



Ежедневный мониторинг СМИ

18 МАЯ 2021

СОДЕРЖАНИЕ

РИА НОВОСТИ; 2021.05.17; ЦЕНТР УПРАВЛЕНИЯ ПАССАЖИРСКИМИ ПЕРЕВОЗКАМИ ЕВРО-2020 ЗАРАБОТАЛ В РФ. 5 РБК; АРТЁМ КОРЕНЯКО; 2021.05.18; ЛЬГОТЫ ПРИЗЕМЛИЛИСЬ В МОСКВЕ	5
РОССИЯ 1; ЕВГЕНИЙ РЕШЕТНЕВ; 2021.05.17; ПЛАНЫ «НОВАТЭКА»: СЕТЬ СПГ-ЗАПРАВОК, РАЗВИТИЕ АРКТИКИ, НАВИГАЦИЯ ПО СМП. ВЕСТИ В 20:00	8
РОССИЯ 24; 2021.05.17; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ В АПРЕЛЕ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКУ ПАССАЖИРОВ В 10 РАЗ.....	9
РОССИЯ 1; ДМИТРИЙ ПИЩУХИН; НЕ ПОДРОСТКОВАЯ ШАЛОСТЬ: В ПЕТЕРБУРГЕ ОБЕЗВРЕДИЛИ «БАНДУ САМОКАТЧИКОВ». ВЕСТИ В 20:00	9
РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2021.05.17; МИХЕЛЬСОН ДОПУСТИЛ НАЧАЛО КРУГЛОГОДИЧНОЙ НАВИГАЦИИ В АРКТИКЕ К 2024 ГОДУ	10
ТАСС; 2021.05.17; ПУТИН ЗАЯВИЛ, ЧТО СПГ-ЗАПРАВКИ ДЕЛАЮТ СЕРЬЕЗНЫЙ ВКЛАД В РАЗВИТИЕ «ЗЕЛеной» ЭНЕРГЕТИКИ	11
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; КИРА ЛАТУХИНА; 2021.05.18; ПЕРЕХОД НА «ЗЕЛЕНый»; ВЛАДИМИР ПУТИН ОЦЕНИЛ РАБОТУ ПО СОЗДАНИЮ СЕТИ ЗАПРАВОК НА СЖИЖЕННОМ ГАЗЕ	12
ВЕДОМОСТИ; МАТВЕЙ КАТКОВ; 2021.05.18; «НОВАТЭК» ВЫВЕДЕТ «АРКТИК СПГ 2» НА ПОЛНУЮ МОЩНОСТЬ НА ГОД РАНЬШЕ; ПРЕДПРИЯТИЕ СТАНЕТ КРУПНЕЙШИМ СПГ-ПРОЕКТОМ В РОССИИ.....	14
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДР ПРОЦЕНКО; 2021.05.18; ЮРИЙ ТРУТНЕВ: СУДОВЕРФЬ «ЗВЕЗДА» ПОЛУЧИТ СОЦИАЛЬНУЮ СФЕРУ ВЫСОКОГО УРОВНЯ.....	16
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.05.18; «АЭРОФЛОТ» СКОРРЕКТИРУЕТ ПОЛЕТНЫЕ ПРОГРАММЫ С УЧЕТОМ НАЦПРОЕКТА ПО ТУРИЗМУ	17

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.05.18; АВАРИЙНЫЙ АПРЕЛЬ; В РОССИИ ВСЮ НЕДЕЛЮ БУДУТ СЛЕДИТЬ ЗА СКОРОСТЬЮ НА ДОРОГАХ.....	19
ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПЛАТОНОВА; 2021.05.18; ОТПУСКНЫЕ ЦЕНЫ: ТУРИСТЫ ГОТОВЫ ЛЕТЕТЬ ЗА ГРАНИЦУ ЗА ЛЮБЫЕ ДЕНЬГИ; АВИАБИЛЕТЫ В ГРЕЦИЮ, БОЛГАРИЮ И ЧЕРНОГОРИЮ С 2019 ГОДА ПОДОРОЖАЛИ В РАЗЫ, СТОИМОСТЬ ПЕРЕЛЕТА ТУДА-ОБРАТНО ДОСТИГАЕТ 100 ТЫС. РУБЛЕЙ	20
ИЗВЕСТИЯ; 2021.05.18; НЕ ТОГО ЖДАЛИ; ЭКСПЕРТ ТУРОТРАСЛИ АЛЕКСАН МКРТЧЯН – ОБ ОТКРЫТИИ АВИАСООБЩЕНИЯ С МАЛЬТОЙ, МЕКСИКОЙ И САУДОВСКОЙ АРАВИЕЙ.....	23
ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.05.18; ЧЕЛНОЧНЫЙ НАБЕГ: «АЭРОФЛОТ» ОТПРАВИТ ЭКИПАЖИ В КОМАНДИРОВКИ БЕЗ БАГАЖА; ПО НОВЫМ ПРАВИЛАМ АВИАПЕРСОНАЛ СМОЖЕТ ВЗЯТЬ С СОБОЙ ТОЛЬКО РУЧНУЮ КЛАДЬ В 10 КГ	26
КОММЕРСАНТЬ; АЙГУЛЬ АБДУЛЛИНА; 2021.05.18; ДОХОДЫ СТОЯТ НЕЛЕТНЫЕ; ЗАРАБОТОК ПИЛОТОВ НЕ УВЕЛИЧИВАЕТСЯ ВОПРОКИ РОСТУ ПАССАЖИРОПОТОКА.....	29
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2021.05.18; ЛАВНА СТАВИТ НА ПРИВЛЕЧЕНИЕ; ПОРТ ПЛАНИРУЕТ УСТАНОВИТЬ ОЧЕНЬ НИЗКУЮ ЦЕНУ ПЕРЕВАЛКИ	31
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2021.05.18; ДЕРЖИ ЗАРЯД ШИРЕ; ВЛАСТИ ГОТОВЯТ ПРОГРАММУ ПОДДЕРЖКИ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ	33
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДРА КОШКИНА; 2021.05.18; БОЛЬШИНСТВО ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ НЕ СООТВЕТСТВУЕТ СТАНДАРТАМ КАЧЕСТВА; ДОЛЯ КАЧЕСТВЕННЫХ ПРОЕКТОВ НЕ ПРЕВЫШАЕТ 25%, ПРИЗНАЕТ ПОЧТИ ПОЛОВИНА УЧАСТНИКОВ РЫНКА.....	35
КОММЕРСАНТЬ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2021.05.18; ПОД РЕФОРМУ ГОСТОРГОВ ОСВЕЖАТ И ПРИЛАВОК; МИНФИН ГОТОВИТСЯ ОБНОВИТЬ ПРАВИЛА ОТБОРА ТОРГОВЫХ ПЛОЩАДОК.....	37
ИЗВЕСТИЯ; ИВАН ПЕТРОВ; 2021.05.18; НАКАТ СТРАСТЕЙ: МОЛОДЧИКИ НА САМОКАТАХ ИЗДЕВАЛИСЬ НАД ЛЮДЬМИ; МАРГИНАЛЫ РАДИ ЗАБАВЫ ДАВИЛИ ПЕШЕХОДОВ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ	38

ВЕДОМОСТИ; ВАЛЕРИЙ КОДАЧИГОВ; 2021.05.18; МИНЦИФРЫ ПРЕДЛАГАЕТ СОЗДАТЬ ГОСОПЕРАТОРА БОЛЬШИХ ДАННЫХ; ЕГО УСЛУГИ БУДУТ ПЛАТНЫМИ ДЛЯ КОММЕРЧЕСКИХ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ.....	41
ТАСС; 2021.05.17; РОССИЯ НАПРАВИТ В ТУРЦИЮ ЭКСПЕРТОВ ДЛЯ ОЦЕНКИ ВОЗМОЖНОСТИ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ТУРОВ.....	42
РБК; АРТЁМ КОРЕНЯКО, ВЛАДИСЛАВ ГОРДЕЕВ, ЕГОР ГУБЕРНАТОРОВ, ЕЛЕНА СУХОРУКОВА; 2021.04.17; «АЭРОФЛОТ» ОТМЕНИЛ РЕЙСЫ В ТУРЦИЮ В ИЮНЕ	44
ТАСС; 2021.05.17; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ В АПРЕЛЕ В 9,7 РАЗА.....	45
ТАСС; 2021.05.17; ПОЯВЛЕНИЕ ВТОРОЙ ПОЛОСЫ АЭРОПОРТА АСТРАХАНИ ПОЗВОЛИТ УДВОИТЬ ПАССАЖИРОПОТОК	46
ТАСС; 2021.05.17; S7 ЗАЯВИЛА О ГОТОВНОСТИ ВОЗОБНОВИТЬ ПЕРЕЛЕТЫ В ИСЛАНДИЮ	46
ТАСС; 2021.05.17; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ОТКРЫВАЮТ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА В МИНСК СО 2 ИЮНЯ.....	46
РИА НОВОСТИ; 2021.05.17; НОВЫЙ ГРУЗОВОЙ АВИАМАРШРУТ СВЯЗАЛ КИТАЙСКИЙ СИАНЬ И НОВОСИБИРСК.....	47
РБК ТАТАРСТАН; 2021.05.17; СТАВКА НА РЕГИОНЫ: АЭРОПОРТ КАЗАНИ ПЛАНИРУЕТ ВЕРНУТЬ 3 МЛН ПАССАЖИРОВ.....	47
РБК; ЕЛИЗАВЕТА ЛАМОВА, АРТЁМ КОРЕНЯКО, НАТАЛИЯ АНИСИМОВА, МИХАИЛ ЮШКОВ; 2021.05.14; СТАРТАП ИЗ ЮАР РЕШИЛ ЗАКУПИТЬ САМОЛЕТЫ SUPERJET 100	48
ТАСС; 2021.05.14; В ПЕТЕРБУРГЕ СОЗДАЛИ ЦИФРОВОЙ КОМПЛЕКС ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ САМОЛЕТОВ ДЛЯ АЭРОПОРТОВ	51
ТАСС; 2021.05.17; СЕВЕРНЫЙ И ВОСТОЧНЫЙ ОБХОДЫ АСТРАХАНИ ПЛАНИРУЕТСЯ ПОСТРОИТЬ ЗА СЧЕТ ФЕДСРЕДСТВ	52
ТАСС; 2021.05.17; ЮЖНЫЙ УРАЛ СТАНЕТ ОДНИМ ИЗ ПЕРВЫХ РЕГИОНОВ, ГДЕ БУДУТ РЕАЛИЗОВАНЫ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ.....	52
ТАСС; 2021.05.17; РОСТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ ВЛОЖИТ 1,85 МЛРД РУБЛЕЙ В МОДЕРНИЗАЦИЮ ТРАМВАЙНОГО ХОЗЯЙСТВА ТАГАНРОГА	53

РАДИО 1; 2021.05.17; «ГРАНИЦА МЕЖДУ ВЫЖИВАНИЕМ И СМЕРТЬЮ». ЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ ИНИЦИАТИВУ СНИЖЕНИЯ НЕШТРАФУЕМОГО ПОРОГА.....	54
ИНТЕРФАКС; 2021.05.17; МУНИЦИПАЛЬНЫЕ АВТОБУСЫ В САХАЛИНСКОЙ ОБЛАСТИ БУДУТ ТОЛЬКО ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ И ГАЗОВЫЕ	55
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2021.05.14; МИНТРАНС ПОДМОСКОВЬЯ ОГРАНИЧИЛ ДО 20 КМ/Ч СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ АРЕНДОВАННЫХ САМОКАТОВ В РЕГИОНЕ.....	56
ТАСС; 2021.05.17; АСТРАХАНСКИЕ ВЛАСТИ ВЫСТУПИЛИ С ИНИЦИАТИВОЙ О РЕКОНСТРУКЦИИ ВОЛГО-КАСПИЙСКОГО КАНАЛА	57
ИНТЕРФАКС; 2021.05.17; БЕЛОРУССИЯ ОБСУЖДАЕТ С РФ КОМПЛЕКСНУЮ МОДЕЛЬ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ В БАЛТИЙСКИХ И АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКИХ ПОРТАХ	57

ПУБЛИКАЦИИ

РИА НОВОСТИ; 2021.05.17; ЦЕНТР УПРАВЛЕНИЯ ПАССАЖИРСКИМИ ПЕРЕВОЗКАМИ ЕВРО-2020 ЗАРАБОТАЛ В РФ

Федеральный центр управления пассажирскими перевозками на чемпионате Европы по футболу 2020 года начал работу в России, сообщается на сайте **Минтранса РФ**.

ЕВРО-2020 должен пройти с 11 июня по 11 июля 2021 года. Ранее УЕФА объявил, что Санкт-Петербург примет дополнительно три матча турнира, которые изначально должны были пройти в Дублине. Таким образом, Петербург примет семь матчей первенства.

«В рамках обеспечения транспортного обслуживания гостей чемпионата Европы по футболу 2020 года, матчи которого пройдут в том числе в Санкт-Петербурге, с сегодняшнего дня начинает свою работу федеральный центр управления пассажирскими перевозками (ФЦУПП) на базе подведомственной Минтрансу АНО «Единая транспортная дирекция», – говорится в сообщении.

Отмечается, что основные задачи центра, в частности, это координация транспортного обслуживания в период подготовки и проведения чемпионата, организация взаимодействия между федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти Санкт-Петербурга и структурами, задействованными в транспортном обеспечении чемпионата, а также моделирование сценариев транспортного обеспечения мероприятий чемпионата на основе данных, получаемых в режиме реального времени.

Работа центра будет осуществляться с 17 мая по 12 июля по графику операционного центра АНО «УЕФА ЕВРО 2020», заключают в **министерстве**.

<https://euro2020.ria.ru/20210517/perevozki-1732613594.html>

РБК; АРТЁМ КОРЕНЯКО; 2021.05.18; ЛЬГОТЫ ПРИЗЕМЛИЛИСЬ В МОСКВЕ

Роман Троценко раскритиковал условия господдержки внутреннего авиасообщения; Владелец «Новапорта» Роман Троценко предупредил о риске срыва поручения президента – об увеличении полетов в обход Москвы – из-за новых условий их субсидирования. Из-за этого может пострадать крупнейшая частная авиакомпания S7

Роман Троценко, владелец крупнейшего аэропортового холдинга «Новпорт» (объединяет 22 региональных аэропорта), раскритиковал новые условия

распределения госсубсидий на выполнение внутренних регулярных пассажирских рейсов, принятые в конце 2020 года. Эти изменения (начали действовать в 2021 году) приведут к «сокращению региональной сети маршрутов», поскольку изменился принцип распределения субсидий: приоритет отдается компаниям с наибольшим количеством российской авиатехники.

Об этом говорится в презентации бизнесмена, которую он представил 28 апреля на заседании комиссии Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) по транспорту и транспортной инфраструктуре. У РБК есть копия документа.

По новым правилам субсидии смогут получать только «некоторое количество крупных компаний», и они будут сконцентрированы в Москве, где базируются перевозчики с максимальным количеством Superjet в парке – авиакомпании «Аэрофлот» и «Россия», следует из презентации. Это противоречит майскому указу **Владимира Путина**, подписанному в 2018 году, который предусматривает, что к 2024 году межрегиональные авиаперевозки в обход Москвы должны составить к 2024 году до 50% от общего количества внутренних рейсов (показатель по итогам 2020-го – около 44%). Из-за изменений принципов распределения субсидий происходит «негативный слом», снижающий долю таких перелетов, заявил бизнесмен.

Все решения, касающиеся условий предоставления субсидий, проходят необходимые процедуры согласования с «причастными структурами и представителями общественности», утверждает представитель Минтранса. По его словам, господдержка перевозок «обеспечивает сбалансированное развитие региональных и московских направлений».

В России действуют две основные программы субсидирования внутренних авиарейсов – в рамках постановлений правительства № 1242 от 25 декабря 2013 года и № 215 от 2 марта 2018 года.

Первая программа направлена на формирование маршрутной сети в обход Москвы преимущественно на региональных самолетах. В 2020 году 23 авиакомпании (крупнейшая из них – S7, подконтрольная семье Владислава Филева, ее базовый аэропорт в Новосибирске входит в холдинг «Новпорт») получили по ней свыше 9 млрд руб., выполнили 49,4 тыс. рейсов по 389 маршрутам и перевезли более 2 млн пассажиров, указывал **глава Росавиации Александр Нерадько** в марте 2021 года на расширенном заседании коллегии ведомства.

Вторая программа касается перевозки незащищенных групп населения по специальным тарифам на магистральных маршрутах, в том числе через Москву. В 2020 году 13 авиакомпаний (в ней участвовали «Аэрофлот», S7 и «Уральские авиалинии») получили более 6,3 млрд руб. субсидий и перевезли

753,9 тыс. пассажиров по 134 маршрутам, в том числе 102 тыс. на Дальний Восток и обратно, 25 тыс. – в Симферополь, 7 тыс. – из Калининграда.

За период действия этих двух программ с 2013 по 2020 год господдержка способствовала развитию региональных перевозок в обход Москвы, заявил Троценко, выступая на заседании комиссии РСПП: доля таких рейсов выросла с 37% в 2017 году до 44% в 2020-м. На московском направлении в 2020 году субсидировались только 9% рейсов, на региональных направлениях – 43%.

Но такие принципы распределения субсидий критиковал **Виталий Савельев**, который до ноября прошлого года возглавлял «Аэрофлот». За время пандемии перевозчик уступил первое место S7 на фоне приостановки полетов за рубеж и переориентации на внутренние рейсы. «Они (S7) летают не только из столичного Домодедово, но и из новосибирского Толмачево. При этом на них распространяется постановление правительства № 1242 о субсидировании региональных перевозок внутри России, подчеркиваю, не из Москвы, – говорил он летом 2020 года. – Им помогают – они летают. А мы не можем. Более 240 машин из 360 встали на прикол». «Аэрофлоту» удалось вернуть первое место только по итогам апреля 2021 года.

После перехода **Савельева** на пост **министра транспорта** правительство стало менять принципы субсидирования авиаперевозок. Уже в конце ноября 2020 года **Росавиация** объявила, что около 70% от общей суммы субсидий, предоставляемых по постановлению № 1242, будут использованы на маршрутах, по которым летают российские региональные самолеты Superjet 100. А в январе 2021 года премьер **Михаил Мишустин** внес изменения и в постановление № 215, которые также предполагают приоритет при предоставлении поддержки авиакомпаниям с самолетами российского производства, отмечает главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов.

«Приоритеты, обозначенные в корректировках к постановлению [№ 215], сформированы исходя из основ государственной политики в области гражданской авиации и потребностей регионов», – утверждает представитель Минтранса.

В чем Троценко увидел риск

Из-за изменения принципа распределения субсидий только за первые четыре месяца 2021 года доля регулярных рейсов в обход Москвы снизилась на 1 п.п., до 43%, следует из презентации «Новаворта». Согласно документу, количество субсидируемых маршрутов уже сократилось на 16%, до 266 (из 95 городов). «Приоритет [авиакомпаниям с] SSJ приводит к тому, что при одинаковом выделенном объеме средств сокращается частота выполнения полетов на направлении и в целом сокращается маршрутная региональная

сеть. Остаются неохваченными маршруты с короткими дистанциями, нуждающиеся в максимальной поддержке», – указывает Троценко.

Теперь меры поддержки применяются не к направлениям полетов, а к перевозчикам. «В сегодняшней ситуации новые принципы распределения приведут к концентрации субсидий в Москве», – указывает бизнесмен. Борисов также предупреждает о риске такого перекоса маршрутной сети компаний, получающих большинство субсидий.

Условие о максимальном количестве российской авиатехники фактически сформулировано «под одну из российских авиакомпаний», добавила **пресс-секретарь S7 Group Ирина Дунькова**. Она не назвала эту компанию, но крупнейший эксплуатант Superjet – группа «Аэрофлот» (с 2021 года одноименная авиакомпания «Аэрофлот» начала передавать российские суда другой компании группы – «России»). РБК направил запрос в **пресс-службу «Аэрофлота»**.

Изменения принципов предоставления субсидий также могут привести к замедлению восстановления рынка внутренних перевозок, говорит Дунькова. В первом квартале 2021 года российские авиакомпании на рейсах внутри страны перевезли почти 15 млн пассажиров, что на 2% больше по сравнению с аналогичным периодом 2020 года.

Правительству будет рекомендовано вернуться к принципу распределения субсидий по маршрутам, а не по авиакомпаниям – в целях сохранения устоявшейся межрегиональной сети маршрутов, указано в проекте протокола заседания комиссии РСПП, с которым ознакомился РБК (пока не подписан). «Предложения РСПП в правительство не поступали», – сообщили в **пресс-службе правительства**. РБК направил запрос в **пресс-службу Минфина**.

<https://www.rbc.ru/newspaper/2021/05/18/609e69379a7947ef3e437e43>

РОССИЯ 1; ЕВГЕНИЙ РЕШЕТНЕВ; 2021.05.17; ПЛАНЫ «НОВАТЭКА»: СЕТЬ СПГ-ЗАПРАВОК, РАЗВИТИЕ АРКТИКИ, НАВИГАЦИЯ ПО СМП. ВЕСТИ В 20:00

Пандемия коронавируса не помешала реализации крупнейших проектов газовой компании «Новатэк». Об этом председатель правления компании Леонид Михельсон сообщил на рабочей встрече с **Владимиром Путиным**. Флагманский проект по производству сжиженного природного газа «Ямал-СПГ» работает на 114 процентов от запланированной мощности. В ближайшее время компания рассчитывает на круглогодичную навигацию по СМП.

<https://www.vesti.ru/video/2298732>

На ту же тему:

<https://www.vesti.ru/video/2298659>

<https://www.vesti.ru/video/2298557>

https://www.1tv.ru/news/2021-05-17/406632-glava_novatek_leonid_mihelson_dolozhil_prezidentu_o_tekushey_rabote_i_planah_kompanii

РОССИЯ 24; 2021.05.17; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ В АПРЕЛЕ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКУ ПАССАЖИРОВ В 10 РАЗ

Российские авиакомпании в апреле 2021 перевезли 7,2 миллиона пассажиров, что в 9,7 раза больше, чем в апреле прошлого года (739 тысяч человек) – в первый месяц массовых глобальных ограничений, сообщила Росавиация. Поток пассажиров вырос вопреки ограничению полетов в Турцию.

Но апрельский показатель по-прежнему на четверть меньше, чем в доковидный апрель 2019 года. В апреле 2021 «Аэрофлот» сохранил лидерство – перевез 1,37 миллиона пассажиров. Авиакомпания «Сибирь» на втором месте (1,35 миллиона пассажиров). На третьем – «Победа» (1 миллион человек). Далее «в пятерке» крупнейших – «Уральские авиалинии» (617 тысяч), «Россия» (636 тысяч пассажиров).

Всего за январь-апрель 2021 перевезено 24,2 миллиона пассажиров, что соответствует перевозкам за аналогичный период прошлого года.

Российские авиакомпании в 2020 году перевезли около половины пассажиров, которые были годом ранее. С января по декабрь 2020 года российские авиакомпании обслужили 69,17 миллиона пассажиров, что на 46% меньше чем годом ранее – 128,1 миллиона человек. «Аэрофлот» в 2020 году сохранил лидерство на российском рынке – 14,6 миллиона пассажиров (– 61% по сравнению с 2019 годом). На втором месте – «Победа», которая входит в группу «Аэрофлота», – 9,1 миллиона пассажиров (– 12%). На третьем месте среди российских авиакомпаний – «Россия» с 5,7 миллионами пассажиров (–51%). «Уральские авиалинии» перевезли 5,6 миллиона пассажиров (– 41% к 2019 году), «Сибирь» (S7 Airlines) снизила перевозку пассажиров на 31% до 12,3 миллиона пассажира.

<https://www.vesti.ru/video/2298576>

РОССИЯ 1; ДМИТРИЙ ПИЩУХИН; НЕ ПОДРОСТКОВАЯ ШАЛОСТЬ: В ПЕТЕРБУРГЕ ОБЕЗВРЕДИЛИ «БАНДУ САМОКАТЧИКОВ». ВЕСТИ В 20:00

Это можно было бы объяснить подростковой шалостью, если бы не последствия. Группа молодежи устроила гонки на самокатах на оживленном Невском проспекте. На кадрах с камер видеонаблюдения хорошо видно, как молодые люди провоцировали прохожих, нарочно сталкиваясь с ними.

<https://www.vesti.ru/video/2298759>

<https://www.vesti.ru/video/2298715>

РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2021.05.17; МИХЕЛЬСОН ДОПУСТИЛ НАЧАЛО КРУГЛОГОДИЧНОЙ НАВИГАЦИИ В АРКТИКЕ К 2024 ГОДУ

Совладелец НОВАТЭКа Леонид Михельсон на встрече с президентом **Владимиром Путиным** заявил о возможном начале круглогодичной навигации по Северному морскому пути в 2023–2024 годах. Сейчас этот маршрут работает только 8 месяцев в году

Совладелец и предправления НОВАТЭКа Леонид Михельсон заявил о планах начать круглогодичную навигацию по Северному морскому пути в Арктике в 2023–2024 годах.

«Нам это очень надо, обсуждаем с «Росатомом», с «Росатомфлотом» ледокольным, – в 2023 году, все-таки с 2023 на 2024, выйти уже на круглогодичную [навигацию]», – заявил он на встрече с президентом **Владимиром Путиным** в понедельник, 17 мая. РБК направил запрос в пресс-службу «Росатома» (оператор СМП).

НОВАТЭК, который владеет на Ямале заводом по производству сжиженного природного газа (СПГ) «Ямал СПГ» мощностью 16,5 млн т в год и строит новый завод «Арктик СПГ-2» (19,8 млн т СПГ в год), – один из крупнейших грузоотправителей в Арктике.

Традиционно навигация по Севморпути закрывается в ноябре и открывается в июле. Михельсон рассказал **Путину**, что в 2020 году и январе–феврале 2021 года компания сделала «уникальные рейсы» по этому арктическому маршруту. «Открыли навигацию в мае месяце, и в январе–феврале еще сделали вместе с «Совкомфлотом», с «Росатомом», я считаю, уникальные рейсы», – подчеркнул он, добавив, что этот эксперимент приблизил начало круглогодичной эксплуатации СМП.

Основная проблема для начала круглогодичной эксплуатации состоит в необходимости прохождения восточной части маршрута со сложной ледовой обстановкой – толщина льдов там может достигать четырех метров. До конца 2022 года должны быть сданы два ледокола ледового класса «Сибирь» и «Урал», которые помогут сформировать условия для решения этой проблемы, говорил ранее совладелец НОВАТЭКа.

Рост производства СПГ на заводах НОВАТЭКа на Ямале требует режима круглогодичной проводки, говорит управляющий директор рейтинговой службы НРА Сергей Гришунин. Несмотря на потепление, которое наблюдается в последние годы, проходка газозовов даже ледового класса в

зимние периоды чреваты опасностями повреждения кораблей, пояснил он. Однако появление новых ледоколов может упростить ситуацию, добавил он.

В марте 2018 года **Путин** в рамках послания к Федеральному собранию поставил задачу сделать СМП «глобальной конкурентной транзитной артерией» и к 2024 году увеличить грузооборот по нему до 80 млн т (на тот момент грузооборот составлял 17 млн т, а по итогам 2020 года вырос до 32 млн т).

Длина СМП от Карских ворот до бухты Провидения составляет 5,6 тыс. км, от Санкт-Петербурга до Владивостока – 14 тыс. км, это на 40% короче, чем путь через Суэцкий канал – 24 тыс. км. Но при этом сейчас перевозка по маршруту через Арктику дороже на 30%, чем по Суэцкому каналу.

Глава Минтранса Виталий Савельев недавно заявлял, что время прохождения судов по СМП к 2030 году должно сократиться с 14 до десяти дней. «Это возможно, по нашим оценкам, к 2030 году, но для этого на самом деле очень многое нужно сделать, начиная с создания условий для приема судов, кончая созданием специальной спутниковой группировки, которая будет работать над ледовой обстановкой, помогать нашим судам быстрее преодолевать этот участок», – сказал он.

<https://www.rbc.ru/business/17/05/2021/60a258809a79475fce559967>

ТАСС; 2021.05.17; ПУТИН ЗАЯВИЛ, ЧТО СПГ-ЗАПРАВКИ ДЕЛАЮТ СЕРЬЕЗНЫЙ ВКЛАД В РАЗВИТИЕ «ЗЕЛеной» ЭНЕРГЕТИКИ

Президент России Владимир Путин высоко оценил планы компании «Новатэк» по строительству СПГ-заправок. По мнению главы государства, это помогает развитию «зеленой» энергетики.

На встрече в Кремле с президентом председатель правления «Новатэк» Леонид Михельсон рассказал, что в ближайшее время планируется открытие СПГ-заправок на трассе Санкт-Петербург – Челябинск, а также о таких заправках в Германии и Польше.

«Это отлично, потому что это серьезный вклад в развитие «зеленой» энергетики», – сказал **Путин**. Он также одобрил открытие заправок в других странах, «имея в виду планы декарбонизации экономики в Европе». «Вот как раз углеродно-нейтральная заправка в Германии», – уточнил Михельсон. «Супер», – оценил президент.

Руководитель «Новатэк» заверил, что в России создаются многопрофильные заправки, на которых «можно заправляться и СУГом, а можно заправляться и СПГ, и некоторые заправки даже компримированные (с компримированным газом – прим. ТАСС), в зависимости от двигателя».

«Чем больше будет заправок, тем больше будет двигателей», – отметил глава государства.

<https://tass.ru/ekonomika/11390853>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2021/05/17/putin-ocenil-plany-po-sozdaniiu-seti-spg-zappravok.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; КИРА ЛАТУХИНА; 2021.05.18; ПЕРЕХОД НА «ЗЕЛЕНЫЙ»; ВЛАДИМИР ПУТИН ОЦЕНИЛ РАБОТУ ПО СОЗДАНИЮ СЕТИ ЗАПРАВOK НА СЖИЖЕННОМ ГАЗЕ

В ближайшее время трасса Санкт-Петербург – Челябинск будет полностью оснащена заправками со сжиженным природным газом. Строятся они и за рубежом. Это серьезный вклад в развитие «зеленой» энергетики, считает президент. Об этом и других проектах в сфере СПГ **Владимир Путин** поговорил с председателем правления «Новатэка» Леонидом Михельсоном на встрече в Кремле.

В Магнитогорске ввели малотоннажный, на 40 тысяч тонн, завод по сжижению природного газа и последующего использования в качестве газомоторного топлива. «Планируем в ближайшее время закрыть трассу Санкт-Петербург – Челябинск полностью СПГ-заправками, в том числе и южное направление», – сообщил Михельсон. «Заправки строим, в том числе у нас уже в Германии около десяти СПГ-заправок, в Польше», – добавил он.

«Это отлично, потому что это серьезный вклад в развитие «зеленой» энергетики», – оценил **Владимир Путин**. «Мы выходим по зарубежным заправкам где-то на две тысячи тонн в месяц, это приличное количество», – сказал Михельсон. «Да, отлично, имея в виду планы декарбонизации экономики в Европе», – кивнул президент. При этом в Германии как раз углеродно-нейтральная заправка, уточнил собеседник. «Супер. У нас такие же строятся?» – поинтересовался **Путин**. «У нас лучше. Мы строим многопрофильные», – последовал ответ.

Михельсон также рассказал о проекте «Арктик СПГ-2» и создании центра строительства крупнотоннажных сооружений. «Все важно», – заметил **Путин**. «В прошлом году, несмотря на ковид, нам удалось ввести несколько объектов», – сообщил бизнесмен. В пять-шесть раз увеличен объем геологоразведочных работ. «Флагманский проект «Ямал СПГ» стабильно работает и показывает 114 процентов от проектной мощности», – доложил он. В прошлом году произвели 50 млн тонн, если считать с начала запуска. Пять процентов от мирового производства сжиженного природного газа, уточнил председатель правления компании. Президент поздравил с такими результатами.

В прошлом году и в январе-феврале сделали уникальные рейсы по Северному морскому пути, продолжил докладчик. «И это еще один, а может быть, даже два шага к круглогодичной эксплуатации Северного морского пути. Нам это очень надо, обсуждаем с «Росатомом», с «Росатомфлотом» ледокольным – в 2023 году, все-таки с 2023-го на 2024 год, выйти уже на круглогодичную навигацию», – заявил он. «У них все идет по плану, работа по ледоколам», – заметил Путин. «Должен быть в конце этого года еще один ледокол», – подтвердил Михельсон.

Несмотря на пандемию, получилось следовать графику реализации проекта «Арктик СПГ-2», который осуществляется с иностранными партнерами – французскими, китайскими и японскими. Пуск первой линии – 2023 год, второй – 2024 год. Планировали третью линию в 2026 году, но получается ускориться, так что ее можно будет запустить в 2025-м. «Циклопические сооружения», – посмотрел слайды президент. Важно, что на «Ямал СПГ» локализация была примерно 30 процентов, по «Арктик СПГ» можно будет достичь более 50 процентов. «Следующие будут не менее 70», – добавил Михельсон.

Строится криогенный стенд, без которого невозможно делать оборудование. «В мире их, по-моему, два, и оба в Америке», – сравнил докладчик. На «Ямал СПГ», например, большие криогенные насосы заказывали у японской компании, и они их испытывали в Америке. А сейчас можно это будет делать в России. «Для испытаний и компрессоров, и насосов, полностью все», – уточнил он. «И дальше расписана локализация – на скольких заводах какой важнейшей техники. Работа движется. Минпром думал, думал, но сейчас включился во все. Ждем от него еще большей помощи, все-таки на НИОКРы надо помогать промышленникам», – заметил Михельсон.

В планах на 2024-2030 годы, возможно, произвести еще четыре линии сжижения общей мощностью более 26 млн тонн. В целом будет 80 тысяч рабочих мест, и плюс еще заказы на «Звезде» – каждый год по пять танкеров, где-то 26-30 танкеров до 2030 года. «Прикинули – где-то 0,15 процента ВВП ежегодно будет приносить только эта стройка», – подсчитал докладчик. К 2030 году загрузка обеспечит 64 млн тонн СПГ, 90 млн тонн грузов по Северному морскому пути, сказал он. В марте было принято постановление правительства с выходом на 140 млн тонн сжиженного природного газа к 2035 году, напомнил председатель правления «Новатэка». «Львиную долю можно будет сделать как раз на этих производствах», – считает он.

<https://rg.ru/2021/05/17/putin-ocenil-rabotu-po-sozdaniiu-seti-zappravok-na-szhizhennom-gaze.html>

ВЕДОМОСТИ; МАТВЕЙ КАТКОВ; 2021.05.18; «НОВАТЭК» ВЫВЕДЕТ «АРКТИК СПГ 2» НА ПОЛНУЮ МОЩНОСТЬ НА ГОД РАНЬШЕ; ПРЕДПРИЯТИЕ СТАНЕТ КРУПНЕЙШИМ СПГ-ПРОЕКТОМ В РОССИИ

Проект «Арктик СПГ 2» выйдет на полную мощность уже в 2025 г. Об этом 17 мая на встрече с президентом **Владимиром Путиным** сообщил председатель правления, крупнейший акционер «Новатэка» Леонид Михельсон. Проект предполагает строительство на Гыданском полуострове в ЯНАО трех линий по сжижению природного газа мощностью 6,6 млн т в год каждая (совокупно 19,8 млн т). Ресурсной базой «Арктик СПГ 2» является месторождение «Утреннее» (запасы по стандартам PRMS – 1,43 трлн куб. м газа), также расположенное на полуострове Гыдан. Проект оценивается более чем в \$21 млрд. Акционерами помимо самого «Новатэка» (он владеет 60%) являются французская Total, китайские CNPC и SINOPEC, а также консорциум японских Mitsui и JOGMEC (каждому принадлежит по 10%).

Строительство началось осенью 2019 г. По данным «Новатэка», по состоянию на конец I квартала текущего года готовность всего проекта «Арктик СПГ 2» оценивалась в 39%, готовность первой производственной линии – в 53%. Михельсон сказал президенту, что запуск первой и второй линий предприятия по сжижению природного газа состоится, как и планировалось, в 2023 и 2024 гг. Запуск же третьей линии, первоначально запланированный на 2026 г., может быть произведен на год раньше.

В марте текущего года правительство РФ приняло стратегию по развитию производства сжиженного природного газа (СПГ), согласно которой к 2035 г. в стране будет выпускаться до 140 млн т сжиженного газа в год. Из них порядка 64 млн т уже к 2030 г. сможет обеспечить «Новатэк», пообещал Михельсон президенту. В «Новатэке» пояснили «Ведомостям», что на встрече с президентом речь шла о технической возможности производства на мощностях Центра строительства крупнотоннажных морских сооружений (специализированная верфь в с. Белокаменка Мурманской области) до 2030 г. четырех оснований гравитационного типа (платформы для размещения оборудования по производству, хранению и отгрузке СПГ. – «Ведомости») дополнительно к «Арктик СПГ 2». «Это с учетом имеющегося производства на «Ямал СПГ» и обеспечит целевой объем в 64 млн т», – указали в «Новатэке».

Михельсон также отметил, что в процессе расширения мощностей компании по выпуску СПГ будет увеличиваться и локализация оборудования для выпуска сжиженного газа: «На «Ямал СПГ» у нас локализация была где-то 30%, по «Арктик СПГ 2» я считаю, что мы достигнем более 50%, следующие [проекты] будут не менее 70%».

«Новатэк», выбирая стратегию ускоренного выхода на полную мощность «Арктик СПГ 2», ориентируется на рыночную конъюнктуру, говорит

директор по исследованиям Vygon Consulting Мария Белова. «На горизонте ближайших 5–7 лет именно 2025 год является лучшим для запуска новых СПГ-заводов: спрос и предложение сжиженного газа в этот момент будут близки к балансу (в отличие от избытка газа последних лет) и загрузка действующих заводов в среднем по миру будет составлять 90% против 83% в 2020 г. Это благоприятно отразится на ценах», – поясняет она. Позднее, начиная с 2026 г., запускать производства начнут другие ведущие игроки, в том числе Катар, который «долго почивал на лаврах» глобального лидера СПГ, не увеличивая свои мощности. Это, по словам эксперта, снизит загрузку заводов по всему миру и приведет к давлению на цены сжиженного газа, поэтому вывести «Арктик СПГ 2» на полную мощность до этого момента стратегически верное решение. Запуск третьей технологической линии «Арктик СПГ 2» с опережением в один год и, соответственно, более ранний старт реализации газа принесут проекту дополнительную выручку в объеме 203 млрд руб., подсчитала Белова.

В свою очередь, аналитик по газу Центра энергетики МШУ «Сколково» Сергей Капитонов добавляет, что, согласно оценкам Rystad Energy, в период между 2026 и 2030 г. на рынок не выйдет около 9 млн т изначально анонсированных проектов по выпуску сжиженного газа, что потенциально может создать рыночный дефицит. А попасть в «окно возможностей» глобального рынка СПГ – это крупный приз для любого оператора СПГ-завода, говорит он.

Сегодня в России лишь два действующих крупнотоннажных СПГ-проекта: «Ямал СПГ» «Новатэка» (18,8 млн т по итогам 2020 г.), расположенный в 70 км от «Арктик СПГ 2», и «Сахалин-2» госкомпании «Газпром» (11,6 млн т). Фактическая мощность обоих предприятий оказалась выше проектируемой.

Также планируется строительство нескольких новых СПГ-заводов: до 2023 г. «Газпром» и «Русгаздобыча» хотят построить в порту Усть-Луга в Ленобласти «Балтийский СПГ» мощностью 10 млн т в год. К 2035 г. «Газпром» планирует реализовать проект «Штокмановский СПГ», ресурсной базой для которого должно стать Штокмановское месторождение в Баренцевом море. Однако его сроки неоднократно сдвигались, а планируемая мощность выросла с 7,5 млн до 30 млн т в год. К 2027 г. планируется создание в Хабаровском крае «Дальневосточного СПГ» на базе запасов «Сахалина-1», который в перспективе сможет производить до 10 млн т сжиженного газа. Проект реализуют «Роснефть» (20%), американская ExxonMobil (30%), японская Sodeco (30%) и индийская ONGC (20%).

Согласно стратегии развития выпуска СПГ, дополнительный объем частных инвестиций в экономику РФ к 2030 г. должен составить порядка \$150 млрд.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/05/17/870098-novatek-arktik>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДР ПРОЦЕНКО; 2021.05.18; ЮРИЙ ТРУТНЕВ: СУДОВЕРФЬ «ЗВЕЗДА» ПОЛУЧИТ СОЦИАЛЬНУЮ СФЕРУ ВЫСОКОГО УРОВНЯ

Заместитель председателя правительства РФ – полномочный представитель президента РФ в ДФО Юрий Трутнев, министр РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики Алексей Чекунов, губернатор Приморского края Олег Кожемяко посетили судостроительный комплекс «Звезда» и ознакомились с ходом создания социальной инфраструктуры для работников предприятия.

«В портфеле «Звезды» – 56 заказов на новые суда, – отметил полпред главы государства. – На верфи в первую очередь идет строительство газозводов, судов обслуживания, танкеров. Но мы одинаково внимательно следим и за производственной работой комплекса, и за строительством жилья для работников предприятия, созданием социальной инфраструктуры», – подчеркнул Юрий Трутнев.

Сегодня в Большом Камне – базовом городе приморских судостроителей – быстрыми темпами сооружается не только жилье. В городе строятся дороги, школа, медицинские учреждения. К настоящему времени завершено строительство детской поликлиники, до конца мая учреждение будет дооснащено необходимым оборудованием, проводится работа по передаче прав управления муниципальному образованию.

«Здесь будут предоставляться услуги от дневного стационара до консультации узких специалистов, – сообщил высоким гостям главный врач поликлиники центральной районной больницы Михаил Молдованов. Передовое оборудование позволяет проводить обширный спектр обследований и лечений. Представлен большой ассортимент форм восстановительного лечения, предусмотрена клиника лабораторной диагностики, которая будет обслуживать и взрослое население».

«Строительство поликлиники и школы в Большом Камне профинансировано из средств программы «Дальневосточная единая субсидия», – пояснил министр по развитию Дальнего Востока и Арктики Алексей Чекунов. – По линии Минвостокразвития на реализацию этих объектов и других мероприятий направлено более 4 миллиардов рублей. Финансирование комплексного плана развития, принятого год назад, со стороны министерства осуществлялось опережающими темпами. Необходимо ускорить работу по проектированию и строительству всех остальных объектов социальной сферы, инфраструктуры, направив на это усилия всех федеральных органов исполнительной власти. Чтобы социальная и городская среда Большого Камня соответствовала промышленному потенциалу города».

Полпред президента, министр по развитию Дальнего Востока и губернатор Приморского края также ознакомились с работой Дальневосточного судостроительного колледжа, который в прошлом году был определен

опорным колледжем по подготовке кадров в сфере судостроения и судоремонта. Основными стратегическими партнерами учебного заведения являются ОАО «Дальневосточный центр судостроения и судоремонта», Дальневосточный завод «Звезда», судостроительный комплекс «Звезда». Обучающиеся профильных направлений подготовки проходят практику на заводе и судоверфи. ОАО «Дальневосточный центр судостроения и судоремонта» совместно с министерством образования Приморского края разработало дорожную карту по подготовке кадров с учетом потребности в кадрах предприятий судостроительной и судоремонтной отрасли региона. Кроме того, на базе колледжа специалисты обоих заводов проходят переподготовку и повышают квалификацию», – уточнили в колледже.

«Хотелось бы большей динамики в создании социальной инфраструктуры в Большом Камне, в строительстве жилья для людей, дорог, инфраструктуры, поликлиник, школы – оценил увиденное Юрий Трутнев. – Замечательно, что в Большом Камне построена новая поликлиника, судостроительный колледж получил новое оборудование. Но есть вопросы, которые еще нужно решить. Например, отремонтировать дороги, модернизировать коммунальные сети. Люди должны получить достойные условия для жизни», – подчеркнул полпред главы государства.

<https://rg.ru/2021/05/17/reg-dfo/iurij-trutnev-sudoverf-zvezda-poluchit-socialnuiusferu-vysokogo-urovnia.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.05.18; «АЭРОФЛОТ» СКОРРЕКТИРУЕТ ПОЛЕТНЫЕ ПРОГРАММЫ С УЧЕТОМ НАЦПРОЕКТА ПО ТУРИЗМУ

Авиакомпания «Аэрофлот» готова корректировать собственные полетные программы для перевозки туристов по направлениям, которые получат развитие в ходе реализации нацпроекта «Туризм и индустрия гостеприимства». Об этом сообщил «РГ» заместитель генерального директора авиакомпании Андрей Панов.

«Темпы развития внутреннего туризма плотно связаны с темпами развития национальной туристической инфраструктуры, поэтому мы внимательно следим за новыми проектами комплексного развития туризма, и готовы в случае необходимости корректировать собственные полетные программы при возникновении спроса», – сказал он.

По словам Панова, спрос на перелеты, связанные с внутренним туризмом, существенно вырос, в авиакомпании рассчитывают, что он сохранится в следующие годы. «Мы создаем новые маршруты и направления, связывающие между собой российские города и курортные направления», – добавил он.

Как отметила генеральный директор Агентства стратегических инициатив Светлана Чупшева, нацпроект по туризму позволит комплексно подойти к созданию новых туристических территорий и формированию «впечатляющих туристических продуктов, отвечающих запросам современных путешественников». «Национальный проект «Туризм и индустрия гостеприимства» сформирован исходя из пользовательских путей туриста и предпринимателя, и в этом его достоинство. Важно, что туризм рассматривается как значимая и перспективная отрасль экономики, которая позволяет создать дополнительные точки роста в регионах, обеспечить мультипликативный социально-экономический эффект», – уверена Чупшева.

В рамках нового нацпроекта предполагается за 10 лет создать в стране качественно новую туристическую инфраструктуру, пояснил директор АО «Корпорация Туризм.РФ» Сергей Суханов. По его словам, уже подписаны соглашения с инвесторами по шести первым проектам. Они подразумевают строительство отелей, горнолыжных, бальнеологических и развлекательных курортов. «В нацпроекте предусмотрен целый ряд мер поддержки бизнеса, которые сделают инвестиции в туризм более привлекательными и безопасными. Так, вхождение в нацпроект позволит бизнесу получить, например, льготные кредиты, обеспечивающую инфраструктуру, софинансирование проектов со стороны корпорации, административную поддержку и многое другое, – добавил Суханов. – Кроме того, в рамках мастер-планирования, которое будет проводить Корпорация, крупные туристические территории разделим на лоты и предложим их разным инвесторам. Таким образом, нацпроект позволит привлечь в отрасль не только крупный, но и средний бизнес».

Например, только в Ульяновской области планируется реализовать 35 туристических инвестиционных проектов на сумму более 1,2 млрд рублей, рассказал временно исполняющий обязанности губернатора Ульяновской области Алексей Русских. По его словам, в регионе будет создано более 250 дополнительных рабочих мест для жителей. «Четкие механизмы взаимодействия между корпорацией и инвесторами создадут условия для обеспечения возвратности сложных инфраструктурных инвестиций, создания десятков тысяч новых рабочих мест и комплексного развития целых регионов нашей страны», – считает генеральный директор Курорта Красная Поляна Андрей Круковский.

Нацпроект «Туризм и индустрия гостеприимства» 29 апреля презентовал **вице-премьер** Дмитрий Чернышенко. К 2030 году в России планируется создать в туристической отрасли 4,7 млн рабочих мест, увеличить число внутренних поездок в 2,5 раза до 140 млн, а экспорт туристических услуг нарастить до 22 млрд долларов.

«Кадры и инвестиции – базис развития любой отрасли, а с учетом нацпроекта это будет квантовый скачок. Особое внимание к образовательным программам и повышению квалификации, систематизации подходов и мероприятий для привлечения инвестиций, поддержки лучших региональных практик позволят решить насущные вопросы с инфраструктурой и сервисом, которых сейчас явно не хватает, – говорит президент Общенационального союза индустрии гостеприимства. – Путешествия по стране станут новой национальной идеей. В конечном итоге мы говорим о нацпроекте как фундаменте развития не просто отрасли экономики, а страны в целом за счет комплексных междисциплинарных управленческих решений и масштабных финансовых вливаний».

<https://rg.ru/2021/05/18/aeroflot-skorrektiruet-poletnye-programmy-s-uchetom-nacproekta-po-turizmu.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.05.18; АВАРИЙНЫЙ АПРЕЛЬ; В РОССИИ ВСЮ НЕДЕЛЮ БУДУТ СЛЕДИТЬ ЗА СКОРОСТЬЮ НА ДОРОГАХ

В России стартовала Шестая глобальная неделя безопасности дорожного движения, объявленная Организацией Объединенных Наций. Задача – снижение скорости там, где транспортные потоки пересекаются с пешеходными. А накануне Госавтоинспекция разместила данные об аварийности за апрель. Результат – катастрофический. В разы выросло и количество аварий, и количество погибших в них, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Общее число аварий выросло на 34,5 процента и составило 8751 ДТП. Число погибших в них людей увеличилось на 1,5 процента – 800 человек. Количество аварий, в которых пострадали дети, увеличилось на 182,4 процента, составив 1152 ДТП. Количество погибших в них детей увеличилось в полтора раза. Всего погибли 35 детей. Число наездов на пешеходов выросло почти в два раза – на 98,1 процента. Зафиксировано 2677 ДТП. В них погибли 198 человек, что на 28,6 процента больше, чем в апреле прошлого года.

Однако эти данные не говорят о катастрофе. Дело в том, что апрель прошлого года – не показательный месяц. Именно тогда началась массовая самоизоляция граждан в связи с пандемией. На дорогах никого не было. И если сейчас взять данные за четыре месяца с начала года, то окажется, что аварийность у нас снижается, даже по сравнению с прошлым «карантинным» годом. Снижается как общее количество аварий, так и число погибших в них людей. Меньше происходит наездов на пешеходов, меньше в ДТП попадают мотоциклисты. И только детский травматизм с начала этого года идет в рост.

Увеличилось как число погибших в них детей, так и количество ДТП с их участием. Всего с начала года в этих авариях погибли 132 ребенка, что почти на треть больше, чем за аналогичный период прошлого года. При этом даже в «некарантинном» 2019 году при более высоком количестве ДТП с детьми число погибших было меньше – 121 ребенок.

Начавшаяся Шестая глобальная неделя безопасности направлена на привлечение внимания к уязвимому положению пешеходов. По данным Всемирной организации здравоохранения, снижение средней скорости на 5 процентов может привести к сокращению числа ДТП со смертельным исходом на 30 процентов. Для взрослого пешехода в случае наезда автомобиля, движущегося со скоростью 50 км/ч, вероятность гибели составляет около 20 процентов. При скорости 80 км/ч риск летальности возрастает почти до 60 процентов. Для детей и пожилых людей эти риски еще выше.

<https://rg.ru/2021/05/17/v-rossii-vsiu-nedeliu-budut-sledit-za-skorostiu-na-dorogah.html>

ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПЛАТОНОВА; 2021.05.18; ОТПУСКНЫЕ ЦЕНЫ: ТУРИСТЫ ГОТОВЫ ЛЕТЕТЬ ЗА ГРАНИЦУ ЗА ЛЮБЫЕ ДЕНЬГИ; АВИАБИЛЕТЫ В ГРЕЦИЮ, БОЛГАРИЮ И ЧЕРНОГОРИЮ С 2019 ГОДА ПОДОРОЖАЛИ В РАЗЫ, СТОИМОСТЬ ПЕРЕЛЕТА ТУДА-ОБРАТНО ДОСТИГАЕТ 100 ТЫС. РУБЛЕЙ

Российским туристам доступно крайне мало зарубежных направлений, и новое решение оперштаба по борьбе с COVID-19 по возобновлению авиасообщения с Исландией, Мальтой, Мексикой, Португалией и Саудовской Аравией ситуацию пока не изменило. Долгожданные Кипр, Болгария, Черногория и Хорватия открыты не были. Количество рейсов в Грецию также не увеличили, хотя туроператоры надеются, что это произойдет в ближайшие неделю-две. Сегодня же сесть на самолет в Афины туристы готовы за любые деньги, билеты на июнь раскупают по 80–100 тыс. рублей туда-обратно. Примерно во столько же обойдутся перелеты с пересадками в Болгарию и Черногорию. Без открытия массовых направлений туроператоры не смогут исполнить отложенные из-за пандемии обязательства перед клиентами, заявили в Ассоциации туроператоров России (АТОР). Самое популярное зарубежное направление у организованных путешественников сейчас Египет. Самостоятельные туристы чаще всего ищут возможности попасть в Армению и Турцию.

Куда хотят туристы

14 мая оперштаб объявил о возобновлении авиасообщения с 25 мая с Исландией, Мальтой, Мексикой, Португалией и Саудовской Аравией и

увеличении числа регулярных рейсов с Южной Кореей, Финляндией, Японией.

Новое решение оперштаба к туризму отношения не имеет, заявил «Известиям» вице-президент АТОР Дмитрий Горин.

– Кроме Мексики ни одна из вновь открытых стран туристов не ждет. То же можно сказать о направлениях, по которым было увеличено число рейсов. Зато в Мексике нет никаких ограничений для туристов, поэтому наверняка туроператоры присмотрятся к тем трем рейсам в Канкун, которые разрешено выполнять с 25 мая, – сказал эксперт.

По его мнению, не остановит туристов в Мексике и сезон дождей, который приходится на летние месяцы.

– Когда большинство стран закрыты, понятие сезонности стирается. Допустим, ОАЭ по-прежнему популярны, хотя температура там уже +37. Кроме того, благодаря увеличению количества рейсов с 1 апреля цены по этому направлению снизились. Египет тоже стал очень востребованным в этом сезоне, несмотря на не самую удобную логистику до курортов из Каира, – заметил Дмитрий Горин.

В компании TEZ TOUR «Известиям» сообщили, что самое популярное зарубежное направление у туристов сейчас – Египет с долей 48%. С большим отрывом идут ОАЭ и Мальдивы – по 16%, на Сейшелы приходится 5% запросов, на остальные страны – 3%.

Недельный тур на двоих в июне в Египет обойдется в сумму от 87,2 тыс. рублей – в четырехзвездочный отель с питанием «всё включено», в ОАЭ – от 75 тыс. в отель 4 звезды с завтраками, на Мальдивы – от 175,2 тыс. в «пять звезд» с завтраками, на Сейшелы – от 198 тыс. в гостиницу три звезды с завтраками.

Среди самых популярных зарубежных направлений у россиян на период с 17 мая по 31 августа – Армения и Турция с долей 17 и 11% соответственно, сообщили «Известиям» в сервисе по поиску авиабилетов Aviasales. В Турцию россияне ищут билеты с пересадками. В топ-10 с большим отрывом также вошли Греция, Грузия, Кипр, Египет, Черногория, ОАЭ, Сербия и Мальдивы.

Киргизия, Армения и Молдавия – в топе спроса на лето у клиентов «Туту.ру» с долей 20%, 15% и 14% соответственно.

Теоретически российские туристы также могут отправиться и на португальский остров Мадейра. Там круглый год приятная погода, хорошие гостиницы и кухня. Но такой вариант подходит только тем, кто до пандемии получил долгосрочные шенгенские визы, и их срок действия до сих пор не исчерпан. Кроме того, добраться туда через открытый оперштабом Лиссабон

нельзя, поскольку российских туристов Лиссабон не пускает. Можно это сделать только через третью страну.

Что касается Саудовской Аравии, там сейчас действует недельный платный карантин для российских туристов, наша вакцина пока не признана, и в целом сезон низкий.

До Афин за 80 тыс.

Сейчас существует огромный нереализованный спрос на Грецию, Кипр, Хорватию, Болгарию, Черногорию, сказал Дмитрий Горин.

– Эти страны сделали много шагов навстречу российским туристам: Греция очень оперативно выдает шенгенские визы, Кипр ставит электронную «про-визу», по шенгену туда тоже можно въехать, Тунис отменил ограничения для организованных туристов, Болгария и Хорватия также выдают визы россиянам. Единственное, что сдерживает турпоток из России в эти страны, – отсутствие перевозки, – подчеркнул он. – Самостоятельно улететь с пересадками, например, в Черногорию и Болгарию сейчас можно за 50–80 тыс. рублей, это в два-четыре раза выше нормы.

В особенности россияне ждут Грецию – сейчас там нет карантина, работают гостиницы, квоты для российских туристов отменены, ехать можно даже с сертификатом о вакцинации на русском языке (пока нет информации, можно ли въезжать с прививкой «ЭпиВакКорона» вместо «Спутника V»), но эксперты считают, что греческая сторона скоро прояснит этот момент).

– Но рейсов категорически не хватает. Самолеты летают заполненными под завязку, а билеты из-за огромного спроса очень дорогие: средняя цена за билет туда-обратно в Афины на июнь достигает 80 тыс. рублей. Очень редко можно «поймать» билеты за 30 тыс. Но туристы всё равно едут – и самостоятельно, и с туроператорами, – отметил Дмитрий Горин.

По его словам, разрешенных сейчас пяти рейсов в неделю не то что мало, это «вообще ничто» в масштабах массового туризма. Тем более что перелетов на греческие острова, которые интересны путешественникам намного больше Афин, из России сейчас нет.

Решение оперштаба оправданно, поскольку пока не достигнуто соглашение между авиационными властями наших стран, сказал «Известиям» руководитель специализирующегося на Греции туроператора «Музенидис Трэвел» Александр Цандекиди.

– Есть предположение, что к концу этой недели или на следующей авиационные власти придут к общему знаменателю, будет достигнуто понимание. Поэтому мы настроены позитивно, надеемся, что с начала июня авиасообщение возобновится. По опыту открытия других стран думаю, что

сначала будут запущены регулярные рейсы, а потом через месяц, – чартеры, – отметил он.

Эксперт напомнил, что для международного туризма Греция открыла уже девять аэропортов, среди них – воздушные гавани всех популярных у туристов островов, в том числе Крита, Родоса, Корфу. Объективных препятствий для полномасштабного возобновления авиасообщения из России в Грецию нет, уверен эксперт.

– Спрос на доступные сейчас россиянам рейсы колоссальный. Учитывая их ограниченное количество, цены соответствующие. Если покупать билеты за месяц до поездки, перелет в Афины туда-обратно обойдется в 35–40 тыс. рублей. На ближайшие же рейсы мест либо нет, либо они продаются по 90–100 тыс. рублей, – сообщил Александр Цандекиди.

Он добавил, что до пандемии даже в летний сезон билеты в Афины туда-обратно можно было купить за 25–27 тыс. рублей – выходит, что сейчас цены выше в два-три раза.

Туроператорам из-за закрытия массовых направлений сейчас даже тяжелее, чем туристам, считает Дмитрий Горин.

– Не надо забывать, что у туроператоров остаются перенесенные с 2020 года обязательства перед туристами. Открытие границ и возобновление международного сообщения может очень хорошо повлиять на цены, а главное, это даст возможность туркомпаниям выполнить обязательства перед клиентами: сейчас с учетом закрытых границ сделать это невозможно, – сказал он.

Вице-президент АТОР заметил, что туроператоры, со своей стороны, готовы отправлять путешественников во все страны, которые ждут россиян. Особенно компании ждут Турцию, но и Греция, Болгария, Кипр, Тунис, Черногория могли бы послужить альтернативой турецкому направлению.

<https://iz.ru/1165191/anastasiia-platonova/po-troinomu-schetu-turisty-gotovy-letet-za-granitcu-za-liubye-dengi>

ИЗВЕСТИЯ; 2021.05.18; НЕ ТОГО ЖДАЛИ; ЭКСПЕРТ ТУРОТРАСЛИ АЛЕКСАН МКРТЧЯН – ОБ ОТКРЫТИИ АВИАСООБЩЕНИЯ С МАЛЬТОЙ, МЕКСИКОЙ И САУДОВСКОЙ АРАВИЕЙ

Перед выходными оперштаб объявил, что Россия с 25 мая возобновляет авиасообщение с Исландией, Мальтой, Мексикой, Португалией, Саудовской Аравией. Скажу сразу, что это совсем не то заявление, которого так ждала туротрасль.

Для туризма из всех этих стран ценна только Мексика. Мальта, Португалия и Исландия сейчас не ждут путешественников из нашей страны. От их

открытия выиграют только граждане, у которых там есть недвижимость или вид на жительство, а также те, кто летит на учебу, лечение или воссоединиться с семьей. По туристической визе ни Мальта, ни Португалия, ни Исландия не принимают.

Саудовская Аравия интересна, в первую очередь, для паломнического туризма. Не зря кроме Москвы в список городов, из которых туда полетят самолеты, вошли Махачкала и Грозный. Недалеко от Джидды находятся Мекка и Медина – естественно, паломники будут туда ездить.

Вообще все ждали возобновления авиасообщения со странами, которые уже провозгласили, что их двери открыты для россиян. Это, в первую очередь, Греция и Египет. Турция закрыта по 1 июня включительно, уже подходит срок, людям надо планировать свой отдых. А они не понимают, покупать ли туры со 2 июня. Также россиян ждут Черногория, Болгария, Хорватия, Грузия, Доминикана. Но с этими странами у нас нет авиасообщения.

К счастью, в список оперштаба попала Мексика, которая заинтересует россиян. Три рейса в неделю будут осуществляться на Канкун – это важное направление. Летом, конечно, отдыхать там – сомнительное удовольствие, но, учитывая бедную палитру вылетов, даже Мексика будет успешна. Куба, а это тот же регион – Карибы, загружается достаточно полно.

Но в Мексику отправится небольшая часть турпотока. Это дальнемагистральное направление, самолеты будут крупные – больше 300 пассажиров. Но три рейса смогут перевезти 1–1,2 тыс. человек в неделю. Это обычный турпоток в Мексику в такое время года – там низкий сезон из-за некомфортной погоды. В июле-августе идут дожди, могут быть тайфуны. Высокий сезон на Карибах начнется с октября-ноября.

Из зарубежных направлений для небогатого российского туриста еще подойдут Эмираты. Вообще это дорогое направление, но летом там тоже низкий сезон. Отели пустые, поэтому они сильно дешевеют. Некоторые – больше чем на 60%, но в среднем цены опускаются на 40–50% по сравнению с зимой. В Эмираты открыты перелеты из 12–15 городов России.

К сожалению, люди продолжают добираться через Каир до курортов Красного моря. Я говорю «к сожалению», потому что это очень долгий трансфер: 6–7 ч в Шарм-эль-Шейх, 5–6 – в Хургаду. Хотя в Египте летом жарковато, и логистика сейчас ужасающая, туда всё равно едут. Больше-то ничего не остается.

Мы видим, как растут цены на Черноморское побережье. Чтобы их снизить, нужно открытие чего-то массового – не Мексики или Саудовской Аравии. Хотя бы Греция, Турция и Египет, куда пустили бы прямые рейсы из 20–25 городов России. Тогда цены на Черноморское побережье опустятся, особенно на отели четыре и пять звезд, в среднем на 30%.

Этого не произошло, и мы видим продолжение роста цен. Май – не лучшее время для купания в Черном море, а они уже превышают августовские 2019 года. Можно только с испугом думать, какие же они будут в августе 2021 года.

Смешно звучит, но в этом году отдых в Египте и Эмиратах летом будет всё же дешевле, чем на наших курортах. Три или четыре звезды сейчас в том же Крыму уже стоят на 20–25% дороже, чем аналогичные в этих странах.

Получается, что у небогатых людей по-прежнему нет возможности поехать на курорт. Да, здорово отдыхать в Якутии, в Магадане или Архангельске, но у нас северная страна. Люди из Архангельска не хотят ехать в Якутию, они хотят на море, потому что и так лишены возможности зимой получать в полной мере солнечный свет. В морской воде и соль, и йод, и магний, и кальций. Полезно приехать туда с севера на 10 дней, а лучше – на пару недель, принимать солнечные и морские ванны.

Россияне сейчас лишены такой возможности, потому что готовились к цене 3 тыс. рублей в сутки на Черном море, а сейчас цена 5 тыс., а то и 6 тыс. рублей. По сравнению с позапрошлым годом цены выросли примерно в два раза на всё, не только на проживание. Они выше на авиа-, на ж/д билеты, на бензин (многие добираются до курортов автомобильным транспортом). На экскурсии, на продукты питания. Но больше всего – все-таки на отели.

Меня спрашивают: «Вы не боитесь, что, если откроют Турцию или Египет, российские отели останутся без туристов?». Не боюсь, потому что будет замена одной категории туристов на другую. За границу уедут более обеспеченные. Как только откроются массовые курорты, цена на наши отели снизится, и туда отправится массовый турист. Я прогнозирую загрузку отелей с июля по конец сентября этого года на уровне 90–95%.

Не надо жалеть наших отельеров, которые потеряют, если откроется Турция. Бронь уже оплачена до конца августа. В этом году сезон начался раньше. Обычно на Черном море он стартует в начале июня, в этом году – 1 мая. Открыли сезон почти все курортные города: Новороссийск, Анапа, Сочи, Туапсе, Геленджик, Ялта. Они уже отбили потери прошлого года. Мы никогда не видели, чтобы в марте загрузка в некоторых отелях превышала 70%, обычно на Черном море это 30–35%. В этом году в марте она была в два раза больше, чем, скажем, в 2019-м, когда люди могли поехать куда угодно. И концовка прошлогоднего сезона у отелей была хорошая. Краснодарские в 2020-м открылись уже 22 июня, крымские – с 1 июля, то есть они потеряли апрель, май, июнь, зато высокий сезон продлился до середины октября.

В этом году, по некоторым подсчетам, две трети российских туристов никуда не поедут, потому что они напуганы, но не COVID-19, а ростом цен. Никогда

такого не было, чтобы за скромный российский отель в 500 м от моря приходилось платить по 8 тыс. рублей в сутки, хотя раньше он стоил 2–3 тыс.

<https://iz.ru/1164802/aleksan-mkrtchian/ne-togo-zhdali>

ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.05.18; ЧЕЛНОЧНЫЙ НАБЕГ: «АЭРОФЛОТ» ОТПРАВИТ ЭКИПАЖИ В КОМАНДИРОВКИ БЕЗ БАГАЖА; ПО НОВЫМ ПРАВИЛАМ АВИАПЕРСОНАЛ СМОЖЕТ ВЗЯТЬ С СОБОЙ ТОЛЬКО РУЧНУЮ КЛАДЬ В 10 КГ

«Аэрофлот» официально запретил пилотам и бортпроводникам брать багаж в рейсы, теперь они могут летать только с ручной кладью в 10 кг. Об этом сказано в информационном бюллетене департамента обслуживания на борту (есть у «Известий»). Согласно документу, изменения действуют с 13 мая. Ранее члены экипажа могли брать с собой до 23 кг багажа, то есть суммарно до 33 кг груза вместе с ручной кладью. Профсоюзы требуют отменить это решение. С запуском рейсов «Аэрофлота» из регионов России на черноморские курорты пилоты и бортпроводники будут отправляться в многодневные рейсы без багажа, следует из расписания движения экипажей (есть у «Известий»). Собеседники «Известий» в компании пояснили, что решение обусловлено борьбой руководства с перевозкой сотрудниками товаров в интересах третьих лиц.

Урезать норму

«Аэрофлот» запретил пилотам и бортпроводникам брать багаж в рейсы. Об этом сказано в информационном бюллетене департамента обслуживания на борту (есть у «Известий»). Достоверность документа «Известиям» подтвердили источники в компании. Новые требования к перевозке багажа работниками «Аэрофлота», включенными в задание на полет, вводятся с 00:00 13 мая 2021 года, сказано в бюллетене.

«Работники ПАО «Аэрофлот», включенные в задание на полет (члены летного и кабинного экипажей, специалисты департаментов по техническому обслуживанию и наземного обеспечения перевозок), могут перевозить только одно место незарегистрированного багажа (ручной клади) весом не более 10 кг и габаритами не более 55 см в длину, 40 см в ширину, 25 см в высоту. Перевозка зарегистрированного багажа запрещена», – указано в документе.

Ранее они могли перевозить вещи общей массой 33 кг: 23 кг багажа и 10 кг ручной клади.

«Аэрофлот» в соответствии с нормами информационной политики ни при каких обстоятельствах не комментирует внутренние регламентирующие документы или их проекты, сказал «Известиям» официальный представитель перевозчика Михаил Демин.

– Мы не можем подтвердить достоверность изложенных в запросе газеты фактов, документов и предпосылок, – отметил он.

Источник «Известий», близкий к **Росавиации**, сказал, что норма провоза багажа для членов экипажей на законодательном уровне не установлена, нет и рекомендаций для авиакомпаний по этому поводу. Перевозчики могут сами принимать решения и вводить внутренние документы, добавил собеседник издания. По его словам, загрузка воздушных судов грузом входит в компетенцию авиакомпаний и влияет в том числе на безопасность полетов.

Представитель S7 Airlines заявил «Известиям», что сейчас в соответствии с внутренними документами компании норма провоза багажа для членов экипажа составляет 32 кг. В Red Wings членам экипажа разрешено перевозить багаж и ручную кладь в объеме, предусмотренном самым дорогим тарифом «Максимум» – до 20 кг багажа и до 10 кг ручной клади. В других крупных российских авиакомпаниях на запросы не ответили.

В летнем расписании «Аэрофлот» начнет отправлять экипажи без багажа в многодневные рейсы (их называют эстафетами), следует из расписания движения некоторых экипажей (есть у «Известий»). Согласно документу, например, вылетов по маршруту Москва–Казань–Симферополь–Оренбург–Симферополь–Сургут–Симферополь–Москва, экипаж вернется в пункт вылета только через трое суток. По словам источника «Известий» в авиакомпании, продолжительность таких эстафет будет составлять от трех до пяти дней.

«Аэрофлот» из-за неопределенной ситуации с открытием зарубежных направлений решил запустить рейсы из регионов России на черноморские курорты, рассказывал в апреле глава компании Михаил Полубояринов. Как сказано на официальном сайте перевозчика, летом полеты в Сочи, Симферополь, Анапу, Краснодар и Ростов-на-Дону начнутся из 14 российских городов.

Пресечь контрабанду

Компания против того, чтобы сотрудники «Аэрофлота» перевозили товары в интересах третьих лиц, и с этим связан запрет брать в рейсы багаж, пояснили собеседники «Известий» в компании.

Норма провоза багажа для бортпроводников была неофициально урезана еще осенью прошлого года, сказал один из собеседников «Известий». Этому предшествовало обвинение сотрудников «Аэрофлота» со стороны США в контрабанде электроники в Россию, пояснил он. Прокуратура Восточного округа штата Нью-Йорк 20 октября предъявила обвинения 10 подозреваемым. Утверждалось, что в перевозке товара участвовали бывшие и действующие сотрудники «Аэрофлота». Общая сумма контрабанды, по информации прокуратуры, составила около \$50 млн. Среди товаров, в

частности, перечислялись смартфоны, планшеты и часы от компании Apple. После этого случая также были усилены проверки при прилете в Шереметьево из США, которые до сих пор продолжаются, уточнил собеседник «Известий».

В начале года «Аэрофлот» проводил для экипажей семинар об административной ответственности за незаконное перемещение товаров через границу, рассказали «Известиям» собеседники в компании. В презентации директора департамента обеспечения экономической безопасности «Аэрофлота» Евгения Белова (есть у «Известий») приведены три примера, когда сотрудников перевозчика уличили в контрабанде незадекларированных денежных средств, электроники, лекарств и других товаров – два в 2020 году и один в 2018-м.

В их числе октябрьский случай. Как следует из презентации, тогда в США были «задержаны граждане РФ, которые при участии работников «Аэрофлота» осуществляли контрабанду электронной техники в Россию». В связи с этим у 113 сотрудников перевозчика аннулировали визы США. Тогда официальный представитель компании Юлия Спивакова заявляла, что среди граждан, обвиняемых США в контрабанде электроники в Россию, не было бывших или действующих сотрудников «Аэрофлота».

Также в 2020 году Шереметьевская таможня выявила 19 фактов нарушения права Евросоюза и российского законодательства о таможенном регулировании работниками «Аэрофлота», у которых были изъяты электронные устройства, лекарственные средства, предметы одежды, масло каннабиса и другое, сказано в презентации.

В одностороннем порядке

«Аэрофлот» не обращался к профсоюзу и к единому представителю работников, вводя запрет на перевозку багажа экипажами компании, сказал «Известиям» президент Шереметьевского профсоюза летного состава (ШПЛС) Игорь Дельдюжов. По его словам, перевозчик позиционирует себя как социально ориентированного работодателя, и такие вопросы должны обсуждаться с представителями сотрудников.

– Это абсолютно неприемлемое решение. Мы просим отменить его и сесть за стол переговоров, – заявил он.

ШПЛС и профсоюз летного состава России готовят письмо в «Аэрофлот» со своими предложениями, сказали «Известиям» президенты двух организаций Игорь Дельдюжов и Мирослав Бойчук.

– Кто определил, что 10 кг ручной клади экипажам достаточно? Только сама сумка может весить около 5 кг. В ручной клади не провезти парфюм,

шампуни, лаки, маникюрный набор, которые необходимы той же стюардессе для презентабельного внешнего вида, – посетовал глава ШПЛС.

Например, когда экипажи летят из летней климатической зоны в зимнюю, им требуются соответствующая верхняя одежда и обувь, которые не поместятся в ручную кладь, объяснил Игорь Дельдюзов. А в форменной одежде сотрудники должны быть только при исполнении служебных обязанностей, добавил он.

По словам президента ШПЛС, суть решения – борьба с коммерческой перевозкой грузов в интересах третьих лиц. Бортпроводники и некоторые пилоты перевозили за деньги товары на заказ, но эта была небольшая часть работников, а под запрет попали все, заметил он.

<https://iz.ru/1165319/maksim-talavrinov/chelnochnyi-nabeg-aeroflot-otpraviti-ekipazhi-v-komandirovki-bez-bagazha>

КОММЕРСАНТЬ; АЙГУЛЬ АБДУЛЛИНА; 2021.05.18; ДОХОДЫ СТОЯТ НЕЛЕТНЫЕ; ЗАРАБОТОК ПИЛОТОВ НЕ УВЕЛИЧИВАЕТСЯ ВОПРЕКИ РОСТУ ПАССАЖИРОПОТОКА

Рост пассажиропотока авиакомпаний в апреле дает российским пилотам надежду на постепенный возврат доходов, сильно просевших из-за пандемии. По данным профсоюзов и собеседников “Ъ”, за это время заработок летного состава упал в 1,5–2 раза или больше и пока не растет, хотя перевозчики уже начинают набирать новых сотрудников. Эксперты отмечают, что без повышения зарплат авиакомпании рискуют потерять летчиков, которые рассчитывают на вакансии в других странах.

Пассажиропоток российских авиакомпаний постепенно восстанавливается: по оперативным данным **Росавиации**, в апреле он был в 10 раз больше (7,2 млн пассажиров), чем год назад, и только на 13,5% меньше, чем в апреле 2019 года. Еще в марте разница с 2019 годом была гораздо больше – 27%.

Но хотя авиакомпании увеличивают численность летного состава, доходы сотрудников, рухнувшие с началом пандемии, как выяснил “Ъ”, не растут.

Месячный заработок пилотов сократился в 2–3 раза, рассказывает президент Шереметьевского профсоюза летного состава Игорь Дельдюзов. По его данным, средний доход второго пилота «Аэрофлота» сейчас составляет около 100 тыс. руб. – в 1,5–2 раза меньше, чем в докризисный период. Капитан воздушного судна (КВС) получает 150–160 тыс. руб.

У S7 и «Победы» доходы сократились меньше за счет сохранения объемов внутренних перевозок, говорит господин Дельдюзов. Так, в S7 летное время пилотов приближается к 80–90 часам в месяц, что в целом соответствует доковидным показателям. Но у сотрудников есть рабочие часы, которые

оплачиваются отдельно, отмечает вице-президент профсоюза летного состава России Альфред Малиновский.

Еще более тяжелая ситуация, по данным обоих профсоюзов, с бортпроводниками. Их доходы упали с 50 тыс. руб. у начинающих сотрудников до планки, зачастую не достигающей уровня МРОТ, – 8,5–10 тыс. руб. Как рассказали “Ъ” три бортпроводника «Аэрофлота», за счет отмены бонусов за многолетний стаж, налет, знание иностранных языков зарплата упала с более чем 100 тыс. руб. в среднем до 30 тыс. руб.

У летного персонала доходы упали сильнее, чем в целом в отрасли.

Как рассказал “Ъ” источник на рынке со ссылкой на внутреннюю отчетность, в 2019 году затраты всех авиакомпаний на фонд оплаты труда и социальные нужды превысили 134 млрд руб., тогда как в 2020 году снизились лишь на 20%, до почти 107 млрд руб. Так, группа «Аэрофлот», согласно отчетности по МСФО за 2020 год, сократила расходы на персонал на треть, до 49,1 млрд руб.

В результате, по оценке профсоюзов, с начала 2020 года из российских авиакомпаний уволилось около 20% летчиков и более трети бортпроводников. Первые в основном уходили на пенсию, вторые меняли профессию.

Пилоты также уходят в грузоперевозки, рассказывает летчик первого класса, действующий пилот «Аэрофлота» Андрей Литвинов. По его данным, коллеги интересуются вакансиями во Вьетнаме – сейчас только там набирают экипажи из России. «Многие уходят в «Сибирь» (S7.– “Ъ”), они много летают. У людей кредиты, ипотеки. Конечно, специалисты будут уходить», – констатирует господин Литвинов. По его словам, сейчас КВС получает вдвое меньше, чем в 2019 году, в пределах 200–220 тыс. руб. «Налет мы делим на всех командиров, чтобы все могли заработать. Получается около 30 часов в месяц, до пандемии было 90. Час налета стоит около 2 тыс. руб. Ежемесячная премия была 80 тыс. руб. и квартальная 240 тыс. руб. – с 1 января 2021 года все это отменили. Компания старается поддержать, но деньги несравнимы с допандемическими», – говорит пилот.

В «Аэрофлоте» не уточнили, сколько человек покинуло группу. Персонал головной компании, судя по отчетности по РСБУ, сократился в 2020 году лишь на 3%, до 21,1 тыс. В S7 отметили, что в период пандемии компанию покинуло менее 5% летного состава, и к летнему сезону она уже приняла более 300 бортпроводников, а также «по одной группе пилотов воздушных судов E170 и A320 из тех, кого не смогли трудоустроить в прошлом году». В «Аэрофлоте» тоже говорят, что, «несмотря на имеющийся профицит персонала», возобновили набор бортпроводников, обучение пилотов учебно-летного отряда и работу с выпускниками летных училищ.

Бортпроводников, КВС и вторых пилотов на Boeing 737 ищет и «Победа» (входит в «Аэрофлот»): «Мы стабильно обеспечиваем высокий налет, набор идет в связи с ростом флота». Действующий пилот «Победы» на условиях анонимности рассказал “Ъ”, что «зарплаты чуть лучше, чем по рынку, но всем пересмотрели контракты с 1 января 2021 года, и будь сейчас открыт набор в других странах, многие бы ушли».

Около 400 КВС и вторых пилотов до конца года планирует принять «Россия» (тоже входит в «Аэрофлот»). В авиакомпании отмечают, что набор связан с расширением флота SSJ 100. По данным профсоюза летного состава авиакомпании, сейчас КВС в «России» получает чуть более 200 тыс. руб., вторые пилоты – 120–130 тыс. руб. «Летный состав лишили доплат за стаж, неравномерно оплачивают ночные работы – кто-то получает надбавку в 40% за час, кто-то 20%», – добавил глава профсоюза Игорь Морозов.

В Red Wings заявили, что в отличие от некоторых перевозчиков не пересматривали систему зарплат летчиков в сторону увеличения переменной части, зависящей от налета. При этом количество пилотов в штате за год выросло более чем на четверть, до 635 человек в связи с началом эксплуатации SSJ 100 и Boeing 777.

Средние зарплаты летчиков до пандемии в разы превышали зарплаты не только в среднем по России, но даже по Москве: 500–700 тыс. руб., – отмечает эксперт Aviation Explorer Владимир Карнозов. – Это не самая незащищенная социальная группа».

С другой стороны, добавляет аналитик, многие пилоты в 2010-х годах проходили обучение в США и Европе: «Такие специалисты могли остаться в пандемию в затруднительном положении с непогашенными кредитами на миллионы рублей». За последние пять–семь лет большинство летчиков проходят обучение в России. По мнению эксперта, по мере восстановления международных перевозок авиакомпаниям придется восстанавливать доходы своих пилотов, чтобы предотвратить их уход к зарубежным конкурентам.

<https://www.kommersant.ru/doc/4816292>

**КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН;
2021.05.18; ЛАВНА СТАВИТ НА ПРИВЛЕЧЕНИЕ; ПОРТ ПЛАНИРУЕТ
УСТАНОВИТЬ ОЧЕНЬ НИЗКУЮ ЦЕНУ ПЕРЕВАЛКИ**

Государственная транспортная лизинговая компания планирует привлечь угольщики в порт Лавна необычно низкой ставкой перевалки в \$7,2 за тонну – при ценах в других портах в \$9–15 на начало года. Собеседники “Ъ” считают, что такая ставка убыточна для порта, но эксперты полагают, что за ее счет можно привлечь дополнительные объемы. Пока готовность переваливать уголь через Лавну выразили Центр развития портовой

инфраструктуры и «СДС-Уголь», которые должны обеспечить 18,6 млн тонн до 2024 года. Но у проекта остаются сложности и с железной дорогой, новый госконтракт на строительство которой до сих пор не заключен.

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) планирует установить ставку по перевалке грузов в порту Лавна в \$7,2 за тонну, следует из протокола совещания у **первого вице-преьера Андрея Белоусова** от 29 апреля (копия есть у “Ъ”). К середине июня **Минтранс** с профильными ведомствами должны провести экспертизу ее обоснованности. Как следует из январских данных Минэнерго (есть у “Ъ”), стоимость перевалки угля в портах Северо-Запада составляла порядка \$9 за тонну, в Тамани – \$13,8 и в восточных портах – \$15.

Согласно утвержденной «дорожной карте», с 2023 года планировалось перегружать через Лавну 18 млн тонн. Как писал “Ъ” 5 апреля, готовность загрузить терминал подтвердили лишь две компании – получивший 30% в Морском торговом порту (МТП) «Лавна» Центр развития портовой инфраструктуры (ЦРПИ, по словам собеседников “Ъ” на рынке, связан со структурами Бориса и Аркадия Ротенбергов, но их представитель это опровергает) и «СДС-Уголь» Михаила Федяева, имеющий 25%. Как следует из протокола, у ЦРПИ есть юридически обязывающие соглашения по ежегодным объемам угля до 6 млн тонн в 2023 году и до 13 млн тонн в 2024 году. «СДС-Уголь» выразил готовность переваливать в Лавне 5,6 млн тонн угля. В документе уточняется, что у УГМК Искандара Махмудова и Андрея Бокарева отсутствует заинтересованность в перевалке в соответствующем направлении.

Порт Лавна – ключевой объект Мурманского транспортного узла, решение о его строительстве было принято в 2012 году. Проект должен реализовываться по концессии, а его окупаемость должна быть гарантирована контрактами по схеме take-or-pay. Помимо ЦРПИ и «СДС-Угля», доли в проекте получили «Бизнесглобус», действующий в интересах Андрея Бокарева (30%), «РЖД–Инфраструктурные проекты» (10%) и ГТЛК (5%). В конце 2020 года ЦРПИ выражал готовность увеличить свое участие, купив 30% у другой компании. Стоимость строительства угольного терминала «Лавна» – 36,2 млрд руб.

В рамках проекта государство должно построить железную дорогу Выходной–Лавна. Но госконтракт на 45 млрд руб. на ее строительство был расторгнут в конце 2020 года (см. “Ъ” от 11 ноября 2020 года). Как следует из протокола, новый госконтракт «в установленные правительством сроки» **Минтранс** так и не заключил – в том числе из-за дефицита бюджетных средств и отсутствия положительных заключений ведомств на документы по определению единственного исполнителя закупки. До 1 июля **Минтрансу** поручено принять «исчерпывающие меры» для заключения госконтракта.

В Минтрансе, ГТЛК, «Мечеле», Evraz, СУЭК и «Сибантраците» тему не комментировали. Источник “Ъ” на рынке напоминает, что падение европейского рынка угля больше всего отразилось на перевалке Прибалтики. Порядка 10 млн тонн грузов повернулось на порты РФ на северо-западе и еще столько же на Тамань, поясняет он. Небольшой прирост объемов отгрузки в 2021 году на запад и юг, скорее всего, увеличит перевалку на Тамани, и откуда возьмутся дополнительные объемы на Лавну, неясно, говорит он. По его словам, названная ставка в \$7,2 за тонну экономически убыточна и не окупает инвестиции в портовую инфраструктуру. «Очевидно, что Лавну хотят загрузить за счет нерыночных механизмов», – отмечает другой собеседник “Ъ” среди угольщиков. Но управляющий директор рейтинговой службы НРА Сергей Гришунин отмечает, что для грузоотправителей ставка в \$7,2 за тонну привлекательна даже в случае снижения цен на рынке угля. В отдельных портах, добавляет он, стоимость погрузки для сторонних грузоотправителей превышает \$12–14 за тонну.

<https://www.kommersant.ru/doc/4816275>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2021.05.18; ДЕРЖИ ЗАРЯД ШИРЕ; ВЛАСТИ ГОТОВЯТ ПРОГРАММУ ПОДДЕРЖКИ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ

Минэкономики сформировало первые параметры концепции развития электротранспорта в РФ общей стоимостью более 400 млрд руб. Правительство заложило крайне оптимистичные цели по росту доли электромобилей с 0,1% до 15% рынка в 2030 году. Параллельно власти хотят ограничивать импорт, увеличивая утильсбор и требуя обязательной локализации батареи и мотора. То есть, по сути, речь идет о поддержке КамАЗа – единственного концерна в РФ, у которого есть образец легкового электромобиля. При этом непонятно, как идеи развития электротранспорта совмещаются с другим все более модным у государства направлением – продвижением техники на водороде.

“Ъ” ознакомился с презентацией Минэкономики «Высокоавтоматизированный электротранспорт в городах», разработанной рабочей группой при министерстве. До 2024 года на развитие электротранспорта из федерального бюджета предполагается потратить 31,3 млрд руб. Общий бюджет программы до 2030 года – 418 млрд руб., из них 153,5 млрд руб. из бюджета и внебюджетных фондов. Программу будет выполнять национальный консорциум, который возглавит КамАЗ (другие автоконцерны в презентации не упоминаются). КамАЗ в декабре 2020 года представил экспериментальный образец легкового электромобиля «Кама-1». В Минэкономики и Минпромторге “Ъ” не ответили.

Сейчас рынок электромобилей в РФ почти отсутствует (их продажи составили 0,1% от общих в 2020 году). Но чиновники планируют, что уже в

2022 году доля приобретаемого в РФ электротранспорта составит 1,7% от рынка в 1,8 млн машин, к 2030 году – 15% (при рынке в 2,5 млн штук), а общий парк электромобилей достигнет 1,5 млн штук. Владимир Беспалов из «ВТБ Капитала» допускает достижение этих целей при условии роста экономики и реальных доходов населения. Дмитрий Бабанский из SBS Consulting уточняет, что планы соответствуют ретроспективным данным по развитым странам ЕС.

Пилотными регионами, помимо Москвы и Санкт-Петербурга, станут Севастополь и Сочи (как города-курорты с потенциалом развития «электрокаршеринга»), Калининград (как город «с высокой концентрацией производства транспортных средств и компонентной базы») и Казань (в рамках развития трассы М12). В них будут разработаны программы развития инфраструктуры, предполагается ввести «нулевой транспортный налог и бесплатный паркинг».

Для электромобилей до 2024 года, по планам Минэкономики, нужно более 20 тыс. зарядных станций, на что потребуется 37,7 млрд руб., из которых 40% из федерального бюджета (13 млрд руб.), 10% – из средств регионов (3,2 млрд руб.). Инфраструктура будет создаваться из расчета минимум одна станция на десять электромобилей (в населенных пунктах) или на 100 км (для федеральных автодорог). Число зарядных станций к 2030 году вырастет до 150 тыс. штук.

Хотя пока в РФ даже потенциально только один производитель электромобилей, власти собираются ограничивать импорт. Предполагается ежегодный дополнительный рост утильсбора на них с 2024 года (конкретный размер не обозначен). Чтобы его избежать, автоконцернам, как и в случае с обычными машинами, нужно заниматься локализацией. К 2027 году должны быть обязательно локализованы батарея и электродвигатель. Это противоречит нынешней системе подсчета локализации: она не предполагает навязывание обязательных операций.

В КамАЗе считают, что для развития электромобилей «очевидна необходимость поддержки от правительства РФ», а «софинансирование со стороны государства может иметь значительный эффект для экономики РФ». «Опыт внедрения электробусов в Москве показал, что страна готова к переходу на низкоуглеродный транспорт», – полагают в компании, и КамАЗ видит в себе «определенный задел и опыт, чтобы стать лидером в национальной легковой электромобильности, разработать и освоить российский электромобиль». Часть идей, реализованных при проработке концепции электромобиля «Кама-1», ляжет в основу российского семейства электромобилей, говорят в концерне. Запуск серийного производства намечен «примерно на 2024 год».

Дмитрий Бабанский говорит, что нужно стимулировать кооперацию российских производителей батарей и двигателей с мировыми автопроизводителями (экспорт батарей), так как внутреннего рынка даже в 370 тыс. штук недостаточно для конкурентоспособной локализации (завод Tesla в Германии имеет мощность 400 тыс. штук): «Например, CATL или BYD строят заводы мощностью более 30 ГВт•ч, а 370 тыс. штук – это 18–20 ГВт•ч». Также есть смысл задуматься о стимулировании производства компонентов для батарей – катодного порошка, алюминиевой, медной фольги и прочего. Минэкономики предлагает субсидирование R&D и производства катодных и анодных материалов. Аналитик отмечает, что катодные и анодные порошки – основа батареи, но в РФ компетенции по ним «носят лабораторный характер».

Между тем электромобили – не единственный приоритет, выбранный для развития автопрома. По поручению **вице-преьера** Юрия Борисова Минпромторг до конца года разработает концепцию производства машин с низким углеродным следом. Министерство рассказывало, что в ее рамках будет определено, какие виды транспорта будут производиться, какие компоненты будут локализованы в РФ (водородные топливные элементы, электросиловая установка, системы управления и т. д.). Глава Минпромторга Денис Мантуров 29 апреля заявил о планах с 2030 года обязать производителей продавать определенную долю зеленого транспорта, в том числе машин на водороде и природном газе. А президент **Владимир Путин**, например, ставил задачу к 2023 году создать в стране городской автобус, работающий на водородном топливе, чем уже занялся тот же КамАЗ.

<https://www.kommersant.ru/doc/4816154>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДРА КОШКИНА; 2021.05.18; БОЛЬШИНСТВО ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ НЕ СООТВЕТСТВУЕТ СТАНДАРТАМ КАЧЕСТВА; ДОЛЯ КАЧЕСТВЕННЫХ ПРОЕКТОВ НЕ ПРЕВЫШАЕТ 25%, ПРИЗНАЕТ ПОЧТИ ПОЛОВИНА УЧАСТНИКОВ РЫНКА

Большинство реализуемых в России инфраструктурных проектов не соответствует в полной мере современным стандартам качества. Такое мнение высказали почти все компании (92%), так или иначе задействованные на этом рынке (инвесторы, консультанты, проектировщики, строители и др.) и опрошенные ВЭБ.РФ и Национальным центром ГЧП (входит в группу ВЭБ.РФ).

При этом почти половина опрошенных компаний (48%) считает, что доля качественных проектов не превышает 25%, еще 42% – что она меньше 50%. Главным приоритетом при реализации инфраструктурных проектов выступает экономическая эффективность. Такое мнение высказали 54%

респондентов. Только 32% назвали приоритетом повышение качества жизни людей и удобство использования инфраструктурного объекта.

«Невысокий уровень подготовки инфраструктурных проектов – весьма распространенная ситуация, – подтверждает генеральный директор Национального центра ГЧП Павел Селезнев. – По нашим данным, до 80% всех планируемых инициатив вообще не доходят до стадии реализации, а поставленных целей и социально-экономических эффектов достигает чуть более половины всех реализуемых проектов». Эта проблема затрагивает все сферы рынка и носит системный характер.

«Действительно, качественных инфраструктурных проектов сейчас сильно не хватает, – отмечает управляющий партнер АБ «Качкин и партнеры», руководитель практики по инфраструктуре и ГЧП Денис Качкин. – Одна из ключевых проблем – это практически тотальное использование госзаказа как основного инструмента для создания новой инфраструктуры».

При госзаказе реализация проектов упирается в сроки и деньги – требуется построить быстро, дешево и качественно, но что-то из этого списка всегда выпадает, указывает он. Важно также понимать, что госзакупка предполагает отсутствие единого хозяина у будущего проекта: его сначала быстро и дешево кто-то проектирует, а потом строитель старается максимально сэкономить, чтобы реализовать проект, уложившись в смету.

«Мотивация этих участников инвестиционного процесса вообще не предполагает даже мысли о том, кто и как будет эксплуатировать созданный объект инфраструктуры, – объясняет Качкин. – Поэтому все экономят на качестве и комфорте. К сожалению, на практике очень часто построенные объекты почти сразу оказываются брошенными, поскольку нет желающих их эксплуатировать. Бизнес в таких проектах заканчивается перерезанием ленточки на открытии. Освоили деньги на стройке – и все, дальше хоть трава не расти».

Но уже в ближайшем будущем, по мнению опрошенных участников рынка, Россию ждут изменения прежде всего в качестве управления проектом (38%). Еще 30% компаний делают ставку на социальный аспект проекта, а 20% – на защиту окружающей среды и экологию. Экономическая эффективность (22%) окажется на 3-м месте среди приоритетов.

«Способствовать повышению качества проектов будет широкое распространение разработанной ВЭБ.РФ, Национальным центром ГЧП и АЕСОМ национальной системы сертификации инфраструктурных проектов IRIS, – уверена заместитель председателя – член правления ВЭБ.РФ Светлана Ячевская. – Причем чем раньше проекты будут проходить такую оценку, тем качественнее будут создаваемые инфраструктурные объекты и эффективнее вложенные в них инвестиции. С ее помощью можно выявлять

потенциальные риски, которые могут возникнуть в процессе реализации проекта, а значит, у участников будет больше возможностей и времени, чтобы проработать их. Впоследствии мы хотели бы прийти к тому, чтобы изначально проекты разрабатывались с учетом международных критериев качества и устойчивости инфраструктуры».

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2021/05/17/870100-infrastrukturnih-proektov>

КОММЕРСАНТЪ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2021.05.18; ПОД РЕФОРМУ ГОСТОРГОВ ОСВЕЖАТ И ПРИЛАВОК; МИНФИН ГОТОВИТСЯ ОБНОВИТЬ ПРАВИЛА ОТБОРА ТОРГОВЫХ ПЛОЩАДОК

Минфин в процессе реформирования госзакупок и торгов имуществом анонсировал и возможные инфраструктурные перемены в системе электронных торговых площадок (ЭТП), работающих в этих сферах. Тема обсуждалась вчера в Совете федерации, речь шла о пересмотре критериев допуска площадок к торгам госзаказом. Поводом для дискуссии стали жалобы операторов ЭТП, они опасаются отстранения от работы с госзаказом из-за жестких критериев отбора. В Минфине отмечают, что займутся регулированием ЭТП после правки базового законодательства и анализа ее результатов.

Вчера в Совете федерации Минфин сообщил о готовности пересмотреть требования к электронным торговым площадкам, допущенным к размещению госзаказа и проведению торгов госимуществом по закону о госзакупках (ФЗ-44). Причиной стали обращения площадок, которые рискуют не пройти отбор в 2022 году, речь идет в том числе о требованиях к операторам проводить на своих площадках не менее 5% госзакупок и 5% закупок госкомпаний у МСП. Сейчас критериям удовлетворяют лишь три площадки из восьми, сообщил вчера глава Российского аукционного дома Андрей Степаненко.

Единые требования к операторам ЭТП вводились в 2018 году, предполагалось, что это сократит злоупотребления и повысит прозрачность работы с госзаказом. «По мнению Минфина, это самый правильный ракурс законодательного регулирования всех торгов, обеспечивающий не только единый пул и прослеживаемость работы на ЭТП, но и снижение финансовой нагрузки на участников закупок», – отметила вчера глава профильного департамента Татьяна Демидова. При этом, по ее словам, в условиях COVID-19 многие закупки проводились без электронных торгов, у единственного поставщика, что повлияло на работу ЭТП. Из-за этого Минфин уже перенес с 2021 на 2022 год проверку площадок на соответствие требованиям.

Участники рынка, впрочем, предлагают смягчить и сами критерии, в частности учитывать итоги не только госзакупок, но и торгов госимуществом.

В Минфине “Ъ” пояснили, что ведомство «рассматривает возможность смягчения действующих требований, в том числе с учетом проводимой реформы в сфере реализации имущества». Впрочем, как пояснила вчера Татьяна Демидова, изменения возможны только после реформ имущественного блока и закупочного законодательства. Напомним, последняя связана с оптимизацией процедур и цифровизацией всех этапов закупок, после многочисленных согласований «оптимизационный» проект Минфина прошел в марте первое чтение.

К вопросу неэффективных и непрозрачных продаж имущества Минфин приступил в 2020 году, после перехода к нему Росимущества. Ведомство намерено автоматизировать торги по аналогии с закупками на базе Федерального казначейства. При этом проект об унификации торгов готовит ФАС, его не удавалось согласовать более десяти лет (см. “Ъ” от 28 апреля). Анализ данных о торгах разными видами имущества и позволит скорректировать требования, отметили в Минфине.

Как пояснила вчера курирующая закупки заместитель главы Федерального казначейства Анна Катамадзе, состояние системы torgi.gov.ru, которую недавно получило Казначейство, пока не позволяет учитывать критерии по продажам имущества, изменения необходимы и в регулировании из-за сохранения бумажного формата ряда процедур.

Объективно учесть критерии отбора или сохранения площадок можно будет, когда эти процедуры станут унифицированы», – добавляет госпожа Катамадзе.

В целом же, по ее словам, ведомство поддерживает идею суммировать закупки и продажи госимущества. Другим возможным развитием регулирования, по мнению чиновницы, может быть механизм случайного выбора площадки, он обеспечит равномерность закупок на ЭТП и минимизацию злоупотреблений.

<https://www.kommersant.ru/doc/4816318>

ИЗВЕСТИЯ; ИВАН ПЕТРОВ; 2021.05.18; НАКАТ СТРАСТЕЙ: МОЛОДЧИКИ НА САМОКАТАХ ИЗДЕВАЛИСЬ НАД ЛЮДЬМИ; МАРГИНАЛЫ РАДИ ЗАБАВЫ ДАВИЛИ ПЕШЕХОДОВ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

В Санкт-Петербурге разгорается скандал: группа молодых людей на самокатах умышленно совершала наезды на пешеходов и провоцировала конфликтные ситуации. Среди потерпевших от выходов юных маргиналов оказались и известные в городе люди. Несколько участников шайки уже

задержаны. Подробности шокирующих происшествий и причины моды на подобные «развлечения» – в материале «Известий».

Сыграли в городки горожанами

С немотивированной агрессией молодых людей столкнулся петербургский врач и писатель Валерий Айрапетян, спешивший ночью в прошлую пятницу, 14 мая, домой по Невскому проспекту. Один из ехавших на электросамокатах юнцов столкнулся с Айрапетяном. В ответ на его замечание молодчики принялись избивать врача руками и ногами, а один из нападавших бросил Айрапетяна борцовским приемом через себя. В этот момент к месту событий подъехал наряд полиции, спугнувший подростков. Пострадавший был доставлен в НИИ скорой помощи им. И.И. Джанелидзе, где у него диагностировали переломы ребер, а также ушиб легкого.

Валерий Айрапетян по образованию врач, также закончил факультет туризма ЛГУ имени Пушкина. Член Союза писателей Санкт-Петербурга, автор книг «Врай», «В свободном падении», «Школа. Дело Дятлова».

Вскоре в соцсети попала видеозапись происшествия. Судя по ней, не менее шести подростков на электросамокатах попросту развлекались, наезжая на прохожих. Камера зафиксировала еще несколько эпизодов, когда пешеходы едва успевали увернуться от несущихся на них машин. Одного потерпевшего юнцы буквально припечатали к мусорному баку.

После появления видео в СМИ на возмутительную ситуацию обратил внимание глава Следственного комитета РФ Александр Бастрыкин.

«Председатель... поручил в кратчайшие сроки установить лиц, причастных к противоправным деяниям в отношении граждан. <...> Было возбуждено уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 213 УК РФ («Хулиганство»). В результате проведения следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий по подозрению в совершении преступления следователями совместно с сотрудниками полиции задержаны молодые люди в возрасте 21 года и 20 лет. Один из фигурантов является студентом вуза», – говорится в сообщении ведомства.

Позже в полицию добровольно явился еще один предполагаемый соучастник.

Юридические тонкости

Сам по себе самокат не является транспортным средством, а лицо, использующее для передвижения самокат или аналогичное ему средство, – это такой же пешеход, пояснила адвокат Виктория Данильченко.

– Но с учетом мощности двигателя, а следовательно, и скорости, которую он может развивать, электросамокат может быть признан средством повышенной опасности. Чтобы установить указанные характеристики,

следствием должна быть проведена экспертиза. Степень наказания за наезд на пешехода будет зависеть от определенных экспертизой характеристик электросамоката: чем они выше, тем больше вероятность заведения административного дела; от травм, полученных вторым пешеходом; поведения лица, находящегося за рулем самоката. Большой плюс – наличие записей с камер видеонаблюдения.

Что касается хулиганских побуждений при совершении наезда на пешехода, то здесь следует руководствоваться постановлением Пленума Верховного суда от 15 ноября 2007 г. № 45 «О судебной практике по уголовным делам о хулиганстве и иным преступлениям, совершенным из хулиганских побуждений», которое указывает, что явное неуважение лица к обществу выражается в умышленном нарушении общепризнанных норм и правил поведения, продиктованном желанием виновного противопоставить себя окружающим, продемонстрировать пренебрежительное отношение к ним.

– Также хулиганские побуждения могут быть усмотрены в умышленных действиях, направленных против личности человека или его имущества, которые совершены без какого-либо повода или с использованием незначительного повода, – говорит адвокат Данильченко. – Применение при хулиганстве оружия или предметов, используемых в качестве оружия, означает использование их в процессе хулиганских действий для фактического причинения телесных повреждений или создания угрозы для жизни и здоровья. Поэтому и самокат, как предмет, способный нанести серьезные травмы потерпевшему, может быть рассмотрен в качестве орудия преступления.

Самокатчиков приструнят

По данным проведенного недавно исследования, именно в Санкт-Петербурге электросамокаты пользуются особой популярностью. Стоит отметить, что с недавнего времени в Северной столице после многочисленных жалоб граждан введен ряд ограничений для проката этих устройств. В частности, скорость не должна превышать 15 км/ч.

«Здесь очень важна масса человека: она влияет на скорость. Сам электросамокат не тяжелый, а вот тот, кто на нем едет, может быть и весом 100 кг. В таком случае даже 15 км/ч может привести к очень неприятным последствиям для окружающих», – рассказал профессор кафедры транспортных систем Санкт-Петербургского государственного архитектурно-строительного университета (СПб ГАСУ) Андрей Горев. Также администрация города запретила парковку самокатов ближе 15 м от станций метрополитена. Депутат законодательного собрания Санкт-Петербурга Алексей Цивилев добивается запрета для подростков на управление самокатами.

Антисамокатные настроения, увы, вполне оправданы. Это устройство всё чаще становится средством совершения преступлений – его скорость, маневренность, небольшие габариты и отсутствие номерного знака позволяют быстро скрыться. Так, в Екатеринбурге в конце прошлого года полиция искала офисного вора, «работавшего» на электросамокате. Другой преступник на скутере обчищал продуктовые магазины Твери. После очередной кражи нескольких банок икры его вычислили полицейские – мужчина ранее был судим.

Не пришелся ко двору

При всех своих плюсах (демократичность, экологичность, удобство и т.п.) самокаты снискали не самую хорошую репутацию за границей. Так, Великобритания переживает новую волну преступности на колесах. Расследование издания на основе запросов, собранных из полицейских участков, говорит о том, что самокаты используют в грабежах, нападениях, при торговле наркотиками. Часто электросамокаты становятся и причиной опасных ДТП. В Великобритании электроскутеры не могут использоваться на дорогах общего пользования, но продаются в огромных количествах. Популярности способствует и взятый правительством курс на «транспортную революцию». В странах Северной Европы недовольство пользователями электросамокатов временами выливается в насильственные формы. За последние два года зафиксированы случаи вандализма в отношении техники: самокаты топят в реках, поджигают, закидывают на деревья, разбивают об асфальт.

<https://iz.ru/1165234/ivan-petrov/nakat-strastei-molodchiki-na-samokatakh-izdevalis-nad-liudmi>

ВЕДОМОСТИ; ВАЛЕРИЙ КОДАЧИГОВ; 2021.05.18; МИНЦИФРЫ ПРЕДЛАГАЕТ СОЗДАТЬ ГОСОПЕРАТОРА БОЛЬШИХ ДАННЫХ; ЕГО УСЛУГИ БУДУТ ПЛАТНЫМИ ДЛЯ КОММЕРЧЕСКИХ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ

Государство будет предоставлять большие данные, накопленные министерствами и ведомствами, коммерческим разработчикам искусственного интеллекта (ИИ). Такое предложение содержится в предварительном варианте концепции доступа к государственным дата-сетам, представленной Минцифры на заседании рабочей группы АНО «Цифровая экономика» (копия документа есть у «Ведомостей»).

Предоставлять доступ к государственным большим данным будет специализированная госорганизация – в проекте концепции ее называют оператором государственных наборов данных. Она станет формировать дата-сету на основании запросов разработчиков ИИ, осуществлять их

анонимизацию и обезличивание, а также обеспечит создание и эксплуатацию инфраструктуры доступа к государственным наборам данных. Также госоператор будет решать, какие данные можно предоставлять тому или иному заказчику. Например, большими данными, имеющими ту или иную степень секретности, делиться будут с организациями, аккредитованными профильными ведомствами (например, ФСБ), следует из материалов Минцифры. Услуги оператора госнаборов данных будут платными для коммерческих пользователей, подчеркивается в них.

«Возможность создать единую фабрику данных делает государство уникальным оператором, который имеет в своем распоряжении практически неограниченное количество дата-сетов и их комбинаций. Такие базы представляют интерес для бизнеса, который выстраивает маркетинговые коммуникации и планы развития, опираясь на аналитику дата-сетов», – передал «Ведомостям» слова **вице-премьера** Дмитрий Чернышенко его представитель. «В концепции регулирования доступа разработчиков к наборам госданных фигурирует несколько типов дата-сетов. Они разделены по признаку конфиденциальности (дата-сеты ограниченного доступа и общедоступные), по принадлежности оператору, ведомственные, межведомственные, – объясняет замминистра цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Олег Качанов. – Стоимость будет определяться исходя из их сложности и объема – это позволит избежать неэффективных расходов государства». Доступ к дата-сетам, содержащим общедоступную информацию, будет осуществляться на безвозмездной основе, обещает Качанов.

<https://www.vedomosti.ru/technology/articles/2021/05/17/870097-mintsifri-gosoperatora>

ТАСС; 2021.05.17; РОССИЯ НАПРАВИТ В ТУРЦИЮ ЭКСПЕРТОВ ДЛЯ ОЦЕНКИ ВОЗМОЖНОСТИ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ТУРОВ

Российская делегация отправится в Турцию, чтобы оценить возможность восстановления туристического потока между двумя странами. Об этом сообщили в понедельник журналистам в секретариате вице-премьера РФ Татьяны Голиковой по итогам встречи с представителями турецких властей.

«Для оценки ситуации и перспектив возобновления авиасообщения стороны договорились о проведении консультаций между Роспотребнадзором и ответственными ведомствами Турции, а также о визите в Турцию российской делегации, в состав которой войдут представители компетентных органов исполнительной власти и отраслевого сообщества. В рамках визита будет произведен осмотр туристических объектов на предмет принятых мер безопасности», – говорится в сообщении.

Кроме того, на встрече было принято решение о разработке совместного плана действий, в котором в том числе будут определены условия возобновления взаимных туристических поездок. Такое решение позволит обеспечить охрану здоровья российских туристов на курортах Турции.

«Турция – одно из наиболее популярных и любимых направлений отдыха россиян. Вместе с тем безусловным приоритетом остается обеспечение безопасности жизни и здоровья российских граждан», – отметила Голикова. По ее словам, вопрос о возобновлении авиарейсов и туризма будет решаться на основе утвержденных оперативным штабом критериев оценки санитарно-эпидемиологической обстановки с учетом уровня заболеваемости в Турции и России.

«Мы договорились продолжить тесные контакты с турецкой стороной, в том числе по эпидемиологической ситуации в стране. Ростуризм готов направить своих представителей в составе российской делегации для оценки готовности турецких курортов к приему российских туристов. В случае положительных итогов визита, оперативно проработаем совместные шаги по безопасному и комфортному восстановлению взаимных туристических потоков», – приводятся в сообщении секретариата слова главы Ростуризма Зарины Догузовой.

Россия временно ограничила авиасообщение с Турцией с 15 апреля по 1 июня в связи с ухудшением эпидситуации в Турции для недопущения завоза и распространения инфекции в России. В настоящее время Россия осуществляет вывоз россиян с турецких курортов. Турция стала первой страной, с которой было возобновлено авиасообщение после начала пандемии в августе 2020 года.

Помощь в борьбе с пандемией

По ее словам, Россия также готова оказать Турции всю необходимую помощь в борьбе с пандемией, включая налаживание производства вакцины «Спутник V» на территории Турции.

«Россия готова оказать Турции всю необходимую помощь», – передают в секретариате слова Голиковой. «Прежде всего, речь идет налаживании промышленного производства вакцины «Спутник V» на территории Турции. По словам Татьяны Голиковой, процесс массовой иммунизации населения приведет к победе над коронавирусом», – сообщили в секретариате **вице-премьера**.

В ходе встречи с турецкими коллегами Голикова отметила важность развития сотрудничества России и Турции. «Мы заинтересованы в динамичном развитии российско-турецких отношений, расширении сотрудничества в торговле, экономике, промышленности и высоких технологиях. Будем совместными усилиями продвигать крупные проекты в энергетической,

транспортной, инфраструктурной и цифровых областях», – подчеркнула вице-премьер.

12 мая президент РФ Владимир Путин в телефонном разговоре с президентом Турции Тайипом Эрдоганом подтвердил готовность российской стороны обеспечить поставки в Турцию вакцины от коронавируса «Спутник V».

Предложение от РФ

Голикова рассказала, что страна предложила Турции в пилотном режиме присоединиться к цифровой платформе «Путешествую без COVID-19», позволяющей упростить порядок въезда иностранцев на российскую территорию.

«Вице-премьер предложила турецким коллегам присоединиться в пилотном режиме к цифровой платформе «Путешествую без COVID-19». Платформа разработана в Евразийском экономическом союзе и позволяет на основе информации сертифицированных лабораторий подтверждать отсутствие коронавируса при получении отрицательного ПЦР-тестирования. Граждане государств, участвующие в данной программе, могут въезжать в Россию в упрощенном порядке с использованием мобильного приложения», – говорится в сообщении.

https://tass.ru/obschestvo/11394987?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

РБК; АРТЁМ КОРЕНЯКО, ВЛАДИСЛАВ ГОРДЕЕВ, ЕГОР ГУБЕРНАТОРОВ, ЕЛЕНА СУХОРУКОВА; 2021.04.17; «АЭРОФЛОТ» ОТМЕНИЛ РЕЙСЫ В ТУРЦИЮ В ИЮНЕ

Авиакомпания объяснила, почему она отменила продажи билетов в Турцию на весь июнь, несмотря на то что оперативный штаб приостановил полеты до 1 июня

«Аэрофлот» прекратил продажу билетов в Турцию на июнь, чтобы не создавать неудобства пассажирам в связи с возможными отменами рейсов.

Ранее источник РБК на туристическом рынке сообщил о телеграмме, которую получили агенты авиакомпании. «В связи с решением штаба при правительстве РФ о приостановлении регулярного воздушного сообщения с Турцией со 2 по 30 июня: по авиабилетам на отмененные рейсы действуют стандартные правила вынужденного обмена / возврата», – говорилось в ней.

В оперативном штабе опровергли информацию о решении продлить ограничения на полеты в Турцию на месяц, поскольку срок уже принятых истекает 1 июня.

«Планирование путешествий – это всегда планирование на недели, иногда месяцы вперед. Мы прекратили продажи и произвели отмены на все рейсы в

Турцию на июнь, за исключением разрешенных штабом двух рейсов в неделю, чтобы не создавать неудобств пассажирам в связи с возможными отменами», – сообщил РБК представитель «Аэрофлота» Михаил Демин.

«Как только появятся другие решения, мы готовы пересмотреть расписание, увеличить количество рейсов при необходимости и открыть продажи. Мы, как и другие перевозчики, находимся в ожидании решения штаба правительства», – пояснил он.

<https://www.rbc.ru/society/17/05/2021/60a2b4949a79478391e715bd>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20210517/aviasoobscheniya-1732714519.html>

<https://ria.ru/20210517/aeroflot-1732718440.html>

ТАСС; 2021.05.17; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ В АПРЕЛЕ В 9,7 РАЗА

Российские авиакомпании в апреле увеличили перевозки в 9,7 раза, до 7,2 млн пассажиров по сравнению с апрелем 2020 года. Это следует из оперативных данных Росавиации. Существенный рост произошел на фоне резкого снижения перевозок из-за пандемии в прошлом году.

«По оперативным данным, в апреле 2021 года российские перевозчики обслужили 7,2 млн пассажиров. Пассажирооборот составил 14,5 млрд пассажиро-километров. Годом ранее, в апреле 2020 года отмечалось резкое снижение объемов авиaperезвозок в связи с введенными ограничениями из-за COVID-19 (в апреле 2020 года перевозки упали почти на 92%). В апреле прошлого года российскими авиакомпаниями было перевезено 739 тыс. пассажиров», – отмечается в сообщении Росавиации.

Авиакомпания S7 увеличила перевозки в 6,3 раза, до 1,35 млн пассажиров, «Аэрофлот» – в 9,3 раза, до 1,37 млн. Таким образом, «Аэрофлот» снова стал крупнейшим российским перевозчиком. Авиакомпания S7 удерживала лидерство по объему перевозок с апреля 2020 года.

Лоукостер «Победа», который приостанавливал работу год назад на фоне пандемии, в этом апреле перевез более 1 млн пассажиров. Пассажиропоток «России» составил 636 тыс. человек (рост в 10,3 раза), «Уральских авиалиний» – 617 тыс. (рост в 14,8 раза).

За период с января по апрель перевезено 24,2 млн пассажиров, что соответствует показателям прошлого года за аналогичный период, уточнили в Росавиации.

<https://tass.ru/ekonomika/11387405>

ТАСС; 2021.05.17; ПОЯВЛЕНИЕ ВТОРОЙ ПОЛОСЫ АЭРОПОРТА АСТРАХАНИ ПОЗВОЛИТ УДВОИТЬ ПАССАЖИРОПОТОК

Строительство второй полосы рассматривается как возможный вариант развития Астраханского международного аэропорта имени Б. М. Кустодиева. Ее появление вдвое увеличит пассажиропоток – с 700 тыс. до 1,4 млн человек в год, сообщил глава региона Игорь Бабушкин на Днях Астраханской области в Совете Федерации.

«Наша заявка на реконструкцию аэродрома в объеме 4,9 млрд прошла ранжирование и включена на 12 место в перечне мероприятий развития и жизнеобеспечения необеспеченных финансированием. Но вместе с тем есть и второй вариант, который позволит нам не останавливать работу аэропорта, – это строительство новой полосы», – сказал губернатор.

По словам Бабушкина, затраты на строительство второй полосы оцениваются в 11 млрд рублей. С ней аэропорт сможет удвоить объем пассажиропотока. Глава региона пояснил, что до пандемии – в 2019 году – воздушная гавань принимала 700 тыс. человек в год.

<https://tass.ru/ekonomika/11393421>

ТАСС; 2021.05.17; S7 ЗАЯВИЛА О ГОТОВНОСТИ ВОЗОБНОВИТЬ ПЕРЕЛЕТЫ В ИСЛАНДИЮ

Авиакомпания S7 Airlines планирует возобновить полеты в Исландию, как только получит разрешение авиавластей. Об этом ТАСС сообщили в **пресс-службе** компании.

Перевозчик уже запросил соответствующее разрешение. Более того, компания запросила разрешение на полеты из регионов РФ в Южную Корею и Японию.

«S7 Airlines готова возобновить регулярные рейсы, как только будет получено разрешение от авиационных властей. Мы подали соответствующий запрос на выполнение регулярных полетов по следующим направлениям: Владивосток – Сеул, Иркутск – Сеул, Новосибирск – Сеул, Владивосток – Токио, Москва – Рейкьявик», – сообщили в **пресс-службе**.

<https://tass.ru/ekonomika/11392771>

ТАСС; 2021.05.17; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ОТКРЫВАЮТ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА В МИНСК СО 2 ИЮНЯ

Авиакомпания «Уральские авиалинии» открывает прямые рейсы из Екатеринбурга в Минск со 2 июня. Полеты будут выполняться раз в неделю, сообщила **пресс-служба** перевозчика.

«2 июня авиакомпания «Уральские авиалинии» приступает к выполнению регулярного еженедельного рейса по маршруту Екатеринбург – Минск – Екатеринбург», – говорится в сообщении.

Полеты будут осуществляться по средам. Время в пути составит чуть более трех часов.

В начале февраля в компании сообщали о начале полетов из Екатеринбурга в Минск с 11 февраля. Позднее открытие рейсов было перенесено на март. Однако позднее компания отменила решение о запуске рейсов из Екатеринбурга в Минск из-за отсутствия спроса. Ранее перевозчик не выполнял полеты по данному направлению.

<https://tass.ru/ural-news/11391537>

РИА НОВОСТИ; 2021.05.17; НОВЫЙ ГРУЗОВОЙ АВИАМАРШРУТ СВЯЗАЛ КИТАЙСКИЙ СИАНЬ И НОВОСИБИРСК

Новый международный грузовой авиамаршрут, соединяющий Сиань, административный центр провинции Шэньси на северо-западе Китая, и российский Новосибирск, начал функционировать в пятницу

Самолет Boeing 767-300F с 18-тонным грузом, вылетев из Сианя в пятницу, начал выполнение рейса по этому новому грузовому авиамаршруту.

Грузовые рейсы по данному маршруту будет осуществлять компания SF Airlines – ведущий авиаперевозчик Китая, один раз в неделю. Самолетом из Китая в Россию будут доставляться в основном товары, заказанные покупателями через российские сайты электронной коммерции, а в обратном направлении – импортные товары из России.

<https://ria.ru/20210517/aviamarshrut-1732591478.html>

РБК ТАТАРСТАН; 2021.05.17; СТАВКА НА РЕГИОНЫ: АЭРОПОРТ КАЗАНИ ПЛАНИРУЕТ ВЕРНУТЬ 3 МЛН ПАССАЖИРОВ

В 2021 году международный аэропорт «Казань» планирует перевезти порядка 3 млн пассажиров. В условиях ограниченного международного авиасообщения наблюдается увеличение маршрутов и рейсов на внутренних направлениях

Как сообщил сегодня на пресс-конференции директор по стратегическому развитию аэропорта «Казань» Андрей Лопатин, в текущем году аэропорт планирует приблизиться к допандемийным показателям. «Безусловно, в период пандемии мы понесли потери с точки зрения количества пассажиров. Но необходимо отметить, что на сегодняшний день падение пассажиропотока незначительно. Относительно показателей 2019 года мы теряем немного, буквально 1,5%. Но напомним, что 2019 год стал в истории

аэропорта рекордным: было обслужено 3,4 млн пассажиров. Поэтому ожидаем, что в текущем году приблизимся к 3 млн пассажиров», – сказал Лопатин.

Российские авиакомпании в апреле увеличили перевозки в 9,7 раза, до 7,2 млн пассажиров по сравнению с апрелем 2020 года. Это следует из оперативных данных **Росавиации**. Существенный рост произошел на фоне резкого снижения перевозок из-за пандемии в прошлом году.

Андрей Лопатин отметил, что в условиях ограниченного количества международного авиасообщения достичь таких показателей можно благодаря существенному росту на внутренних направлениях.

По словам заместителя генерального директора авиакомпании Nordwind Антона Маттиса, сейчас в Казани представлены 13 маршрутов. «И это не окончательный список. На сегодняшний момент мы предлагаем порядка 330 рейсов в неделю из Казани. В этом летнем сезоне, например, появились два новых направления – Мурманск, Санкт-Петербург», – сказал Маттис.

Председатель Госкомитета РТ по туризму Сергей Иванов подчеркнул, что доступность региона определяется транспортной логистикой. «Если продумана удобная транспортная логистика, то в регионе начинает формироваться туристический поток. Для нас важно появление новых направлений. Регионы, в которые отрываются рейсы, мы рассматриваем с точки зрения возможности привезти оттуда туристов. Это для нас новый рынок», – сказал Иванов.

<https://rt.rbc.ru/tatarstan/17/05/2021/60a278889a79476d6d6e2032>

РБК; ЕЛИЗАВЕТА ЛАМОВА, АРТЁМ КОРЕНЯКО, НАТАЛИЯ АНИСИМОВА, МИХАИЛ ЮШКОВ; 2021.05.14; СТАРТАП ИЗ ЮАР РЕШИЛ ЗАКУПИТЬ САМОЛЕТЫ SUPERJET 100

Южноафриканский предприниматель объявил о планах создать авиакомпанию Skylink Airways, флот которой будет состоять из десяти самолетов Superjet 100. Она станет первым эксплуатантом SSJ100 в Африке

Предприниматель из ЮАР Кларенс Андреа Стейн намерен создать в стране новую авиакомпанию под названием Skylink Airways. Об этом он сообщил в интервью изданию Aerotelegraph.

«Старт запланирован на сентябрь 2022 года», – заявил Стейн. По словам бизнесмена, флот авиакомпании будет состоять из десяти российских самолетов Superjet 100. Пять из них она намерена закупить, еще пять – арендовать. Стартап станет первым оператором SSJ100 на континенте.

В беседе с РБК Стейн заявил, что ведет переговоры о приобретении самолетов с директором «Региональных самолетов» (филиал корпорации

«Иркут») по продажам коммерческих лайнеров Павлом Панюковым. Компания осуществляет разработку и серийное производство Superjet 100.

Предприниматель заявил, что вскоре достигнет договоренности о встрече с производителем SSJ100, которая должна состояться в Москве перед авиасалоном МАКС, запланированным на июль в Жуковском. Бизнесмен обещал в этом году открыть в российской столице представительство своей авиакомпанияи.

«Мой выбор очевиден, Sukhoi – это экономичный самолет, в котором применена новая технология, и этот самолет является идеальным самолетом, который я планирую использовать в Африке, Южной Африке и на близлежащих островах. Кроме того, я считаю, что точность работы авиастроителей в России не только привлекательна, но и способствует успеху Sukhoi», – отметил бизнесмен.

В дальнейшем, сообщил Стейн, он рассчитывает пополнить флот самолетами MC-21 (разрабатывается «Иркутом») совместно с входящим в ее состав ОКБ Яковлева).

Отвечая на вопрос, сколько денег планируется вложить в проект, Стейн не стал называть конкретные суммы, однако отметил, что в его реализации будут участвовать российские и южноафриканские инвесторы. «На данный момент я являюсь владельцем и единственным акционером South African Skylink Airways. Таким образом, я думаю, что основатель должен занимать правильную позицию. Как вы знаете, в ближайшее время будут участвовать и другие акционеры, и компания будет размещена на публичном листинге», – сообщил он.

Также предприниматель рассказал, что родился и вырос в Южной Африке, однако является русскоговорящим и в настоящее время пытается получить гражданство России и вид на жительство для себя и своего сына Макса.

В «Иркуте» подтвердили РБК интерес предпринимателя из ЮАР к самолетам SSJ100. «Консультации ведутся», – отметили в корпорации, однако другие подробности раскрывать не стали.

В компании подчеркнули, что интерес к приобретению этих лайнеров со стороны лизинговых компаний и авиаперевозчиков растет. «Лайнер оказался востребованным в условиях общего сокращения пассажиропотока из-за пандемии. <...> Южная Африка – это перспективный регион для поставок российской авиационной техники гражданского назначения», – говорится в сообщении.

В интервью Aerotelegraph предприниматель заявил, что Skylink Airways должна заполнить в ЮАР нишу, которая возникла из-за трудностей у национального авиаперевозчика South African Airways. Авиакомпания будет

выполнять как внутренние рейсы, так и международные, в основном в другие страны Африки. Также на SSJ100 можно будет долететь до островов Маврикий, Реюньон и Коморских островов. Помимо этого, он планирует приобрести два подержанных самолета Embraer 190 для полетов на остров Святой Елены.

В 2018 году от эксплуатации SSJ100 отказалась бельгийская Brussels Airlines – компания решила не продлевать контракт по использованию трех лайнеров в пользу самолетов канадской Bombardier. В компании объяснили это нехваткой запасных частей, из-за которой эти машины долго простаивали. Бельгийский авиаперевозчик эксплуатировал Superjet 100 по схеме мокрого лизинга (когда воздушное судно сдается в аренду вместе с экипажем). Ей свои самолеты предоставляла ирландская компания CityJet, которая в феврале 2019 отказалась от SSJ100.

Второй зарубежный эксплуатант SSJ100 – мексиканская Interjet (приобрела 22 из 30 заказанных лайнеров) – летом 2019 года также пытался от них избавиться. В конце апреля Bloomberg писал, что Interjet на фоне пандемии коронавируса стал банкротом.

Сейчас Superjet 100 эксплуатируется за рубежом специализированными перевозчиками в Казахстане и Таиланде. Там насчитывается пять Superjet 100.

В сентябре прошлого года глава авиационного кластера госкорпорации «Ростех» Анатолий Сердюков в интервью РБК сообщил, что переговоры компании «Региональные самолеты» с норвежской авиакомпанией Norwegian Air Shuttle о поставке 40 самолетов Superjet 100 приостановлены из-за пандемии. «Мы находимся в переговорном процессе со многими перевозчиками, в том числе и с норвежской авиакомпанией. Но из-за пандемии переговоры перенесены на более поздний период», – пояснил Сердюков, добавив, что в «Ростехе» рассчитывают вернуться к ним после того, как ситуация нормализуется.

В конце декабря 2020-го глава Минпромторга Денис Мантуров в интервью телеканалу РБК заявил, что причина отказа иностранных авиакомпаний от эксплуатации SSJ100 заключается в отсутствии опыта сервисного обслуживания и ставки на большой объем поставок.

Крупнейшим эксплуатантом Superjet является «Аэрофлот» (но с конца 2020 года компания начала передавать этим самолеты своей «дочке» «России»). Также на этих лайнерах летают и другие российские авиакомпании, включая «Азимут», «Ямал» и «Газпром авиа». В июле прошлого года глава Минпромторга Денис Мантуров заявлял, что в 2020–2021 годах «Иркут» планирует поставить 59 самолетов SSJ100 нескольким российским авиакомпаниям. 30 лайнеров получит авиакомпания Red Wings (как и

«Иркут», подконтрольная «Ростеху»), 22 – группа «Аэрофлот» (восемь в 2020-м, еще 14 – в 2021 году), остальные пополнят флот «Азимута» и «Якутии».

<https://www.rbc.ru/business/14/05/2021/609dd9c09a7947bbbb4eae9a>

ТАСС; 2021.05.14; В ПЕТЕРБУРГЕ СОЗДАЛИ ЦИФРОВОЙ КОМПЛЕКС ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ САМОЛЕТОВ ДЛЯ АЭРОПОРТОВ

Ученые Санкт-Петербургского Федерального исследовательского центра РАН создали цифровой комплекс для аэропортов, который связывает в единое интеллектуальное пространство различные службы и специальный грузовой транспорт (автолифты), обслуживающий самолеты. Об этом сообщил ТАСС сотрудник центра, руководитель лаборатории информационных технологий в системном анализе и моделировании Борис Соколов, утверждающий, что разработанная система позволяет значительно повысить эффективность наземной инфраструктуры аэропорта.

«Мы разработали первую в РФ информационно-аналитическую систему для автоматизированного управления наземной инфраструктурой аэропорта, которая обслуживает самолеты. Эта техника отвечает за загрузку и разгрузку ценных грузов, погрузку питания и доставку на борт маломобильных пассажиров. Ежедневно в аэропорту эти задачи решают сотни автолифтов. Наша система способна одновременно управлять всеми автолифтами благодаря установке на них цифрового оборудования, чтобы максимально оптимизировать их работу, исключить аварии, задержки рейсов и повысить пропускную способность аэропорта», – сказал Соколов.

Он пояснил, что основой для создания информационного пространства аэропорта выступают цифровые автолифты, на которые установлены порядка 50 датчиков – датчики перегрузки, положения трапа, камеры наблюдения. Бортовые компьютеры автолифтов передают информацию на центральный сервер. К этому пространству в любой момент могут подключиться различные службы аэропорта – безопасности, диспетчерской, аэродромной – для получения информации. Система работает по технологии радиочастотной идентификации. «Ранее сотрудники аэропорта развозили грузы, рассчитывали и определяли их местоположение вручную, была велика доля человеческой ошибки. Радиоизлучатель и электронные метки на грузах и транспорте позволяют получать информацию о складывающейся ситуации каждую секунду, а система подбирает эффективные алгоритмы работы для цифровых автолифтов», – отметил разработчик.

Он утверждает, что такая система на 15% уменьшает время, необходимое для обслуживания самолетов, а время простоя автолифтов снижается на треть. В целом аэропорт сможет на пятую часть сократить их количество из-за оптимизации работы. Также комплекс позволяет исключить возможные

столкновения транспорта на аэродроме. Центр РАН в данном проекте имеет партнера – московское ЗАО «Универсал-Аэро», которая занимается производством компонентов для таких систем.

<https://nauka.tass.ru/nauka/11371169>

ТАСС; 2021.05.17; СЕВЕРНЫЙ И ВОСТОЧНЫЙ ОБХОДЫ АСТРАХАНИ ПЛАНИРУЕТСЯ ПОСТРОИТЬ ЗА СЧЕТ ФЕДСРЕДСТВ

Средства федерального бюджета потребуются для строительства Северного и Восточного обходов Астрахани, сообщил в понедельник министр промышленности и природных ресурсов региона Денис Афанасьев в рамках Дней Астраханской области в Совете Федерации.

В августе прошлого года **вице-премьер РФ Марат Хуснуллин** на совещании с главой региона Игорем Бабушкиным дал поручение **Министерству транспорта РФ** совместно с правительством региона проработать варианты строительства обхода Астрахани.

«Еще в 2019 году Советом Федерации рекомендовано **Минтрансу России** ускорить решение вопроса о строительстве Северного обхода Астрахани в комплексе с возведением моста через Волгу. В связи с этим просим вас рекомендовать **Министерству транспорта** предусмотреть в текущем году разработку за счет средств федерального бюджета соответствующей проектной документации с последующей поэтапной реализацией проекта», – сказал он.

Афанасьев также сообщил, что региональные власти направили предложение о финансировании возведения Восточного обхода Астрахани за счет федеральных средств. По его словам, строительство этой дороги было приостановлено девять лет назад из-за нехватки денег. После корректировки проектной документации завершение обхода оценивается в 2 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/11391611>

ТАСС; 2021.05.17; ЮЖНЫЙ УРАЛ СТАНЕТ ОДНИМ ИЗ ПЕРВЫХ РЕГИОНОВ, ГДЕ БУДУТ РЕАЛИЗОВАНЫ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ

Вице-премьер российского правительства **Марат Хуснуллин** высказался за поддержку инфраструктурного проекта в Челябинской области – строительство в областном центре метрополитена с интеграцией его в трамвайную сеть. Об этом сообщают в управлении **пресс-службы** и информации регионального правительства по итогам заседания правительственной комиссии по развитию регионов, которое провел федеральный **вице-премьер**.

«Челябинская область станет одним из первых регионов, в котором будут реализованы инфраструктурные проекты с привлечением новых финансовых инструментов (бюджетных кредитов)», – отметили в управлении, добавив, что Текслер представил проект завершения строительства метрополитена с интеграцией в трамвайную сеть.

«Метротрамвай – это новое качество городской среды, градостроительства, новый этап развития общественного транспорта в регионе. В части эффектов, о которых я хотел бы сказать, – это увеличение деловой активности, строительства жилья, повышение транспортной мобильности, улучшение экологической ситуации, прямой рост налоговых поступлений», – сказал глава региона.

«Считаю, что строительство метрополитена с интеграцией его в трамвайную сеть надо поддержать. Достроим метро, начнет и жилищное строительство развиваться. Я сам лично выслушал проектировщиков, с их мнением согласен и поддерживаю мнение губернатора», – отметил Марат Хуснуллин.

В управлении напомнили, что Челябинский метрополитен – это знаковый проект для региона и города-миллионника. Объект начали строить в 1992 году, а проектирование началось в 70-е годы прошлого века, но в 2010 году работы были прекращены из-за отсутствия финансирования. Проект завершения строительства метрополитена в Челябинске в новой версии предусматривает использование метротрамвая с интеграцией в существующую трамвайную сеть.

Также правительственной комиссией поддержаны проекты модернизации трамвайной и троллейбусной системы в Челябинске.

Ранее Алексей Текслер как руководитель комиссии Госсовета по направлению «Экономика и финансы» внес на федеральный уровень предложение использовать такой механизм поддержки региональной экономики, как инфраструктурные кредиты. Эта инициатива была одобрена федеральным правительством.

<https://tass.ru/novosti-partnerov/11387285>

ТАСС; 2021.05.17; РОСТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ ВЛОЖИТ 1,85 МЛРД РУБЛЕЙ В МОДЕРНИЗАЦИЮ ТРАМВАЙНОГО ХОЗЯЙСТВА ТАГАНРОГА

Власти Ростовской области направят 1,85 млрд рублей на реализацию концессионного соглашения, в рамках которого будет реализован проект модернизации трамвайного хозяйства Таганрога. Об этом рассказала журналистам заместитель губернатора – министр финансов Ростовской области Лилия Федотова.

«[Средства] в объеме 1,85 млрд рублей мы направим в город Таганрог на реализацию концессионного соглашения с целью модернизации трамвайного хозяйства», – сказала Федотова, уточнив, что средства заложены в бюджете региона на 2022 год.

В ноябре 2020 года правительство Ростовской области и компания «Синара» на площадке форума «Транспорт России» заключили соглашение о сотрудничестве в сфере транспортного обслуживания населения. Пилотным городом для реализации проекта выбран Таганрог. Сообщалось, что его реализацией займется компания «Синара – городские транспортные решения». Как сообщали в **пресс-службе** губернатора Ростовской области, стороны договорились о совместной работе по вопросам развития общественного транспорта в целом, и в том числе – городского электротранспорта.

<https://tass.ru/ekonomika/11393757>

РАДИО 1; 2021.05.17; «ГРАНИЦА МЕЖДУ ВЫЖИВАНИЕМ И СМЕРТЬЮ». ЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ ИНИЦИАТИВУ СНИЖЕНИЯ НЕШТРАФУЕМОГО ПОРОГА

Нештрафуемый порог превышения скорости могут снизить в России с 20 км/ч до 10 км/ч. **Вице-премьер Марат Хуснуллин** поручил МВД и Минтрансу до 1 августа предоставить в правительство «согласованную позицию» по вопросу снижения ограничения. С учётом целей, которые ставятся в рамках программы «Безопасные качественные автомобильные дороги», это является обязательным шагом, без которого выполнить задачу по радикальному снижению количества аварий, смертей, ранений, получаемых на дороге, как пешеходами, так и автомобилистами просто невозможно – считает исполнительный директор ассоциации «ОКО» Эльдар Тузмухаметов. Об этом он заявил в эфире «Радио 1».

«Именно скорость является основной причиной травм и смертей. По данным Всемирной организации здравоохранения, каждый дополнительный км скорости транспортного средства повышает риск ДТП на 3%, риск ДТП с летальным исходом на 4,5%. Поэтому эти 20 км/ч являются критичными. Ведь мы имеем сейчас ситуацию, когда в населённых пунктах, при официально разрешённой скорости 60 км/ч, фактически до нештрафуемого порога скорость движения составляет 80 км/ч. В большинстве случаев эти 20 км/ч – это граница между выживанием и смертью», – сказал собеседник «Радио 1».

По его словам, снижение нештрафуемого порога до 10 км/ч даёт стопроцентную гарантию того, что автомобилист не будет несправедливо оштрафован:

«В соответствии с ГОСТом, в соответствии с которым выпускаются средства фото– видеофиксации, погрешность составляет не более 3% – до 3 км/ч. При этом погрешность средств, фактически подтверждённых испытаниями, которые применяются в России, составляет порядка 1 км/ч», – пояснил **Марат Хуснуллин**.

Он отметил, что сейчас у этой инициативы есть шанс стать законом. Обратная связь приходит на федеральный уровень из всех регионов страны.

В московском департаменте транспорта уверены, что новый порог положительно скажется на безопасности дорожного движения и повысит дисциплину водителей. В качестве аргумента в ведомстве привели данные Всемирной организации здравоохранения, согласно которым возможность смерти при движении автомобиля на скорости 50 км/ч составляет 20%, что гораздо ниже, чем при скорости 60 км/ч. Также чиновники привели в качестве примера американский Чикаго. Там нештрафуемый порог был снижен до 6 миль в час (9,65 км/ч) на улицах в радиусе 3 километров от парков и школ.

Отметим, что данная инициатива обсуждается с 2014 года. Но в 2019 году Дмитрий Медведев, находясь в должности премьер-министра, посчитал, что от нового штрафа могут пострадать невинные водители. После этого тема больше не обсуждалась.

<https://radiol.news/article/granitsa-mezhdu-vyzhivaniem-i-smertyu-ekspert-otsenil-initsiativu-snizheniya-neshtrafuemogo-poroga/>

ИНТЕРФАКС; 2021.05.17; МУНИЦИПАЛЬНЫЕ АВТОБУСЫ В САХАЛИНСКОЙ ОБЛАСТИ БУДУТ ТОЛЬКО ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ И ГАЗОВЫЕ

Программу обновления муниципального пассажирского транспорта с заменой дизельных и бензиновых автобусов на электрические и газовые подготовят в Сахалинской области, сообщает **пресс-служба** правительства региона.

По ее данным, такое поручение дал областному Минтрансу губернатор Сахалинской области Валерий Лимаренко.

«На смену бензиновым автобусам должны прийти газовые и электрические. Воздух, отравленный выхлопными газами, нередко приводит к заболеваниям органов дыхания. Замена автобусов позволит улучшить экологическую ситуацию на островах, сделать чище воздух и, в конечном итоге, укрепить здоровье сахалинцев и курильчан. На обновление автопарка планируем привлекать федеральное финансирование и частные средства на правах концессии», – цитирует **пресс-служба** главу региона.

В Сахалинской области перевозки пассажиров по регулярным муниципальным маршрутам сегодня обеспечивают 26 предприятий. Во всех

районах маршруты в черте населенных пунктов обслуживают 646 автобусов, межмуниципальные перевозки – 201 автобус, сообщает **пресс-служба**.

Например, в Южно-Сахалинске предстоит обновить 331 автобус, из них 125 собираются заменить на электробусы, остальные будут работать на газомоторном топливе.

«Электрический и газовый транспорт имеет ряд преимуществ перед дизельным. Наиболее важные – экологичность и экономичность. Если дизельный автобус за поездку на 100 км тратит топлива примерно на 2,2 тыс. рублей, то газовый – на 700 рублей. Стоимость «заправки» электробуса – меньше 600 рублей», – отмечает **пресс-служба**.

Запас хода электрического автобуса составляет 50 км, поэтому их собираются использовать на городских маршрутах. В планах правительства региона – закупить ультрабыстрые станции, которые позволят заряжать транспорт за 8-25 минут.

В поездках между населенными пунктами и районами будут задействованы автобусы на газомоторном топливе, запас хода которых – 350 км.

Обновить автобусный парк региона планируется за ближайшие 3 года.

<https://www.interfax-russia.ru/far-east/main/municipalnye-avtobusy-v-sahalinskoy-oblasti-budut-tolko-elektricheskie-i-gazovye>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2021.05.14; МИНТРАНС ПОДМОСКОВЬЯ ОГРАНИЧИЛ ДО 20 КМ/Ч СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ АРЕНДОВАННЫХ САМОКАТОВ В РЕГИОНЕ

В Подмоскowie принято решение о принудительном ограничении максимальной разрешенной скорости движения для арендованных самокатов до 20 км/ч. Об этом Агентству городских новостей «Москва» сообщили в **пресс-служба** министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области.

«Министерством транспорта Подмоскovie и оператором сервиса по аренде самокатов было принято совместное решение о принудительном ограничении максимальной скорости передвижения самоката до 20 км/ч», – рассказали в **пресс-службе**.

Ранее **пресс-служба** комитета по транспорту Санкт-Петербурга сообщила, что в городе введены ограничения скорости движения каршеринговых самокатов до 15 км/ч.

<https://www.mskagency.ru/materials/3112931>

ТАСС; 2021.05.17; АСТРАХАНСКИЕ ВЛАСТИ ВЫСТУПИЛИ С ИНИЦИАТИВОЙ О РЕКОНСТРУКЦИИ ВОЛГО-КАСПИЙСКОГО КАНАЛА

Власти Астраханской области выступили с инициативой о реконструкции водной транспортной системы региона – Волго-Каспийского морского судоходного канала, что откроет перспективы для круглогодичного судоходства. Об этом сообщил министр промышленности и природных ресурсов региона Денис Афанасьев в рамках Дней Астраханской области в Совете Федерации в понедельник.

«Для организации круглогодичного судоходства на участке внутренних водных путей от Астрахани до Ростова необходимо провести реконструкцию водной транспортной системы Астраханской области – Волго-Каспийского морского судоходного канала. <...> Эффективная реконструкция включает в себя проходные глубины для судов и организация двухстороннего движения по всей протяженности канала», – сказал он.

По словам Афанасьева, проходная осадка в морской части Волго-Каспийского морского судоходного канала в 2020 году соответствовала предписанным показателям лишь 3,5 месяца. По этой причине суда 12 раз вставали на мель, в этом году – уже четырежды.

<https://tass.ru/ekonomika/11392411>

ИНТЕРФАКС; 2021.05.17; БЕЛОРУССИЯ ОБСУЖДАЕТ С РФ КОМПЛЕКСНУЮ МОДЕЛЬ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ В БАЛТИЙСКИХ И АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКИХ ПОРТАХ

Белоруссия обсуждает с РФ комплексную бизнес-модель перевалки экспортных грузов в российских портах Балтийского и Азово-Черноморских бассейнов, сообщили «Интерфаксу» в **пресс-службе** крупнейшего в республике логистического оператора, госкомпании «Белтаможсервис».

В компании отметили, что 13-15 мая состоялись переговоры по углублению сотрудничества с РФ в транспортно-логистической сфере, сотрудники «Белтаможсервиса» принимали участие в переговорах наряду с представителями профильных министерств и ведомств.

«Основной задачей переговоров стало обсуждения вопросов по выработке эффективной бизнес-модели, комплексно реализующей механизмы и принципы использования портовой инфраструктуры Российской Федерации для перевалки белорусских грузов в портах Балтийского и Азово-Черноморских бассейнов», – сказала **пресс-секретарь** «Белтаможсервиса» Алеся Судник.

В «Белтаможсервисе» также подтвердили продолжение переговоров с РФ о возможности использования российских портов для перевалки белорусских калийных удобрений и других экспортных грузов. «Представители РУП

«Белтаможсервис» в составе белорусской делегации приняли участие в презентации экспортной грузовой базы Белоруссии и обсуждении возможности перевалки в морских портах РФ на существующих и/или новых производственных мощностях, а также обсуждении вопросов использования мощностей существующих терминалов морских портов России для перевалки белорусских минеральных удобрений», – отметила **пресс-секретарь**.