку и Ереваном были накалены до предела, Грузия пользовалась своим преимуществом. Страна стала главным транзитером, так как по ее землям проходили автомобильная трасса, железная дорога, а также нефте- и газопроводы.

Благодаря грузинскому транзиту Азербайджан поддерживает тесные связи с Турцией, имеет выход к Черному и Средиземному морям. К тому же по территории Грузии проходит Трансанатолийский газопровод (TANAP), а за перекачку топлива Тбилиси получает свои 5% объема.

Дружественный нейтралитет

Во время карабахского конфликта осенью прошлого года Тбилиси заявил о приостановке военного транзита для Армении и Азербайджана как по суше, так и по воздуху. В стране старались активно продемонстрировать, что придерживаются нейтралитета. Такая позиция Тбилиси объясняется внешними и внутренними факторами, отмечает востоковед, кандидат политических наук Лариса Алексанян. «Что касается внешних факторов, то на фоне армяно-азербайджанских и армяно-турецких сложностей в отношениях Грузия выполняет роль связующего звена между востоком и западом, севером и югом, а это сказывается на ее экономике и стратегическом значении в региональном масштабе. Сохранение добрососедских отношений с этими двумя странами рассматривается в Грузии как одна из основных гарантий сохранения своей роли», – отмечает политолог. Есть еще и внутренний фактор – на территории страны живут азербайджанская и армянская общины, это подталкивает Тбилиси проводить еще более сдержанную политику.

«Грузию особо настораживает усиление роли России в регионе и возможность открытия новых транспортных коридоров, что намного уменьшит ее роль регионального хаба. В трехстороннем формате „Турция–Грузия–Азербайджан“, который усилил вовлеченность Тбилиси в турецко-азербайджанский тандем, роль и место Грузии обусловлены именно ее стратегическим расположением и транзитной функцией. При уменьшении этой функции Грузия во многом утратит свою актуальность для Анкары и Баку», – уверена эксперт.

Беспокойство и недоверие

Война в Нагорном Карабахе завершилась трехсторонним заявлением азербайджанского, армянского и российского лидеров. В нем стороны договорились разблокировать все пути в Закавказье. Предполагается также открытие армяно-турецкой границы и запуск железнодорожного транзита через Азербайджан между Россией и Арменией.

Грузии это не выгодно, страна боится потерять серьезную статью доходов. Бывший министр обороны Тина Хидашели назвала коридор до Нахичевани «ущербным транзитом». Подлил масла в огонь и бывший грузинский лидер Михаил Саакашвили. «Грузия станет ампутированной частью Южного Кавказа», – заявил он тогда. Связь Армении с Европой осуществляется через порт Батуми, а с Россией через КПП «Верхний Ларс», расположенный между Тбилиси и Владикавказом.

Пока наиболее активно обсуждают возможную разблокировку одного транспортного коридора – из Баку в Нахичевань, проходящего через Сюникскую область Армении. Эту тему Ильхам Алиев, Никол Пашинян и **Владимир Путин** обсуждали в январе на переговорах в Москве. Но о том,

когда могут начаться восстановительные работы, стороны так и не договорились. Всё упирается в нерешенные гуманитарные проблемы. Железную дорогу планируют построить через Сюник (в Азербайджане его называют Зангезур).

Азербайджанцев беспокоит, что вопрос восстановления Нахичеваньской сухопутной дороги откладывается на неопределенное время. Армяне в свою очередь боятся, что маршрут должен проходить через Сюникскую область, которая граничит с Нагорным Карабахом, – после войны там появились азербайджанские посты. В Ереване не уверены, что Баку позволит Армении полноправно пользоваться этим маршрутом. К тому же после войны любые инициативы Азербайджана там воспринимают в штыки.

В беседе с «Известиями» российский кавказовед Нурлан Гасымов отмечает, что сухопутная дорога в Нахичевань выгодна всем. «Азербайджан с Турцией получают выход на Нахичевань, а оттуда доступ на центральноазиатские рынки. Между Россией и Арменией нет прямого транспортного сообщения. Из-за этого возникают сложности в торговле и переброске грузов на российскую базу в Гюмри. А для Армении в свою очередь прекратится транспортная изоляция, страна получит свободный доступ на российские рынки, сократятся издержки на транспортировку грузов, что тоже выгодно местным производителям. К тому же эта дорога также открыла бы для Москвы выход на Ближний Восток», – уверен эксперт.

По словам политолога, Россия торгует со странами этого региона, используя морские и воздушные перевозки. «Нахичеваньская дорога разгрузила бы море и увеличила объемы продаж», – добавил Гасымов.

Если коммуникации и разблокируют, то пока не в ближайшем будущем, на это нужны не только время, но и немалые деньги. Поэтому транзитные потоки через Грузию, скорее всего, сохранятся. «Грузия всё равно останется притягательной для соседних стран. У нее хороший имидж, хорошая мягкая сила на постсоветском пространстве. На ее территории мирно уживаются армяне, турки, иранцы, арабы. Она останется важным партнером для обеих стран, – пояснил в беседе с „Известиями“ грузинский аналитик Арчил Сихарулидзе. – Для Тбилиси важно, чтобы в Азербайджане и Армении была стабильность».

<https://iz.ru/1164283/kseniia-loginova/priniali-po-sosedski-gruziia-obnovila-druzhbu-s-armeniei-i-azerbaidzhanom>

### **ТАСС; 2021.05.14; В РОССИИ УТВЕРДИЛИ ПРОГРАММУ РЕКОНСТРУКЦИИ ПОЧТИ 60 АЭРОПОРТОВ**

Правительство РФ утвердило программу реконструкции 56 аэропортов страны. Для некоторых из них привлекут частные средства, заявил в пятницу **вице-премьер Марат Хуснуллин**.

«У нас сейчас утверждена программа реконструкции порядка 56 аэропортов разных – от малых до больших. Практически везде есть частные деньги», – сказал он в эфире телеканала «Россия-24».

По словам **вице-преьера**, сейчас в России за счет механизма государственно-частного партнерства реконструируются и строятся около 20 аэропортов.

«Сейчас по концессии Южно-Сахалинск мы рассматриваем и еще ряд таких крупных аэропортов», – сказал **Хуснуллин**.

<https://tass.ru/ekonomika/11373671>

### **ТАСС; 2021.05.14; РОСАВИАЦИЯ ОБРАТИЛАСЬ К НЕПАЛУ ПО ПОВОДУ УСКОРЕНИЯ ВЫВОЗА РОССИЯН**

**Росавиация** обратилась к авиавластям Непала для ускорения вывоза более 270 россиян из этой страны. Об этом ТАСС сообщили в **пресс-службе Росавиации**.

«**Росавиация обратилась к авиационным властям Непала с просьбой оказать содействие и предоставить разрешение авиакомпании «Аэрофлот» на выполнении рейса с целью возвращения россиян**», – сказали в Федеральном агентстве воздушного транспорта.

«**Следует заметить, что воздушное сообщение России с Непалом отсутствует. Все граждане России добирались в Непал через третьи страны иностранными авиакомпаниями на свой страх и риск, несмотря на все ранее изданные российскими компетентными властями предупреждения воздержаться от подобного рода путешествий**», – добавили в **Росавиации**.

Как накануне сообщил ТАСС посол России в Непале Алексей Новиков, посольство РФ добивается от местных властей разрешения на прилет самолета из Москвы для вывоза находящихся там россиян. Власти Непала закрыли все внутренние перелеты с 3 мая и прекратили международное авиасообщение с 6 мая. Пока эти ограничения действуют до 31 мая, однако не исключено, что они могут быть продлены. При этом два раза в неделю продолжают осуществляться перелеты из Непала в Индию, но, как подчеркнул посол, на эти рейсы сейчас допускаются только граждане Непала и Индии. Наземные пограничные переходы также закрыты для иностранных граждан.



По данным посла, в Непале на данный момент находятся 273 россиянина.

<https://tass.ru/obschestvo/11372405>

### **РИА НОВОСТИ; 2021.05.14; ДАЛЬНЕВОСТОЧНУЮ ПРОГРАММУ СУБСИДИРОВАНИЯ АВИАПЕРЕЛЕТОВ УСОВЕРШЕНСТВУЮТ**

Дальневосточную программу субсидирования авиаперелетов усовершенствуют, субсидированные билеты можно будет покупать онлайн, сообщает правительство Амурской области со ссылкой на министра по развитию Дальнего Востока и Арктики Алексея Чекункова.

«Совместно с Минцифры и **Минтрансом** разрабатываем решение, которое позволит покупать субсидированные билеты онлайн через вебсайт авиакомпаний – без необходимости посещения офиса или агентских касс. Авиаперевозчики смогут в автоматическом режиме убедиться в наличии у пассажира оснований для приобретения субсидированного билета», – сказал Чекунков, его слова приводятся в сообщении.

Министр по развитию Дальнего Востока и Арктики предложил «сместить вектор выделения субсидий по программе межрегиональных перевозок в сторону Дальнего Востока», где большая часть маршрутов не имеет альтернативы авиационному сообщению. «Сейчас на Дальний Восток приходится всего 30% от объема субсидий на межрегиональные маршруты», – отметил он.

Губернатор Приамурья Василий Орлов отметил, что авиационная доступность – социально-значимое направление в работе регионального правительства.

«Совместно с соседними субъектами дальневосточного региона мы направляли предложения по расширению проекта субсидирования авиационных перевозок, особенно для дальневосточников, потому что нам сложнее добираться до европейской части страны, к черноморским курортам, в столицу, так как расстояния большие, стоимость билетов достаточно высокая для нас. В этом году благодаря вниманию правительства России разработана дополнительная программа субсидирования для жителей Дальнего Востока. В этом году впервые практически снято социальное напряжение с темы приобретения авиабилетов по доступным для жителей области ценам», – сказал Орлов.

Он добавил, что к концу 2021 года будет проанализирована «эффективность и достаточность» мер поддержки.

В Амурской области субсидированные авиаперелёты из Благовещенска в Москву осуществляет авиакомпания «Уральские авиалинии», сейчас ежедневно выполняются три рейса, в летнем расписании их будет четыре, на

маршруте задействованы воздушные суда типа А-319 и А-320 NEO на 176 и 140 посадочных мест.

Также сейчас на Дальнем Востоке можно приобрести билеты по сниженным тарифам по утвержденным **Росавиацией** субсидируемым маршрутам. С 2021 года это направления Благовещенск – Улан-Удэ, Благовещенск – Чита, Владивосток– Благовещенск, Иркутск-Тында, Магадан – Благовещенск, Петропавловск– Камчатский – Благовещенск, Хабаровск – Благовещенск и Южно-Сахалинск – Благовещенск.

<https://ria.ru/20210514/aviaperelety-1732249738.html>

### **ТАСС; 2021.05.14; МАНТУРОВ ЗАЯВИЛ, ЧТО ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ МС-21 С РОССИЙСКИМ КРЫЛОМ СОСТОИТСЯ ДО КОНЦА ГОДА**

Первый полет российского самолета МС-21 с отечественным композитным крылом может состояться до конца года, сообщил через **пресс-службу** министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров.

«Мы последовательно реализуем программы импортозамещения в ключевых отраслях. Этому направлению уделил внимание в своем выступлении в Государственной думе (**премьер-министр РФ** – прим. ТАСС) Михаил Владимирович **Мишустин**, – отметил он. – Российское композитное крыло для МС-21 прибыло на Иркутский авиационный завод. После его установки и монтажа всех систем самолет будет готов к началу летных испытаний. Мы ожидаем, что МС-21 с российским крылом поднимется в небо до конца этого года».

Как отмечается в сообщении «Корпорации «Иркут» (разработчик и создатель самолета) сегодня на Иркутский авиазавод доставлена 17,5 -метровая консоль крыла самолета МС-21-300, изготовленная из российских композиционных материалов.

Ранее глава «Ростеха» Сергей Чемезов сообщал, что испытания самолета с композитным крылом будут проходить до конца года, а в 2022 году начнется серийное производство самолета.

<https://tass.ru/ekonomika/11371299>

### **ТАСС; 2021.05.14; ШЕРЕМЕТЬЕВО ВОЗОБНОВИТ РАБОТУ ТЕРМИНАЛА С В МАЕ 2022 ГОДА**

Аэропорт Шереметьево планирует возобновить обслуживание международных рейсов в терминале С в мае следующего года. Об этом журналистам сообщил первый заместитель генерального директора по производству Андрей Никулин. По его словам, это произойдет только после реконструкции терминала F.

«В этом году планируем начать реконструкцию терминала F. Реконструкция предусмотрена только внутри здания – экстерьер сохранится в нынешнем виде, в частности будет произведена замена багажной системы. Сначала будет завершена реконструкция терминала F, после этого, в мае следующего года, планируем возобновить обслуживание пассажиров международных линий в терминале C», – сказал он.

Терминал С был законсервирован в конце марта 2020 года из-за отсутствия пассажиров на фоне пандемии. Также были закрыты терминалы E, D (возобновил работу в конце июля – прим. ТАСС), F. При этом терминал С был открыт в январе 2020 года.

<https://tass.ru/ekonomika/11375123>

### **ТАСС; 2021.05.15; АЭРОПОРТ ЧЕЛЯБИНСКА ВОЗОБНОВЛЯЕТ МЕЖДУНАРОДНЫЕ РЕЙСЫ**

Международное сообщение возобновляется в аэропорту Челябинска. На данный момент согласованы два рейса в Бишкек и Ереван, сообщили в **пресс-службе** воздушной гавани.

«Из аэропорта Челябинска возобновят международное авиасообщение. Решение об этом было принято на заседании оперштаба под председательством **вице-преьера** РФ Татьяны Голиковой», – говорится в сообщении, размещенном в группе аэропорта во «ВКонтакте».

Согласованы регулярные рейсы «Челябинск – Бишкек – Челябинск», «Челябинск – Ереван – Челябинск», предварительно согласованы «Челябинск – Алматы – Челябинск», «Челябинск – Баку – Челябинск», и чартеры «Челябинск – Монастир(Тунис)».

<https://tass.ru/ekonomika/11380415>

### **ТАСС; 2021.05.15; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» С 25 МАЯ ОТКРЫВАЮТ РЕЙСЫ ИЗ ЖУКОВСКОГО В АБУ-ДАБИ**

Авиакомпания «Уральские авиалинии» открывает 25 мая прямые рейсы из Жуковского в Абу-Даби (Объединенные Арабские Эмираты), сообщили в **пресс-службе** компании в пятницу.

«С 25 мая на карту наших арабских маршрутов добавится столица ОАЭ. Новый рейс Жуковский – Абу-Даби – Жуковский. Будем летать по вторникам, обратно – по средам», – сообщили в **пресс-службе**.

Согласно данным сайта аэропорта, из Жуковского в настоящее время ни одна авиакомпания не выполняет полеты в Абу-Даби.

<https://tass.ru/ekonomika/11375809>

**ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЖАННА ЗВЯГИНА; 2021.05.15; ЮРЛИЦАМ ХОТЯТ ДАТЬ ПРАВО ВОЗВРАЩАТЬ ДЕНЬГИ ЗА АВИАБИЛЕТЫ**

**Министерство транспорта** предложило предусмотреть право юридических лиц, оплативших перевозку пассажира, на возврат денежных средств. Соответствующий проект постановления правительства, разработанный ведомством, опубликован в пятницу на федеральном портале проектов нормативных правовых актов.

Ранее Воздушный кодекс был дополнен новой статьей 107.2, согласно которой при ЧС или её угрозе, введении режима повышенной готовности авиаперевозчик обязан вернуть пассажиру деньги за билет вне зависимости от того, возвратный он или нет. Это работает как в случае отмены рейса, так и если пассажир сам отказывается от полёта. Деньги за билет можно вернуть двумя способами: воспользоваться ими как ваучером или дождаться трёх лет с даты отправления рейса и получить деньги.

«Постановлением № 991 право на использование ранее оплаченной провозной платы для оплаты услуг по воздушной перевозке предоставлено только пассажиру. Вместе с тем плательщиком по договору воздушной перевозки может выступать не только пассажир, но и другое лицо (как физическое, так и юридическое). В этой связи проектом предлагается предусмотреть право юридических лиц, оплативших перевозку пассажира (командировка и т.п.) на использование денежных средств для оплаты перевозки того же или иного пассажира», – говорится в сопутствующих проекту материалах.

**Минтранс** предлагает предусмотреть возможность возврата средств на банковскую карту, отличную от использованной для оплаты, а также на банковский счет пассажира или лица, оплатившего перевозку. При этом, согласно документу, подавать заявление на возврат средств можно будет как при личном обращении в пункт продажи перевозок, так и по почте.

«Проектом предусмотрено, что, если по заявлению пассажира (лица, оплатившего перевозку) возврат денежных средств должен быть осуществлен на другую банковскую карту, отличную от банковской карты, с которой была оплачена провозная плата, или принадлежащий ему банковский счет, то такое заявление может быть подано при личном обращении в пункты, предусмотренные правилами перевозчика, или направлено почтовым отправлением», – говорится в тексте.

Ранее Общероссийское объединение пассажиров в письме к правительству попросило провести проверку авиакомпаний, которые выдают ваучеры вместо возврата денег за билеты, проданные после 1 мая на несуществующие рейсы.

<https://www.pnp.ru/economics/yurlicam-khotyat-dat-pravo-vozvrashhat-dengi-za-aviability.html>

### **ИЗВЕСТИЯ; МАРИЯ ВАСИЛЬЕВА; 2021.05.17; В ДОМ К КИХОТУ: КОГДА ИСПАНИЯ ОТКРОЕТ ДВЕРИ РОССИЯНАМ; В ДИПМИССИИ СТРАНЫ В МОСКВЕ НАДЕЮТСЯ НА СКОРЫЙ ДОПУСК ТУРИСТОВ ИЗ РФ БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ**

В посольстве Испании в России рассказали «Известиям», что надеются возобновить выдачу новых виз россиянам. С 12 мая визовый центр страны в Москве начал принимать заявления лишь у тех граждан РФ, которые уже числились обладателями «шенгенского билета» в королевство со сроком действия не менее одного года. Как сообщили «Известиям» дипломатические источники в Испании, возобновление выдачи документов не означает допуск туристов в страну и пока РФ находится в списке эпидемиологически «опасных» стран. В дипмиссии, однако, выразили надежду, что нынешние условия пандемии позволят снова открыть границы Испании для российских туристов без ограничений. Тем более что с 17 мая стартует информационная кампания королевства по возобновлению международного туризма.

#### Виза в будущее

С 12 мая визовый центр Испании в Москве (BLS) возобновил деятельность по выдаче краткосрочных шенгенских виз (категория С). По установленным правилам, подать заявление могут только те граждане, у которых уже была виза в страну со сроком действия не менее одного года. Действительным документ будет только с 1 июня.

Многие фанаты Барселоны и Канарских островов восприняли эту новость как намек на скорейшее открытие границ. Однако, как объяснили «Известиям» в посольстве Испании в Москве, выбор этой даты объясняется лишь «техническими и организационными причинами».

– Консульство хочет избежать наплыва заявок в момент открытия границ и таким образом, вводя данную меру, позволить российским туристам подготовиться заранее и при желании совершить поездку, когда это станет возможным, избежав задержек при получении новой визы, которые могли бы возникнуть после открытия границ, – подчеркнули в дипмиссии.

Тем не менее в посольстве отметили, что, если всё пойдет как запланировано, в будущем они начнут принимать также и заявления на получение первых виз.

Пока королевство остается всё еще закрытым для россиян. Недавно многих ввела в заблуждение трактовка статьи испанского издания *Diario de Sevilla* в российских соцсетях. В Telegram распространилась информация о том, якобы с 20 мая королевство станет доступно для всех туристов, в том числе и из

России. На деле автор статьи ссылается на слова главы минтуризма Испании Марии Рейес Марото о том, что 20 мая Евросоюз начнет пересматривать рекомендацию 912, которая накладывает запрет на несущественные поездки (в том числе туристические) из стран, не входящих в ЕС. Прежде всего облегчится въезд туристов из США и Великобритании, подчеркнула глава ведомства.

Сама Испания 17 мая начнет информационную кампанию по привлечению и возвращению туристов. Прежде всего она нацелена на жителей Великобритании, Франции, Германии, Италии, Бельгии, Швеции, Нидерландов и Польши. Королевство надеется вернуть половину турпотока, который был зафиксирован в 2019 году, то есть 40–45 млн путешественников. На презентации этой кампании 12 мая Мария Рейес Марото заявила, что если РФ будет соответствовать принятым в рамках ЕС критериям, то туристы из России «смогут приехать» в Испанию. Тем не менее, как удалось выяснить «Известиям» у дипломатического источника страны, такой сценарий едва ли возможен.

По его словам, границы между ЕС (включая Испанию) и РФ закрыты до 31 мая, согласно приказу МВД страны, продленному 29 апреля. Кроме того, до 23 мая Россия остается в испанском списке стран с высоким уровнем риска, который обновляется каждые 15 дней.

– Важно понимать, что возобновление выдачи шенгенской визы – это не отмена ограничений в условиях пандемии. Обладатели Шенгена не получают право на въезд в зону, – сообщил «Известиям» источник в дипломатических кругах Испании.

Исходя из этого, он подчеркнул, что пока невозможно определить точную дату, а также условия для въезда россиян в страну.

«Спутник» в конце тоннеля

Несмотря на спекуляции вокруг темы возобновления туризма между нашими странами, в посольстве Испании в РФ выразили надежду, что условия пандемии позволят снова открыть границы королевства для российских туристов без ограничений. Как подчеркнули в дипмиссии, в настоящее время «Аэрофлот» совершает рейсы в некоторые города страны. Два рейса в неделю – в Мадрид, четыре – в Барселону, два – в Аликанте, два – в Малагу и один – в Валенсию. Примечательно, что начиная с июня, как анонсирует авиакомпания «Аэрофлот», добавятся два рейса в Пальма-де-Майорку, а рейсы в Барселону будут совершаться ежедневно.

Ясность к российским туристам придет только после 25 мая.

<https://iz.ru/1164054/mariia-vasileva/v-dom-k-kikhotu-kogda-ispaniia-otkroet-dveri-rossiianam>

### **ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПЛАТОНОВА; 2021.05.17; ТУРНОЙ ЗНАК: ОТЕЛЬЕРЫ НЕ СТАЛИ РЕЗКО СНИЖАТЬ ЦЕНЫ ПОСЛЕ ПРАЗДНИКОВ; ЛЕТОМ ЗА ОТДЫХ НА ОТЕЧЕСТВЕННЫХ КУРОРТАХ ПРИДЕТСЯ ЗАПЛАТИТЬ КАК В НАЧАЛЕ МАЯ, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ**

Обычно снижение цен на отели после майских праздников в России составляет 30%, но в 2021-м они опустились в лучшем случае на 10–20%, а некоторые гостиницы и вовсе не стали корректировать стоимость номеров, сообщили «Известиям» отраслевые эксперты. Отдых в России сейчас пользуется огромным спросом – Сочи в начале мая посетили на 66% больше туристов, чем в 2019 году. При таком спросе отельерам незачем делать скидки, они сами – пострадавшие, поскольку потери из-за пандемии компенсируются не скоро, заявили в Российском союзе туриндустрии (РСТ). Что касается приближающегося лета, то эксперты прогнозируют цены на отечественных курортах на уровне майских праздничных. Особенно ощутимо переплатят те путешественники, которые планируют отпуск в последний момент.

Спрос есть – скидок нет

После майских праздников цены на российские курорты снизились, но несильно: в Краснодарском крае – примерно на 20%, а в Крыму – лишь на 10%, сообщил «Известиям» генеральный директор сети турагентств «Розовый слон» Алексан Мкртчян.

Ситуация нестандартная: нормальное снижение – процентов на 30. Выходит, что показатели Крыма в три раза меньше. Связано это с тем, что закрыты границы. Наши туристы, привыкшие отдыхать в Греции, Турции, на Кипре, вынуждены ехать на черноморское побережье России. Понимая это, отельеры не торопятся снижать цены. Кроме того, в Крыму не хватает номерного фонда, – рассказал эксперт.

По сравнению с майскими праздничными заездами цены на отдых в Краснодарском крае снизились на 10–12%, сообщил «Известиям» представитель туроператора «TUI Россия». Там подчеркнули, что удешевление касается только конца весны, на летний период ценник растет. По сравнению с 2019 годом он уже выше на 10–15%.

Отдохнуть в России во второй половине мая дешевле на 10–20%, чем в период праздников, но на такое снижение цен пошли далеко не все объекты туристической индустрии, отметили в «Интуристе». В рамках динамического пакетирования отели могут подешеветь или подорожать в любой момент в зависимости от колебаний спроса, уточнили там.

– А вот цены на летнее размещение в Сочи и Крыму плавно повышаются по мере приближения пикового сезона заездов. Подорожали самые

востребованные объекты размещения – в основном в прибрежном кластере сочинского района, – сообщили в компании.

Особенно придется переплатить тем, кто планирует свой отпуск в последний момент. В мае, например, туристам, которые не забронировали свой отдых заранее, он обошелся на 7–43% дороже, рассказал «Известиям» вице-президент РСТ Юрий Барзыкин.

– Разброс цен большой. Допустим, в конце апреля авиабилеты в Сочи продавались за 14 тыс., а сейчас можно найти на ближайшие даты за 1,4 тыс. рублей. Что касается проживания, то по сравнению с праздниками цены на вторую половину мая снизились, но в июне–июле они снова пойдут вверх, потому что можно купаться. Думаю, что нынешним летом цены на российских курортах будут совпадать с праздничными майскими, когда был ажиотажный спрос. Зато с 1 октября везде будет падение на 10–15%, – сообщил эксперт.

Авиабилеты на вторую половину мая в популярные туристические города подешевели в среднем на 30%, сказали в Aviasales. Так, средняя цена авиабилетов туда-обратно в Ставрополь упала на 27%, до 7 тыс. рублей, в Геленджик – на 23%, до 8 тыс. рублей, в Калининград – на 17%, тоже до 8 тыс. рублей.

Египет подешевел на 50%

1В отличие от российских курортов зарубежные с окончанием майских праздников преимущественно снизили цены.

– Египет подешевел примерно на 50%. Это связано с расширением географии перелетов: добраться туда теперь можно не только из Москвы, но и из ряда регионов – соответственно, появилась конкуренция. В 2019 году такого обвала цен на Египет не было, самолеты летали только из Москвы, и поклонники этой страны были готовы лететь туда на любых условиях, – рассказал Алексан Мкртчян.

<https://iz.ru/1164282/anastasiia-platonova/turnoi-znak-otelery-ne-stali-rezko-snizhat-tceny-posle-prazdnikov>

### **ТАСС; 2021.05.14; БОЛЕЕ 150 ДЕТЕЙ ПОГИБЛИ С НАЧАЛА ГОДА НА ДОРОГАХ РОССИИ**

Более 150 детей погибли с начала года на дорогах России, эта цифра крайне неприемлемая для нашей страны. Об этом заявил замглавы ГУОБДД МВД России генерал-майор полиции Олег Понарьин на совещании с руководителями органов исполнительной власти РФ, осуществляющими



госуправление в сфере образования, по вопросам организации летней занятости несовершеннолетних и обеспечения их безопасности.

«Уже за четыре месяца этого года в ДТП погибли более 150 детей, цифра крайне неприемлемая для нашей цивилизованной страны. Какие мы разделяем виды ДТП, в которых участвуют дети. Это три основных категории – дети-пассажиры, дети-пешеходы и дети-водители. По количеству ДТП на сегодняшний день: ДТП с участием детей-пассажиров и участием детей-пешеходов сравнялись. Где-то 42-47%, однако по тяжести последствий (опаснее) категория детей-пассажиров», – сказал он.

По его словам, дети гибнут из-за беспечности родителей и водителей, которые перевозят детей. «Допускаются превышения скорости дорожного движения, не учитываются метеорологические условия, дети перевозятся не пристегнутыми либо не находятся в детских удерживающих устройствах. Имеют место факты, когда водитель находится в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, это страшные вещи», – добавил он.

Понарыин отметил, что в этом году наблюдается рост таких ДТП в 15 регионах страны, в том числе в Москве и Санкт-Петербурге. «С нашей точки зрения единственный способ повлиять на эту ситуацию – это изменить поведение родителей», – заключил заместитель руководителя российской Госавтоинспекции.

<https://tass.ru/obschestvo/11373007>

### **ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2021.05.16; ТРАНСПОРТ С ОПАСНЫМИ ОТХОДАМИ БУДУТ МАРКИРОВАТЬ**

Правительство предлагает наносить маркировку на мусоровозы, железнодорожные цистерны или контейнеры, которые перевозят опасные для окружающей среды отходы. Такой законопроект (№ 1063011-7) Госдума планирует рассмотреть во втором чтении на одном из пленарных заседаний в весеннюю сессию.

В первом чтении документ принят 9 февраля. Авторы инициативы предлагают внести изменения в закон «Об отходах производства и потребления». В законопроекте уточняют понятие «транспортирование отходов» и виды транспорта для этой цели.

После принятия инициативы на мусоровозы, железнодорожные цистерны или контейнеры будут наносить отличительный знак, сообщающий о том, насколько отходы в них опасны для окружающей среды. Обозначать класс экологической опасности будут на основе классификации Минприроды, в которой отходы I категории самые опасные, а V категории – наименее вредные для экологии.

Также предлагается обозначать особым знаком транспорт, перевозящий газы, легковоспламеняющиеся материалы, радиоактивные вещества. Разработкой этих знаков по поручению кабмина займется **Минтранс**.

Как ранее отметил в комментарии «Парламентской газете» глава Комитета Госдумы по экологии и охране окружающей среды Владимир Бурматов, законопроект может стать очередным шагом к наведению порядка в отрасли. «Мы приветствуем всё, что способствует повышению прозрачности и уровня контроля на каждом этапе утилизации отходов, включая перевозку. В том числе и маркировку транспортных средств, которые перевозят мусор», – сказал он.

<https://www.pnp.ru/economics/transport-s-opasnymi-otkhodami-budut-markirovat.html>

### **ТАСС; 2021.05.14; ГРУЗОБОРОТ МОРСКИХ ПОРТОВ РОССИИ ЗА ЧЕТЫРЕ МЕСЯЦА СОКРАТИЛСЯ НА 4,2%**

Грузооборот российских морских портов по итогам января – апреля 2021 года уменьшился по сравнению с таким же периодом годом ранее на 4,2%, до 268,81 млн тонн, говорится в сообщении **Росморречфлота**.

«Снижение показателя грузооборота связано со значительным падением (на 12,6%) объема перевалки наливных грузов, составившего 138,67 млн тонн. Перевалка сухих грузов выросла на 6,6% и составила 130,14 млн тонн», – отметили в агентстве.

Грузооборот морских портов Арктического бассейна упал на 6,8%, до 30,94 млн тонн, из которых объем перевалки сухих грузов составил 8,89 млн тонн (-3,8%), наливных грузов – 22,05 млн тонн (-8%).

Грузооборот морских портов Балтийского бассейна сократился на 8,5%, до 80,35 млн тонн. При этом объем перевалки сухих грузов вырос на 5,7% и достиг 37,2 млн тонн, а наливных грузов – снизился на 18,1%, до 43,15 млн тонн.

Грузооборот морских портов Азово-Черноморского бассейна составил 81,91 млн тонн (-5,5%). Объем перевалки сухих грузов составил 35,25 млн тонн (+5,7%), наливных грузов – 46,66 млн тонн (-12,5%).

Сильнее других сокращение затронуло грузооборот морских портов Каспийского бассейна, где оно достигло 16,4%, составив 2,46 млн тонн. Однако наибольший вклад в это снижение внесла перевалка сухих грузов, объем которой сократился на 33,6%, до 0,87 млн тонн. Перевалка наливных грузов показала умеренное сокращение на 2,6%, составив 1,59 млн тонн. Дальний Восток остается единственным морским бассейном РФ, остающимся

по динамике грузоперевалки в «зеленой зоне», пояснили в **Росморречфлоте**. Грузооборот морских портов Дальневосточного бассейна вырос на 4,5%, до 73,15 млн тонн. При этом перевалка сухих грузов возросла там на 11,5%, до 47,93 млн тонн, наливных грузов – сократилась на 6,7%, составив в абсолютных цифрах 25,22 млн тонн.

<https://tass.ru/ekonomika/11371409>