



Ежедневный мониторинг СМИ

17 ЯНВАРЯ 2020

ИНТЕРФАКС; 2020.16.01; МИШУСТИН ПОДТВЕРДИЛ ПРИОРИТЕТ СНЯТИЯ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА	3
ИЗВЕСТИЯ; 2020.17.01; ТЕХНОКРАТНЫЙ РОСТ: КАКИХ ПРЕОБРАЗОВАНИЙ ЖДУТ ОТ КАБМИНА МИШУСТИНА; НОВЫЙ РОССИЙСКИЙ ПРЕМЬЕР ПРИЗВАН ВОЗВЕСТИ В АБСОЛЮТ «ЦИФРУ» И НАЛАДИТЬ ИСПОЛНЕНИЕ НАЦПРОЕКТОВ.....	3
КОММЕРСАНТЬ; ЕЛЕНА РОЖКОВА, КСЕНИЯ ВЕРЕТЕННИКОВА, АНДРЕЙ ВИНОКУРОВ, АНГЕЛИНА ГАЛАНИНА; АНАСТАСИЯ РЕУТОВА; 2020.17.01; КОНСТИТУЦИИ ОТВЕЛИ СРОК; ДЛЯ ВНЕСЕНИЯ ПОПРАВOK В КОНСТИТУЦИЮ ДАЛИ ТРИ МЕСЯЦА	5
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.17.01; РЕФОРМЕ КНД ОТМЕРИЛИ ТРИ ГОДА; ГОСДУМА ГОТОВИТСЯ К ПРИНЯТИЮ ЗАКОНОВ О КОНТРОЛЕ И НАДЗОРЕ	6
ИНТЕРФАКС; 2020.16.01; МИНТРАНС РФ ПОДГОТОВИЛ ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ ОТМЕНЕ ЛИЦЕНЗИРОВАНИЯ БУКСИРОВКИ МОРСКИХ СУДОВ.....	7
ИЗВЕСТИЯ; ЛЮБОВЬ ЛЕЖНЕВА АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2020.17.01; ДОСТУПНЫЙ ВОСТОК: НА СОЗДАНИЕ АВИАКОМПАНИИ В ДФО ПОТРАТЯТ ДО 30 МЛРД; В «РОСТЕХЕ» ДЛЯ АВИАКОМПАНИИ УЖЕ ПРОРАБАТЫВАЮТ ПРОЕКТ ЛЕГКОГО САМОЛЕТА	8
КОММЕРСАНТЬ; ВЛАДИСЛАВ ТРИФОНОВ; 2020.16.01; ЭКИПАЖ SSJ 100 ВЫБРАЛ НЕ ТУ ПОЛОСУ; ИНЦИДЕНТ ПРОИЗОШЕЛ ПРИ ПОСАДКЕ САМОЛЕТА В ДОМОДЕДОВО	10
РИА НОВОСТИ; 2020.17.01; БУДУЩИЙ «ЛИДЕР». КАБМИН ВЫДЕЛИЛ 127 МЛРД РУБЛЕЙ НА АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ.....	11
ИА REGNUM; 2020.16.01; ЭКСПЕРТ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ДАННЫЕ О ДОХОДНОСТИ ТРАССЫ «МЕРИДИАН».....	11
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2020.16.01; ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ИНИЦИАТИВЫ БИЗНЕСА; КАКУЮ ОТДАЧУ ПОЛУЧИТ ОТ НИХ ЭКОНОМИКА СТРАНЫ?	12
ТАСС; 2020.16.01; ПОДГРУППА ГОССОВЕТА РФ РАССМОТРИТ ВОПРОСЫ ПОВЫШЕНИЕ КАЧЕСТВА ДОРОЖНЫХ РАБОТ В 2020 ГОДУ	15
ТАСС; 2020.16.01; В 2020 ГОДУ НА РЕМОНТ ДОРОГ ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ ПО НАЦПРОЕКТУ НАПРАВЯТ ПОРЯДКА 3,5 МЛРД РУБЛЕЙ	15
ТАСС; 2020.16.01; ЮГРА ПЛАНИРУЕТ ПОСТРОИТЬ И ОТРЕМОНТИРОВАТЬ БОЛЕЕ 150 КМ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ В 2020 ГОДУ	16
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.16.01; РАСКАТАЮТ КОЛЕЮ; МИНТРАНС СОЗДАЕТ РЕЕСТР НАИЛУЧШИХ ТЕХНОЛОГИЙ ДЛЯ РЕМОНТА ДОРОГ	16
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.16.01; РЕГИОНАЛЬНЫЕ ВЛАСТИ ОБЪЯСНИЛИ НЕДОСТОВЕРНОСТЬ ДАННЫХ О КАЧЕСТВЕ ДОРОГ; РЕГИОНАЛЬНЫЕ ВЛАСТИ ОТВЕТИЛИ НА ПРЕТЕНЗИИ СЧЕТНОЙ ПАЛАТЫ О НЕДОСТОВЕРНОСТИ СВЕДЕНИЙ О КАЧЕСТВЕ ДОРОГ. ОНИ ТАКЖЕ ОПРОВЕРГЛИ ДАННЫЕ АУДИТОРОВ О НЕДОСТАТКЕ ФИНАНСИРОВАНИЯ НА ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ.....	17
ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2020.16.01; ЗИМА С ПРИВКУСОМ СОЛИ18	
РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО, ПЕТР КАНАЕВ; 2020.16.01; ВЭБ И РОТЕНБЕРГ СОЗДАДУТ «НАЦПРОЕКТСТРОЙ» С АКТИВАМИ НА □100 МЛРД; ДЛЯ ЧЕГО ГОСКОРПОРАЦИИ ЭТО ПАРТНЕРСТВО.....	22

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВИКТОР ДМИТРИЕВ; 2020.16.01; ОТКРОВЕННО О НАБОЛЕВШЕМ.....	24
ТАСС; 2020.16.01; СТРОИТЕЛИ ОЦЕНИЛИ ГОТОВНОСТЬ ТРАССЫ «ТАВРИДА» В КРЫМУ НА 85%.....	27
ТАСС; 2020.16.01; В НОВОСИБИРСКЕ СРОКИ СДАЧИ ВОСТОЧНОГО ОБХОДА ПЕРЕНЕСУТ ЕЩЕ НА ПОЛГОДА	27
КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСАНДР ВОРОНОВ, ЮЛИЯ ТИШИНА; 2020.17.01; И ЦЕЛОГО ПЕТАБАЙТА МАЛО; НА РАСПОЗНАВАНИЕ ЛИЦ МОСКВИЧЕЙ МЭРИЯ ГОТОВА ПОТРАТИТЬ ЕЩЕ ПОЧТИ 2 МЛРД РУБ.....	28
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2020.16.01; АЛЛЁ, ТАКСИ! ВАМ ШАШЕЧКИ ИЛИ ЕХАТЬ?.....	29
ИНТЕРФАКС; 2020.16.01; ГЛАВА РЖД ПОДТВЕРДИЛ ПЛАНЫ ЗАПУСКА ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ В 2026 ГОДУ.....	33
ТАСС; 2020.16.01; БЕЛОЗЕРОВ ЗАЯВИЛ, ЧТО ТЕХНОЛОГИЯ HYPERLOOP НЕ ГОТОВА К ТОМУ, ЧТОБЫ ЕЕ ПРИМЕНЯТЬ	34
ТАСС; 2020.16.01; ФИНСКИЙ МИНИСТР ОБСУДИЛ В МОСКВЕ РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ ФИНЛЯНДИЕЙ И РФ	34
ТАСС; 2020.16.01; ЭЛЕКТРИЧКУ ИЗ НОВОСИБИРСКА В АЭРОПОРТ ТОЛМАЧЕВО ПЛАНИРУЮТ ЗАПУСТИТЬ ПЕРЕД МЧМ ПО ХОККЕЮ	34
ТАСС; 2020.16.01; ПОЕЗДА САНКТ-ПЕТЕРБУРГ - СЕВАСТОПОЛЬ ВЕСНОЙ СНОВА НАЧНУТ КУРСИРОВАТЬ ЕЖЕДНЕВНО	35
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.17.01; ГРУППА «АЭРОФЛОТ» ЗАКРЫЛА БИЗНЕС-ЗАЛ «ПУЛКОВО» ДЛЯ ПассаЖИРОВ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСОВ; АВИАКОМПАНИЯ ОТКАЗАЛАСЬ ПРОДЛЕВАТЬ АРЕНДУ ЗАЛА У АЭРОПОРТА ИЗ-ЗА ПОВЫШЕНИЯ ПЛАТЫ	35
КОММЕРСАНТЬ; СЕРГЕЙ МАШКИН; 2020.17.01; ПОСАДКА В НЕАДЕКВАТЕ; КАК ПИЛОТЫ СПАСЛИ ПассаЖИРОВ, НО РАЗБИЛИ САМОЛЕТ.....	36
КОММЕРСАНТЬ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2020.17.01; АЭРОПОРТ УФЫ ГОТОВИТ ТАРИФЫ К ВЗЛЕТУ; ПОВЫШЕНИЕ ТРЕБУЕТСЯ ДЛЯ РАСШИРЕНИЯ ТЕРМИНАЛА	38
РБК; ВИКТОРИЯ САИТОВА; 2020.16.01; ГЛОТОК СВОБОДЫ: КОГДА В ПУЛКОВО ПРИДУТ НОВЫЕ ЛОУКОСТЕРЫ	39
РБК; 2020.16.01; ЗА ГОД ПассаЖИРОПОТОК ПЕРМСКОГО АЭРОПОРТА ПРЕВЫСИЛ 1,6 МЛН ЧЕЛОВЕК.....	42
ТАСС; 2020.17.01; УРАЛЬСКИЙ АВИАЗАВОД ГОТОВ ПОСТАВИТЬ САМОЛЕТЫ ДЛЯ КОМПАНИИ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ.....	42
ТАСС; 2020.16.01; РЯЗАНСКАЯ ОБЛАСТЬ ПЛАНИРУЕТ РЕКОНСТРУИРОВАТЬ АЭРОПОРТ ПРОТАСОВО К 2024 ГОДУ	43
ТАСС; 2020.16.01; АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ ВОЛГОГРАДОМ И РОСТОВОМ ВОЗОБНОВИТСЯ В МАРТЕ	43
ТАСС; 2020.16.01; КУРГАНСКИЙ АЭРОПОРТ ПРИНЯЛ ПЕРВЫЙ РЕЙС ИЗ ХАНТЫ-МАНСИЙСКА	43
ТАСС; 2020.17.01; АЭРОПОРТ СИМФЕРОПОЛЯ ПЯТЫЙ ГОД ПОДРЯД ОБСЛУЖИВАЕТ БОЛЕЕ 5 МЛН ПассаЖИРОВ.....	44
ТАСС; 2020.16.01; ДВФУ НАЧАЛ ПОДГОТОВКУ АВИАИНЖЕНЕРОВ ДЛЯ АВИАКОМПАНИИ «АВРОРА».....	44

ИНТЕРФАКС; 2020.16.01; МИШУСТИН ПОДТВЕРДИЛ ПРИОРИТЕТ СНЯТИЯ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА

Кандидат в премьер-министры РФ Михаил Мишустин, выступая в Госдуме в четверг, подтвердил приоритет снятия инфраструктурных ограничений в транспортной сфере.

«Это развитие тех направлений транспорта, которые связаны со снятием инфраструктурных ограничений, развитием регионов и страны в целом. Прежде всего, речь идет об автодорогах, которые связывают центры областей, выходят на федеральные трассы, а также на обходах крупных городов», - сказал Мишустин.

«На такие окупаемые проекты, как подчеркнул президент в послании Федеральному собранию, уже в этом году могут направляться средства Фонда национального благосостояния», - отметил Мишустин.

Как сообщалось, президент Владимир Путин в послании Федеральному собранию в среду заявил, что часть средств ФНБ в первую очередь необходимо направлять на проекты, снимающие инфраструктурные ограничения в регионах.

«Приоритетом должны стать окупаемые проекты, которые снимают инфраструктурные ограничения для территорий. Это, в том числе, автомобильные обходы крупных городов, магистрали между областными центрами, выходы на федеральные автотрассы. Такие проекты обязательно потянут за собой рост малого бизнеса, туризма, социальной активности в регионах», - говорил президент.

ИЗВЕСТИЯ; 2020.17.01; ТЕХНОКРАТНЫЙ РОСТ: КАКИХ ПРЕОБРАЗОВАНИЙ ЖДУТ ОТ КАБМИНА МИШУСТИНА; НОВЫЙ РОССИЙСКИЙ ПРЕМЬЕР ПРИЗВАН ВОЗВЕСТИ В АБСОЛЮТ «ЦИФРУ» И НАЛАДИТЬ ИСПОЛНЕНИЕ НАЦПРОЕКТОВ

От Михаила Мишустина на посту премьера ждут прежде всего прикладных преобразований, направленных на улучшение исполнения нацпроектов. На этом сошлись близкие к правительству источники «Известий» и эксперты. По их мнению, его первой реформой станет автоматизация системы госзаказа. А второй — сокращение числа проверок и отмена устаревших нормативов для бизнеса. Под угрозу увольнения подпадут ментально не подготовленные к современным управленческим методикам чиновники. Что касается судеб отдельных членов кабинета и целых ведомств, то среди опрошенных «Известиями» госслужащих, депутатов и сенаторов популярны самые разные версии: расширение функционала Минстроя, перестановки в Минкомсвязи и изменение формата работы отраслевых министерств с госкомпаниями. И всё же собеседники «Известий» признают: на данном этапе эти сведения спекулятивны, а окончательное видение ситуации пока не сформировано даже у самого Михаила Мишустина.

Практика, а не теория

В первоочередные задачи Михаила Мишустина на посту премьер-министра войдет организация исполнения нацпроектов. Как заявил источник в Совете Федерации, сильная сторона нового премьера в том, что он «глубоко конкретный, а не абстрактный технократ», поэтому от него ждут упрощения и цифровизации процедур, связанных главным образом с госзаказом.

Реализация нацпроектов в прошлом году была сорвана главным образом из-за того, что механизмы заключения договоров с исполнителями госзаказа и перечисления им денег излишне бюрократизированы. Тогда как есть готовые технологии автоматизации исполнения и контроля этих процессов, продолжил собеседник «Известий». Вероятнее всего, госслужбу придется покинуть в первую очередь консервативным кадрам, которые ментально не готовы к цифровизации.

— Внедрение в работу правительства электронной системы контроля за исполнением поручений, аналоги которой существуют в каждой современной корпорации, вызывало у многих чиновников ужас и сопротивление. Такие кадры, вероятнее всего, действительно

попросят на выход, — предположил в разговоре с «Известиями» другой специалист, близкий к финансово-экономическому блоку правительства и знакомый ситуацией.

С этой точкой зрения согласен руководитель направления анализа и прогнозирования ЦМАКП Дмитрий Белоусов. Деятельность Михаила Мишустина на посту премьера в первое время будет напоминать ранний период работы Сергея Собянина в должности мэра Москвы, предполагает эксперт.

Дело в том, что сейчас решение по каждой второй ситуации в сфере госзаказа носит уникальный характер. Задача премьера — максимально стандартизировать и регламентировать процедуры, отменить избыточные нормы, причем прежде всего с помощью цифровых технологий. Выбор поставщика, выделение и перечисление денег, определение эффективности вложений могут производиться в режиме онлайн, тогда как сейчас всё это требует длинной цепочки административных протоколов.

Перевод в «цифру» в то же время приведет к снижению административного давления на бизнес, поскольку позволит избежать значительной части проверок. Такие задачи вполне выполнимы в течение двух-трех лет, резюмировал Дмитрий Белоусов.

Что будет с министерствами и министрами

Цифровизация встает во главу угла, а это означает, что не исключены перестановки в Минкомсвязи, предположил в разговоре с «Известиями» источник в Госдуме. По его словам, к успехам действующего руководства ведомства есть вопросы. В частности, они касаются госпрограммы «Цифровая экономика» — исполнение ее расходов — одно из худших, утверждает собеседник «Известий». На конец 2019 года оно составило всего 53,6% (из выделенных 108 млрд рублей), сообщила ранее Счетная палата, у других 12 национальных проектов этот показатель действительно выше.

Источник «Известий» в Госдуме считает, что могут расширить функции Минстрой — оно станет министерством регионального и городского развития, отняв таким образом часть полномочий у Минэкономразвития.

Минстрой, основанный в ноябре 2013 года, успел проделать большую работу, но всех поставленных перед ним целей все-таки не достиг, сказал член общественного совета при ведомстве Рифат Гарипов. Речь идет о нацпроекте «Жилье и городская среда», который предполагает, что к 2024 году ежегодный объем ввода жилья в России должен достичь 120 млн кв. м. В 2019 году должно было быть построено 88 млн кв. м, а получилось сдать только 80 млн.

Кроме того, может быть преобразован формат работы отраслевых министерств и ведомств с госкомпаниями и корпорациями, сказал источник «Известий», близкий к Минфину. Сейчас эти рыночные игроки — фактически выступают продолжением госструктур, и через участие в реальной экономической жизни чиновники решают те проблемы, которые они в принципе должны преодолевать с помощью регулирования.

Ведомства «руками» корпораций ведут борьбу за ресурсы, причем далеко не всегда бизнес реально нуждается в выделяемых средствах. Из-за этого у госкомпаний сложился настолько значительный объем свободных средств на счетах, а их инвестпрограммы зачастую раздуты, говорит чиновник. В октябре спикер Совфеда Валентина Матвиенко говорила, о том, что на 1 июля общий объем временно свободных средств госкорпораций составил порядка 180 млрд рублей, что на 20 с лишним процентов больше, чем годом ранее. Для повышения эффективности госрасходов Михаилу Мишустину, вероятно, предстоит разбить связь министерств с госкомпаниями, полагает собеседник «Известий».

Одержим бизнес-климатом

Два бывших федеральных чиновника из финансово-экономического блока правительства уверены, что Минфин и Минэкономразвития в своей работе сделают акцент на либерализации бизнеса. По словам одного из собеседников, «Мишустин одержим бизнес-климатом, он будет его улучшать». По словам другого, могут поменяться задачи у МЭР. Например, нельзя исключать, что подготовка прогноза социально-экономического развития России станет уже не основной работой министерства. В целом, для формирования бюджета этот документ может готовить и Минфин, тогда функции МЭР сведут именно к развитию и поддержке бизнеса.

Именно такой роль ведомства Максима Орешкина видел первый вице-премьер, министр финансов Антон Силуанов полтора года назад, когда был утвержден состав кабинета после

инаугурации президента, рассказывал тогда «Известиям» чиновник, приближенный к Антону Силуанову.

— Министерством макропрогноза МЭР перестал быть после ухода Алексея Улюкаева, — констатировал он.

По словам источника, в работу двух министерств, как и во всё правительство в целом, будут максимально внедрены электронные сервисы и IT-технологии. Цифровое развитие дойдет до такой степени, что может появиться «математическая модель экономического положения россиян».

В преддверии своего назначения на должность премьер-министра Михаил Мишустин заявил, что одним из самых важных направлений его работы станет снятие барьеров для бизнеса. 16 января он презентовал свою программу в Госдуме, подчеркнув: развитие предпринимательства в стране и снижение его издержек поможет реализовать многие задачи. Например, увеличить реальные доходы граждан.

Российская экономика не может динамично развиваться, пока бизнес не сконцентрируется на своей основной функции — созидание, а борьба с препятствиями не помогает компаниям в работе по их профилю, сказал «Известиям» сопредседатель «Деловой России» Алексей Репик. Он отметил, что правительство должно завершить работу по устранению всех избыточных требований в регулировании. Именно они выступают самыми драматичными барьерами на пути развития предпринимательства. Работу «регуляторной гильотины» следует продолжить и довести до конца, резюмировал он.

Материал подготовили Дмитрий Гринкевич, Инна Григорьева, Валерий Кодачигов, Евгения Перцева и Мария Перовщикова

<https://iz.ru/965188/izvestiia/tekhokratnyi-rost-kakikh-preobrazovanii-zhdut-ot-kabminamishustina>

КОММЕРСАНТЪ; ЕЛЕНА РОЖКОВА, КСЕНИЯ ВЕРЕТЕННИКОВА, АНДРЕЙ ВИНОКУРОВ, АНГЕЛИНА ГАЛАНИНА; АНАСТАСИЯ РЕУТОВА; 2020.17.01; КОНСТИТУЦИИ ОТВЕЛИ СРОК; ДЛЯ ВНЕСЕНИЯ ПОПРАВК В КОНСТИТУЦИЮ ДАЛИ ТРИ МЕСЯЦА

Голосование за поправки к Конституции России может пройти уже в конце апреля, сообщил “Ъ” источник, знакомый с ходом их подготовки. Таким образом, созданной накануне профильной рабочей группе отводится фактически три с половиной месяца на подготовку самого масштабного с 1993 года пакета поправок к Основному закону страны. Опрошенные “Ъ” эксперты считают, что подготовить поправки в такие сжатые сроки проблематично: по их мнению, такая работа занимает не меньше года. Но источник “Ъ”, близкий к администрации президента, не исключает, что спешка может быть связана с планами Кремля добавить в Конституцию норму о самороспуске Госдумы — и в таком случае не исключено, что думские выборы пройдут раньше осени 2021 года.

О том, что на разработку поправок отводятся сжатые сроки, сообщила “Ъ” и член рабочей группы, депутат Госдумы (ЕР) Ольга Баталина. «Нужно обсудить точность каждой формулировки. Продумать, например, как развести с точки зрения задач работу палаты регионов Совфеда и Госсовета. Президент попросил провести работу над поправками в сжатые сроки, при этом рассмотреть все предложения, которые будут поступать от членов группы», — сообщила госпожа Баталина по итогам состоявшейся в четверг, 16 января, встречи Владимира Путина с членами рабочей группы по подготовке предложений о внесении поправок в Конституцию.

По словам председателя комитета Совета федерации по конституционному законодательству и госстроительству Андрея Клишаса, формат всенародного голосования граждан будет обсуждаться на ближайших заседаниях рабочей группы и речь о референдуме точно не идет.

В пятницу, 17 января, в Институте законодательства и сравнительного правоведения при правительстве РФ состоится первое заседание. «Предположительно, последнее заседание рабочей группы состоится 26 апреля, — сказала “Ъ” член группы, уполномоченный по правам человека в Свердловской области Татьяна Мерзлякова. — На нем пакет поправок будет передан Владимиру Путину».

Управляющий партнер адвокатского бюро «Бартолиус» Юлий Тай считает, что срок разработки поправок к концу апреля слишком короткий, чтобы подготовить «отточенные и по смыслу, и по форме правовые формулировки»: «Работа над ними должна обладать цельной структурой. В этой связи надо собрать не фокус-группу из 75 человек, из которых только человек семь имеют отношение к праву». При этом, по мнению Юлия Тая, в поправках важно отразить мнение самых разных групп населения — от пианиста до казачества. «Но тексты должны писать профессионалы, и не в результате четырехмесячной спецоперации. На это должны быть потрачены месяцы и годы», — добавил господин Тай. Сопредседатель «Голоса» Григорий Мельконьянц также считает, что для подготовки предложенной масштабной конституционной реформы необходимо не менее года, чтобы отточить формулировки с привлечением широкого круга экспертов: «Далее необходим период агитации за и против тех или иных поправок, чтобы гражданин мог сформировать свое осознанное отношение к каждой. Без этих условий конституционная реформа может потерять в легитимности».

Президент России Владимир Путин в четверг сообщил, что первая и вторая главы Конституции РФ, «Основы конституционного строя» и «Права и свободы человека и гражданина», останутся без изменений — это значит, что поправки могут быть приняты Федеральным собранием, а созывать Конституционное собрание не потребуется.

Напомним, проекты законов о Конституционном собрании неоднократно вносились в Госдуму, однако приняты так и не были. При этом автор одного из них Борис Надеждин считает, что правка Основного закона все равно затронет его первую главу. «Например, Госсовет предлагается включить в систему федеральных органов власти. А в статье 11 перечислено, кто осуществляет федеральную власть в России, и никакого Госсовета там нет», — отметил господин Надеждин.

Источник “Ъ”, близкий к администрации президента, утверждает, что срочность принятия поправок к Конституции объясняется тем, что в Кремле не исключают досрочных выборов в Госдуму. «В Конституции может появиться положение о самороспуске Госдумы», — утверждает собеседник “Ъ”; самороспуск «позволит снова поймать волну народной любви и провести выборы на ее фоне». Другой источник, близкий к Кремлю, утверждает, что такой вариант возможен, но многое будет зависеть от рейтингов «Единой России».

За все время существования Конституции в нее было внесено четыре поправки — две в 2008 году и две в 2014 году, и все они были приняты в короткие сроки. 11 ноября 2008 года Дмитрий Медведев, будучи президентом, внес в Госдуму поправку об увеличении сроков полномочий президента с 4 до 6 лет и Государственной думы — с 4 до 5 лет. Также он внес законопроект, обязывающий правительство предоставлять ежегодный отчет Госдуме. 21 ноября 2008 года поправки уже были приняты Госдумой, а 31 декабря вступили в силу. 7 октября 2013 года президент Владимир Путин внес в Госдуму поправки к Конституции, которые предусматривают объединение Верховного суда и Высшего арбитражного суда, а также расширяют полномочия главы государства по кадровым назначениям в прокуратуре. 22 ноября поправки были приняты Госдумой и 6 февраля 2014 года вступили в силу. Поправки о введении в состав Совета федерации дополнительно представителей РФ, назначаемых президентом РФ и составляющих не более 10% остальных членов Совета федерации, были внесены в Госдуму 7 марта 2014 года группой депутатов в составе 91 человека. 23 мая законопроект был одобрен Думой и 22 июля 2014 года вступил в силу. Сама действующая Конституция была разработана в общей сложности в течение трех месяцев: конституционное совещание работало с 5 июня по 12 июля, а затем с октября по ноябрь 1993 года, после чего 12 декабря 1993 года Основной закон приняли на референдуме.

<https://www.kommersant.ru/doc/4221443>

На ту же тему:

<https://iz.ru/965189/dmitrii-laru-natalia-bashlykova/perepis-usileniia-na-izmeneniia-osnovnogo-zakona-otveli-neskolko-mesiatcev>

<https://rg.ru/2020/01/16/putin-obiasnil-smysl-predlozhennyh-v-poslanii-popravok-v-konstituciiu.html>

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.17.01; РЕФОРМЕ КНД ОТМЕРИЛИ ТРИ ГОДА; ГОСДУМА ГОТОВИТСЯ К ПРИНЯТИЮ ЗАКОНОВ О КОНТРОЛЕ И НАДЗОРЕ

Депутаты Госдумы, а также региональные власти представили свои замечания к законопроектам об обязательных требованиях и о госконтроле — ожидается, что эти документы будут рассмотрены в первом чтении уже в начале февраля. Среди замечаний — опасения по поводу снижения уровня ответственности организаций при освобождении их от контрольно-надзорных мероприятий после страхования рисков причинения вреда. Беспокоит авторов отзывов и то, что «регуляторная гильотина» должна отсесть все не актуализированные обязательные требования уже 1 января 2021 года, притом что четких сроков принятия нового регулирования не существует.

Минэкономики рассчитывает, что ключевые законопроекты реформы контрольно-надзорной деятельности (КНД) — об обязательных требованиях и о госконтроле — пройдут первое чтение уже в начале февраля, сообщил вчера на Гайдаровском форуме замглавы ведомства Савва Шипов. Проекты внесены в Госдуму в декабре прошлого года, тогда отмечалось, что их необходимо дорабатывать, что и планируется сделать в рамках второго чтения. Тем не менее региональные правительства, направившие свои отзывы на законопроекты, поддержали их практически без оговорок.

Думские комитеты, представившие свои заключения, рекомендуют принять законопроект в первом чтении — с рядом замечаний.

Парламентариев, в частности, волнуют положения законопроекта о госконтроле, допускающие освобождение организаций от контрольно-надзорных мероприятий в случае страхования ими рисков причинения вреда из-за нарушения обязательных требований. Комитет по финансовому рынку беспокоится, что это «может снизить уровень ответственности контролируемых лиц». Смушает эта норма и депутатов из комитета по контролю и регламенту. Они задаются вопросом о том, как это согласуется с целями госконтроля по предупреждению и пресечению вреда.

Ко второму законопроекту (об обязательных требованиях) замечания высказал лишь один думский комитет — по энергетике. Депутаты предлагают изменить порядок проведения оценки фактического воздействия актов, устанавливающих обязательные требования, — пока предполагается, что она проводится не позднее пяти лет со дня вступления норм в силу. С учетом того, что срок действия акта может составлять менее пяти лет, депутаты предлагают более общую формулировку — «не ранее одного года до истечения срока действия».

Опасаются депутаты комитета по энергетике и за отраслевое регулирование — как указывается в заключении, большинство устанавливаемых в электроэнергетике обязательных требований попадают под действие законопроекта. К 2021 году должна завершиться ревизия таких требований — не актуализированные к этому сроку подлежат отмене. По мнению депутатов, не исключено, что к моменту введения в действие закона новое регулирование не будет готово. Беспокоит это и правительство Ростовской области: законопроект не предусматривает сроков принятия новых обязательных требований, что «может повлечь отсутствие ответственности субъектов предпринимательства за несоблюдение обязательных требований».

По оценке Минэкономики, сейчас на федеральном уровне существует более 220 видов госконтроля, на региональном — еще почти 50, на муниципальном — 16. Как пояснил вчера глава Росаккредитации Алексей Херсонцев, с учетом отмены региональных и муниципальных актов реформа продлится еще три года — региональные акты планируется отменить до 2022 года, а муниципальные до 2023-го. По его словам, региональных и муниципальных актов, подлежащих отмене, намного меньше федеральных.

<https://www.kommersant.ru/doc/4221373>

ИНТЕРФАКС; 2020.16.01; МИНТРАНС РФ ПОДГОТОВИЛ ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ ОТМЕНЕ ЛИЦЕНЗИРОВАНИЯ БУКСИРОВКИ МОРСКИХ СУДОВ

Министерство транспорта РФ подготовило проект изменений в действующее законодательство, который отменяет лицензирование услуг по буксировке морских судов. Законопроект размещен на портале regulation.gov.ru.

Ведомство также предлагает отменить лицензирование перевозок опасных видов грузов в морских портах и на внутренних водных путях (ВВП).

О том, что ведомство намерено уточнить критерии перевозок некоторых видов грузов морским и речным транспортом для создания равных условий работы для российских и иностранных судовладельцев, сообщил в декабре директор департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса **Юрий Костин**.

Минтранс предлагал пересмотреть подлежащие лицензированию услуги по перевозке опасных грузов и буксировке морских судов в рамках механизма регуляторной гильотины. «Например, судно под российским флагом - для того, чтобы перевезти опасные грузы из российского порта, судовладелец в обязательном порядке должен иметь лицензию на перевозку опасных грузов. В то же самое время этот же самый груз совершенно спокойно вывозится из российского порта судном под иностранным флагом, при этом к (иностранному - ИФ) судовладельцу такого требования не предъявляется», - говорил Костин.

ИЗВЕСТИЯ; ЛЮБОВЬ ЛЕЖНЕВА АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2020.17.01; ДОСТУПНЫЙ ВОСТОК: НА СОЗДАНИЕ АВИАКОМПАНИИ В ДФО ПОТРАТЯТ ДО 30 МЛРД; В «РОСТЕХЕ» ДЛЯ АВИАКОМПАНИИ УЖЕ ПРОРАБАТЫВАЮТ ПРОЕКТ ЛЕГКОГО САМОЛЕТА

На создание авиакомпании в ДФО по поручению Владимира Путина (первыми о ней написали «Известия») потребуется от 10 млрд до 30 млрд рублей. Назвать ее могут «Дальний Восток». Средства, вероятно, возьмут из Фонда национального благосостояния. Информацию подтвердили в комитете Совфеда по экономической политике и правительственный источник. В «Ростехе» для будущего перевозчика прорабатывают проект самолета вместимостью до 30 мест. Перспективу появления компании раскритиковал ряд экспертов.

Полет ненормальный

Президент Путин поручил правительству проработать до 31 января создание авиакомпании с парком российских самолетов для перевозок пассажиров и грузов на Дальнем Востоке. Совещание состоялось в начале декабря, но его итоги были опубликованы на официальном сайте Кремля лишь накануне.

Кабмин определит региональные маршруты с учетом аэропортов, которые планируется отремонтировать, а также оценит возможный пассажиропоток. Кроме того, будут проработаны условия воздушного сообщения в труднодоступных районах Северо-Западного, Уральского, Сибирского и Дальневосточного федеральных округов.

Глава государства также поручил рассмотреть возможность серийного производства легкого самолета «Байкал», который должен прийти на смену Ан-2. Вице-премьер, полномочный представитель президента в ДФО Юрий Трутнев заверил, что его могут строить на Улан-Удэнском авиазаводе в Бурятии.

Правительственный источник «Известий» рассказал, что все поставленные задачи уже находятся в проработке. **Росавиация** не смогла оперативно предоставить комментарий.

Точная сумма, требующаяся на проект, будет зависеть от выбранных маршрутов. Об этом «Известиям» сообщил член комитета Совфеда по экономической политике Иван Абрамов.

— Для выполнения поручения президента нужно будет от 10 млрд до 30 млрд рублей, это будет зависеть от стоимости самолетов. Есть разные варианты, откуда будут брать средства, среди них рассматривается и Фонд национального благосостояния. Сначала мы обеспечим ключевые аэропорты, которые соединят все центры субъектов между собой. Затем будем развивать московское направление, — заявил он.

Идея создания авиакомпании, по мнению политика, принадлежит дальневосточникам, которые давно хотят беспрепятственно передвигаться по ДФО и стране по адекватной цене.

— Компанию нужно назвать «Дальний Восток». Закупить можно Sukhoi Superjet 100. Сначала могут быть маршруты с пересадками, но главное, чтобы билеты были дешевле нынешних, — отметил сенатор.

Руководители некоторых регионов, например Хабаровского и Камчатского краев, смогли обеспечить внутрисубъектные перелеты, но даже там требуются доработки, заявил «Известиям» первый зампред комитета Совфеда по экономической политике Сергей Калашников. Указание президента своевременно, считает он, ведь иначе можно потерять Восток.

— Предполагаю, что в основном будут использовать «Суперджет», но сейчас разрабатывается широкая программа, в том числе и в Совфеде, по стимулированию производства малой авиации. Речь идет о серии Ан-12, Ан-14, Ан-17. Линейка может быть продолжена, но это вопрос дискуссионный, — подчеркнул он.

Затраты на проект сложно подсчитать, но авиационная промышленность перспективна и окупаема, сказал Сергей Калашников. Так как компания не будет закупать иностранные лайнеры, а будет ориентироваться на отечественные, финансовые расходы на ее создание будут посильными, считает политик.

В Минпромторге «Известиям» рассказали, что вопросы создания авиакомпании активно прорабатываются ГК «Ростех».

— Производственные мощности российских предприятий авиапрома будут способны обеспечить потребность в авиационной технике создаваемой компании, — добавили в ведомстве.

В «Ростехе» сообщили, что в целом поддерживают решения, расширяющие спрос на отечественную авиатехнику. Там добавили, что создается линейка продуктов, покрывающих ключевые ниши внутренних перевозок. Так, Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК, «дочка» «Ростеха») выпускает самолеты SSJ-100 на 100 мест, они активно эксплуатируются в различных регионах. Кроме того, в 2022 году планируется сертифицировать новую версию регионального турбовинтового Ил-114-300 вместимостью 50–68 мест. Он сможет заместить выходящий парк советских самолетов семейства Ан-24/26.

— Также прорабатывается проект легкого многоцелевого самолета вместимостью до 30 мест, серийное производство запланировано на 2022 год, — добавил представитель «Ростеха».

Держи карман уже

В экспертной среде скептически отнеслись к появлению еще одной государственной авиакомпании. Необходимость дополнительного субсидирования перевозок тоже можно поставить под вопрос, считает ведущий эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Андрей Крамаренко.

— Это будет не первая компания, которая осуществляет перелеты на Дальнем Востоке. С точки зрения рыночной экономики ничем, как непроизводительным дублированием, это не назовешь. Но много людей получит новую работу, — уверен он.

Перелеты в ДФО, по мнению Андрея Крамаренко, не стоят дорого, просто местные жители получают мало. Поэтому следует начать с повышения доходов населения, чтобы они могли позволить себе билеты в другой регион. Если у страны есть экономические проблемы, то, естественно, некоторые виды потребления недоступны всему населению.

«Известия» первыми написали о появлении государственной авиакомпании, специализирующейся на дальневосточном направлении. Тогда член комитета Совета Федерации по экономической политике Иван Абрамов отметил, что появится компания с государственным участием по примеру «Победы».

В ноябре бывший премьер-министр Дмитрий Медведев заявил, что перечень субсидируемых маршрутов авиаперевозок на Дальний Восток из разных регионов расширили на 2020 год на 24 маршрута — с 152 до 176. Субсидии перелетов увеличатся в среднем на 30%, что позволит поддержать цены для льготных категорий граждан на доступном уровне.

А в декабре стало известно, что Минпромторг, **Минтранс**, Минэкономразвития, Минфин и **Росавиация** совместно со Сбербанком, ВТБ и госкорпорацией «Ростех» прорабатывают вопрос создания или развития авиакомпании на Дальнем Востоке в соответствии с поручением председателя правительства. Об этом говорилось в письме **замминистра транспорта Александра Юрчика** к члену комитета Совфеда по экономической политике Ивану Абрамову.

<https://iz.ru/965096/liubov-lezhneva-aleksandr-volobuev/dostupnyi-vostok-na-sozdanie-aviakompanii-v-dfo-potratiat-do-30-mlrd>

КОММЕРСАНТЪ; ВЛАДИСЛАВ ТРИФОНОВ; 2020.16.01; ЭКИПАЖ SSJ 100 ВЫБРАЛ НЕ ТУ ПОЛОСУ; ИНЦИДЕНТ ПРОИЗОШЕЛ ПРИ ПОСАДКЕ САМОЛЕТА В ДОМОДЕДОВО

В аэропорту Домодедово едва не завершилась трагедией посадка Sukhoj Superjet (SSJ 100), на борту которого находились 79 пассажиров. Самолет сел на взлетно-посадочную полосу (ВПП), строительство которой еще не завершено. Ни люди, ни воздушное судно не пострадали. Пока наиболее вероятной причиной инцидента считается человеческий фактор: по предварительным данным, в условиях плохой видимости экипаж SSJ 100 просто перепутал полосы. Экипажу повезло, что на ВПП не оказалось строительной техники или других препятствий.

Самолет SSJ 100 иркутской авиакомпании «ИрАэро» выполнял чартерный рейс из города Сабетты (Ямало-Ненецкий округ) в Москву. Пассажирами рейса РД 4284 были 79 вахтовиков, экипаж состоял из пяти человек.

Полет проходил в штатном режиме. Однако примерно в 14:20, когда самолет заходил на посадку в аэропорту Домодедово, вместо уже освобожденной для него посадочной полосы лайнер направился на расположенную в 280 м недостроенную ВПП. Посадка прошла в штатном режиме, самолет не получил никаких повреждений. Пассажиры, поначалу даже не осознали, что едва не случилось ЧП. Никто из них, так же, как и сам экипаж, не получил даже незначительных травм. Их доставили в здание аэропорта, к шести часам вечера пассажиры уже получили багаж.

Стоит отметить, что сейчас в Домодедово работают две взлетно-посадочных полосы, строительство третьей ведется с 2014 года, она должна заменить одну из старых ВПП.

Из-за чего падают продажи SSJ

В **Росавиации** сразу после инцидента приступили к расследованию его обстоятельств. Как сообщила “Ъ” представитель Московского межрегионального управления на транспорте СКР Елена Марковская, ее ведомство также начало доследственную проверку. На месте происшествия, отметили в СКР, побывала следственно-оперативная группа, которой был «организован комплекс необходимых проверочных мероприятий, направленных на установление всех обстоятельств» ЧП. По результатам проверки «будет принято процессуальное решение», подчеркнула представитель управления. В ходе проверки будут опрошены пилоты и изучены все возможные версии ЧП.

Пока в СКР и **Росавиации** официально не называют причину экстренной посадки SSJ 100. Однако источники “Ъ” отмечают, что в этих ведомствах склоняются к тому, что экипаж совершил непреднамеренную ошибку в сложных метеоусловиях. Пилоты при плохой видимости в районе посадки, по словам источников, «могли просто перепутать полосы».

При этом находящимся на борту людям по-настоящему повезло. «На полосе, куда они садились, вполне могли оказаться строительная или любая другая техника, крупногабаритный мусор и т. п., но, к счастью, полоса оказалась пустой. Что касается покрытия ВПП, то оно практически готово к вводу в эксплуатацию», — сказали источники.

При этом в компании, производящей SSJ 100 — АО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС) — подчеркнули, что технических неисправностей в приземлившемся в Домодедово самолете не было обнаружено. «Посадка прошла в штатном режиме, по расписанию. Экстренной ее называть нельзя», — говорится в сообщении ГСС. Стоит отметить, что в **Росавиации** не согласны с таким мягким определением посадки, посчитав произошедшее «серьезным инцидентом».

<https://www.kommersant.ru/doc/4221401>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4221314>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2020/01/16/reg-cfo/posadku-ssj100-na-nedostroennuiu-polosu-obiasnili-oshibkoj-pilota.html>

<https://rns.online/transport/Rosaviatsiya-nachala-rassledovanie-intsidenta-s-SSJ-100-ryadom-s-Domodedovo--2020-01-16/>

<https://rns.online/transport/V-Iraero-prokommentirovali-intsident-s-posadkoi-SSJ-100-ryadom-s-Domodedovo--2020-01-16/>

<https://rns.online/transport/Proizvoditel-SSJ-100-prokommentiroval-neshtatnyu-posadku-samoleta-v-Domodedovo-2020-01-16/>

<https://rns.online/transport/SK-otreagiroval-na-posadku-samoleta-na-nedeistvuyuschuyu-polosu-ryadom-s-Domodedovo-2020-01-16/>

РИА НОВОСТИ; 2020.17.01; БУДУЩИЙ «ЛИДЕР». КАБМИН ВЫДЕЛИЛ 127 МЛРД РУБЛЕЙ НА АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ

С 2020 по 2027 год правительство России выделит 127 миллиардов рублей на строительство атомного ледокола проекта 10510 «Лидер».

Соответствующее постановление от 15 января подписал Дмитрий Медведев перед отставкой, документ размещен на официальном интернет-портале правовой информации.

Заказчиком строительства ледокола мощностью 120 МВт является госкорпорация «Росатом». Застройщиком значится ФГУП «Атомфлот».

В постановлении отмечается, что атомный ледокол проекта 10510 «Лидер» должен быть введен в эксплуатацию в 2027 году.

Ранее радио Sputnik сообщило об утверждении плана развития инфраструктуры Северного морского пути.

<https://radiosputnik.ria.ru/20200117/1563523763.html>

ИА REGNUM; 2020.16.01; ЭКСПЕРТ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ДАННЫЕ О ДОХОДНОСТИ ТРАССЫ «МЕРИДИАН»

Москва, 16 января 2020, 18:53 - REGNUM Ряд главных российских трасс имеют риск возникновения опасных ситуаций. Такое мнение корреспонденту ИА REGNUM высказал директор по закупкам транспортных услуг FM Logistic Эдуард Миронов.

«Сейчас М-5 и М-7 представляют собой главные трассы, которые соединяют европейскую часть России с Сибирью, Уралом, Дальним Востоком и Китаем. И именно по М-5 осуществляется основная часть доставок транзитных и импортных грузов. Помимо этого, также существует маршрут Е38, соединяющий Казахстан и Украину. По трассам Р-119, Р-120 и А-298 можно доехать до Белоруссии. Все эти трассы, за исключением М-7 между Москвой и Нижним Новгородом, имеют две полосы движения (одна полоса в каждую сторону), что повышает риск возникновения опасных ситуаций в случаях необходимости осуществления обгона и иных маневров, которые связаны с выездом на встречную полосу», - сказал Миронов.

По его словам, основными задачами трассы «Меридиан» в текущем плане является соединение Казахстана и Белоруссии, а также создание кратчайшего маршрута из Китая в Европу: «Помимо этого, трасса способна разгрузить московские и подмосковные дороги от транзитного транспорта. Но это также является и недостатком, потому что она будет малоприспособна для доставок внутри страны. В отличие от М-11, М-4 и других платных межрегиональных трасс, «Меридиан», вероятно, будет мало популярна среди жителей России при использовании для частных нужд».

Миронов отметил, что вопрос экономической эффективности данного проекта при планируемой цене 70 евроцентов для перевозчиков не из ЕАЭС остается открытым. Специалист напомнил, что в будущем предстоит оценить, достаточное ли количество товаров приходится на постоянную загруженность 2000 км трассы и понять, насколько быстро, относительно железнодорожной, будет осуществляться доставка.

<https://regnum.ru/news/2831626.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2020.16.01; ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ИНИЦИАТИВЫ БИЗНЕСА; КАКУЮ ОТДАЧУ ПОЛУЧИТ ОТ НИХ ЭКОНОМИКА СТРАНЫ?

Прежде чем рассматривать и оценивать инфраструктурные проекты транспортного комплекса с позиций делового сообщества, чем, собственно, и занимались участники прошедшего форума «Инфраструктурные инициативы бизнеса», хотелось бы сделать небольшое отступление и привести мнение заместителя Председателя Правительства РФ Максима Акимова относительно **Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ)**, которое он высказал на заседании Правительственной комиссии по транспорту.

Максим Акимов считает, что комплексный план – живой документ, который в процессе реализации может обновляться, строго сохраняя при этом ориентир на исполнение целей майского указа Президента России. Однако по итогам ранжирования проектов, проведенного Аналитическим центром при Правительстве РФ, определяющим фактором стало финансирование, уровень которого влияет на включение или не включение проектов в КПМИ.

С учетом этого подхода на заседании проектного комитета транспортной части КПМИ был рассмотрен ход реализации федерального проекта «Железнодорожный транспорт и транзит», по результатам анализа которого одним из ключевых рисков стал значительный объем строительно–монтажных работ в последние годы исполнения комплексного плана, а именно в 2023–2024 годах (это в 4–5 раз выше по сравнению с 2018–2019 годами), что требует немалых финансовых вложений. В отношении темы привлечения частных средств на реализацию КПМИ вице–премьер выразился определенно: «Больших рисков нет – мы не собираемся привлекать большие деньги, не считая концессий в дорожном строительстве с капитальным грантом со стороны государства. Финансирование железнодорожной инфраструктуры заложено в долгосрочную программу развития РЖД». Вот об этой финансово обеспеченной программе и ее проектах в числе прочих тем шла речь на форуме по инфраструктурным инициативам бизнеса.

Как известно, в 2019 году была разработана и утверждена долгосрочная программа развития (ДПР) РЖД до 2025 года. Документ включает в себя описание основных проектов развития и объемы финансирования, требующиеся для реализации поставленных целей (см. диаграмму). Также в рамках ДПР сформулированы предложения по внесению изменений в действующее законодательство, которые будут способствовать эффективному развитию РЖД.

ДПР разработана с учетом Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры и включает в себя все предусмотренные планом проекты. Особое внимание в документе уделяется развитию механизма государственно–частного партнерства на железнодорожном транспорте для организации финансирования строительства новых железных дорог, что вполне согласуется с интересами бизнеса, связанного с разработкой месторождений полезных ископаемых, перевозкой, логистикой, производством железнодорожной техники. Не останутся в стороне и банковские структуры.

Часть проектов, связанных с выполнением поручений Президента РФ и Правительства РФ, должны быть завершены уже к 2021 году (их общая стоимость составляет 365,2 млрд руб.). Вот наиболее значимые из них.

Первый этап модернизации БАМа и Транссиба со сроками реализации до 2020 года и объемом инвестиций 233,7 млрд руб. Ожидаемый эффект: развитие и обновление инфраструктуры для освоения к 2020 году дополнительного грузопотока основных месторождений Восточного полигона до 66,8 млн тонн.

Комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет Красноярской железной дороги со сроками реализации также до 2020 года, с объемом инвестиций 24,8 млрд руб., должно обеспечить привлечение дополнительного грузопотока до 15 млн тонн.

На развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово–Черноморского бассейна потребуется 103,4 млрд руб. инвестиций. Ожидаемый эффект – обеспечение дополнительного грузопотока не менее 59,6 млн тонн.

Особое место занимает строительство железнодорожной линии Прохоровка – Журавка – Чертково – Батайск – проект не столь значимый с точки зрения инвестиций (3,3 млрд руб.), но он обеспечит транспортную безопасность при перевозках в обход Украины.

Как уже было отмечено, основной объем инвестиций в ДПР придется на проекты с реализацией до 2025 года: в общей сложности в них предполагается вложить в четыре раза больше денежных средств, чем в проекты до 2021 года.

Об этих проектах хотелось поговорить более детально, тем более что интересы бизнеса в них более чем очевидны.

Железная дорога Элегест – Кызыл – Курагино. В 2018 году между ТЭПК «Кызыл – Курагино» и Росжелдором было подписано концессионное соглашение о создании железной дороги Элегест – Кызыл – Курагино. Проект подразумевает строительство однопутной железнодорожной линии необщего пользования протяженностью 410 км от горно–обогатительного комбината на Элегестском месторождении до угольного портового терминала Ванино мощностью 15 млн тонн в год и создание тепловой электростанции.

Предполагается, что на строительство железной дороги уйдет около 5 лет, на создание угольного терминала – 3 года.

Источником возврата инвестиций будут выступать доходы от предоставления услуг с использованием инфраструктуры концессионера. Основной груз, который будет перевозиться по новой железной дороге, – это угольный концентрат с Элегестского угольного месторождения.

Один из самых дорогих проектов железнодорожной отрасли станет основным драйвером развития как угольной отрасли, так и экономики региона. Реализация проекта позволит начать полноценную разработку месторождения, обладающего уникальными запасами коксующегося угля, 95% которого будет идти на экспорт.

Железная дорога Обская – Салехард – Надым. В 2018 году между Росжелдором и ООО «Северный широтный ход» (СШХ) было подписано концессионное соглашение в отношении объектов железнодорожного транспорта общего пользования Обская – Салехард – Надым. Проект предусматривает реализацию мероприятий по строительству железнодорожного СШХ общей протяженностью 353 км, соединяющего Северную и Свердловскую железные дороги, а также реконструкцию подходов к нему со стороны этих железных дорог.

В рамках проекта будут созданы такие инфраструктурные объекты, как:

- совмещенный мостовой переход через р. Обь с подходами стоимостью 50,3 млрд руб.;
- железнодорожная линия Салехард – Надым (61,1 млрд руб.);
- мостовой переход через р. Надым (1,7 млрд руб.).

Проект подразумевает не только создание новой железнодорожной инфраструктуры по концессионной схеме, но и реконструкцию существующих инфраструктурных объектов, финансирование которых обеспечат Газпром и РЖД. В частности, Газпром обеспечит реконструкцию железнодорожной линии Надым – Пангоды.

А РЖД обеспечит выполнение работ по реконструкции железнодорожной линии Коноша – Котлас – Чум – Лабытнанги Северной железной дороги, включая реконструкцию станции Обская, и железнодорожной линии Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево Свердловской железной дороги.

Открытие сквозного движения запланировано на март 2023 года.

Проект обеспечит сокращение протяженности транспортных маршрутов Западная Сибирь – порты Балтийского, Белого, Баренцева и Карского морей. Альтернативный (южный) маршрут существенно длиннее маршрута, создаваемого в рамках проекта: разница в протяженности маршрута для основных грузоотправителей может достигать 1000 км.

Сокращение маршрута следования грузов повысит скорость их доставки и увеличит оборачиваемость вагонной тары у грузоотправителей.

В феврале 2019 года в рамках Российского инвестиционного форума было подписано концессионное соглашение в отношении строительства грузовой железнодорожной ветки

между станцией Людиново–1 Московской железной дороги и территорией ОЭЗ «Калуга». В октябре 2019 года было подписано концессионное соглашение для обеспечения деятельности ОЭЗ «Тольятти», с частной концессионной инициативой выступила Куйбышевская железная дорога. Рассматривается возможность заключения концессионного соглашения в отношении ОЭЗ «Титановая долина».

Проекты РЖД меняют облик целых регионов. И это не общие слова. Существует высокий потенциал участия РЖД в проектах, способных изменить их экономику, уровень и качество жизни населения регионов. Одним из первых таких проектов является комплексный инвестиционный проект (КИП) «Енисейская Сибирь». В рамках КИП помимо строительства железной дороги Элегест – Кызыл – Курагино предполагаются и другие проекты по развитию железнодорожной инфраструктуры. Это строительство лесопромышленного комплекса в Богучанском районе Красноярского края и сопутствующих объектов железнодорожной инфраструктуры:

- создание железнодорожной и автодорожной инфраструктуры Бейского угольного месторождения;
- создание в Республике Хакасия оператора парка вагонов для отгрузки угля с Бейского каменноугольного месторождения;
- создание международного транспортно–логистического и производственного хаба на базе аэропортов Красноярск и Черемшанка. Что касается последних двух проектов, то их горизонт реализации – 2027 год.

Подводя итог, можно сказать, что проекты по развитию железнодорожной инфраструктуры, объединяющие интересы бизнеса и государства, имеют четко обозначенные источники финансирования и соответствующие горизонты планирования. Главное, чтобы на этапе их реализации так же четко соблюдались правила игры. Прежде всего это касается правового поля. И поэтому вполне понятно беспокойство бизнес–сообщества относительно перспектив инфраструктурных проектов, реализуемых на принципах ГЧП, в связи с предполагаемым принятием закона, который первоначально назывался «Соглашения о защите и поощрении капиталовложений» (СЗПК). Этот закон, уже в проекте названный специалистами инвестиционным кодексом, – тема отдельного разговора, к которому мы еще будем возвращаться. Под названием ФЗ «О защите и поощрении капиталовложений и развитии инвестиционной деятельности в Российской Федерации» проект внесен в Госдуму, и его принятие ожидается в ближайшее время. Спросите, почему такая спешка? Действительно, работа над законом велась на протяжении двух лет, и предлагались несколько его вариантов от различных ведомств. Тянуть с его принятием больше нельзя, так как в правительстве справедливо считают инвестиции в основной капитал слабым местом российской экономики: в последние годы они либо падали, либо демонстрировали совсем уж незначительный рост, устойчиво отставая на несколько триллионов рублей от целевого норматива майских указов в 25% ВВП. Очевидно, что национальные проекты – главная надежда на возобновление экономического роста – не способны обеспечить нужный уровень капиталовложений только за счет бюджета, поэтому ставится задача поднять и частные инвестиции, причем в два–три раза больше государственных. Согласно проекту закона государство выступает гарантом инвестиционного процесса, обязуется компенсировать убытки инвесторов в случае ухудшения условий исполнения проекта по сравнению с первоначальными. Но при этом налагаются ограничения на частную инициативу, в частности, на возможность привлечения акционерного капитала, ограничатся сроки окупаемости проектов – до 10 лет. А как быть в таком случае с реализацией транспортных инфраструктурных проектов, которые из–за своей капиталоемкости требуют софинансирования и более длительных сроков окупаемости? Правила игры на инвестиционном поле будут общими для всех проектов, в результате заключенное концессионное соглашение должно соответствовать в первую очередь новому закону и уже во вторую – профильному закону о концессиях. Но эти законы во многом противоречат друг другу. Как в таком случае будут заключаться новые концессионные соглашения, а самое главное – как быть с теми соглашениями, которые уже в работе? Со стороны руководства РСПП, по инициативе которого форум и собрался, поступило предложение о выведении из–под действия нового закона концессий

и ГЧП. В противном случае может приостановиться реализация 200 совместных проектов бизнеса и государства.

И планы, и законы могут и должны корректироваться с учетом реалий и не противоречить друг другу. Хотелось бы надеяться, что здравый смысл в регулировании такой важной сферы, как инфраструктурные инвестиции, возобладает.

<http://transportrussia.ru/item/5372-infrastrukturnye-initsiativy-biznesa.html>

ТАСС; 2020.16.01; ПОДГРУППА ГОССОВЕТА РФ РАССМОТРИТ ВОПРОСЫ ПОВЫШЕНИЕ КАЧЕСТВА ДОРОЖНЫХ РАБОТ В 2020 ГОДУ

Подгруппа Госсовета РФ «Безопасные и качественные дороги и дорожная деятельность» в 2020 году сосредоточит свою работу на вопросах повышения качества дорожных работ и проектов в регионах, сообщил в четверг ТАСС в кулуарах Гайдаровского форума губернатор Курской области Роман Старовойт, возглавляющий подгруппу.

«Мы сосредоточимся в первую очередь на качестве выполняемых работ и качестве проектных материалов. В прошлом году мы все увидели, что были выполнены проекты проезжей части и совсем упустили из виду тротуары и пешеходные дороги. А это вполне разумно совмещать», — сказал Старовойт.

Он отметил, что в городах, в частности, при работах на проезжих частях необходимо не только заниматься обустройством дорожного полотна, но и предусматривать на стадии проектирования освещение, благоустройство территории, автобусные остановки. Так, например, в Курске планируется согласовывать дорожные работы с Фондом капитального ремонта, чтобы ремонт фасадов зданий происходил параллельно с обустройством дорог

Эти работы предусмотрены в рамках реализации нацпроекта «**Безопасные и качественные автодороги**», который охватывает 104 города в 83 субъектах РФ. В рамках реализации к 2024 году доля автодорог регионального значения в нормативном состоянии должна вырасти с 43,1% до 50,9%, должна быть ликвидирована половина мест концентрации ДТП, вдвое — до 85% — увеличена доля протяженности дорог городских агломераций в нормативном состоянии, на 10% снижена доля федеральных и региональных трасс, работающих в режиме перегрузки. Финансирование нацпроекта со стороны регионов за шесть лет составит 4 трлн 139,1 млрд рублей, федеральный бюджет направит 440,9 млрд рублей.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/podgruppa-gossoveta-rf-rassmotrit-voprosy-povyshenie-kacstva-doroznyh-rabot-v-2020-g>

ТАСС; 2020.16.01; В 2020 ГОДУ НА РЕМОНТ ДОРОГ ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ ПО НАЦПРОЕКТУ НАПРАВЯТ ПОРЯДКА 3,5 МЛРД РУБЛЕЙ

Правительство Вологодской области увеличило финансирование ремонта дорог в рамках нацпроекта «**Безопасные и качественные автодороги**» на 20% — до 3,5 млрд рублей в 2020 году. Будет отремонтировано 310 км региональных трасс, конкурсные процедуры планируется завершить в феврале-марте, сообщила в четверг пресс-служба областного правительства.

«Если в 2019 году нам удалось отремонтировать в рамках нацпроекта 260 км региональных дорог, то в 2020 году стоит задача привести в порядок 310 км. Так, продолжатся работы на таких крупных объектах, как автодороги Сокол - Харовск - Вожега, Тотьма - Никольск, Грязовец - Вохтога, Череповец - Белозерск - Липин Бор и Воскресенское - Иванов Бор - Кириллов. Всего в текущем году на ремонт региональных автодорог в рамках нацпроекта планируется направить порядка 3,5 млрд рублей, что на 600 млн рублей больше, чем годом ранее», — привела пресс-служба слова начальника департамента дорожного хозяйства и транспорта области Андрея Накрошаева.

Как уточнили ТАСС в пресс-службе областного правительства, 400 млн рублей выделены из федерального бюджета в рамках нацпроекта, 3,1 млрд рублей — из областного.

«Увеличение расходов на мероприятия национального проекта произошло за счет роста отчислений акцизов на нефтепродукты в бюджет Вологодской области», — пояснили в правительстве.

В плане продолжить ремонт наиболее загруженных региональных дорог. Так, трасса Сокол - Харовск - Вожега соединяет несколько муниципалитетов, а также является единственной трассой в сторону города Коноши Архангельской области. Трасса Тотьма - Никольск связывает три районных центра, а также ведет в сторону Нижнего Новгорода и других регионов России.

В Вологде в этом году планируется отремонтировать 12 участков улиц - почти 15 км. В Череповце также приведут в порядок 12,5 км трасс на 12 дорогах. В целом в рамках нацпроекта будет заключено 38 контрактов на проведение ремонта на 48 объектах. Из них 10 были заключены в 2019 году. Конкурсные процедуры по всем остальным контрактам планируется завершить в феврале-марте 2020 года.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-2020-g-na-remont-dorog-vologodskoj-oblasti-po-nacproektu-napravat-poradka-35-mlrd-rub>

ТАСС; 2020.16.01; ЮГРА ПЛАНИРУЕТ ПОСТРОИТЬ И ОТРЕМОНТИРОВАТЬ БОЛЕЕ 150 КМ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ В 2020 ГОДУ

Власти Ханты-Мансийского автономного округа — Югры в 2020 году планируют отремонтировать и построить более 150 км дорог в ходе реализации дорожного нацпроекта, на это будет направлено 11 млрд рублей, сообщил в четверг журналистам директор регионального департамента дорожного хозяйства и транспорта Константин Гребешок.

«На 2020 год утверждено финансирование (на реализацию дорожного нацпроекта в Югре — прим. ТАСС) в размере чуть более 7,6 млрд рублей. Кроме этого, есть еще переходящие остатки. В итоге мы рассчитываем на сумму в 11 млрд рублей. За счет этих средств мы планируем в этом году построить и реконструировать 71,2 км дорог, а также отремонтировать 83,5 км дорог», — сказал он.

По его словам, в 2019 году на данные цели было направлено 10,9 млрд рублей. Из них 6,4 млрд рублей — из регионального бюджета, 1,4 млрд рублей — из федерального бюджета, 80 млн рублей — из местного бюджета и около 3 млрд рублей по программе «Сотрудничество».

«Данные средства региону позволили отремонтировать 160 км, а также построить и реконструировать 61,3 км дорог, в том числе два достаточно крупных объекта: региональную дорогу Коммунистический — Уньюган и трассу — подъезд к поселку Комсомольский», — уточнил Гребешок.

Он отметил, что в рамках нацпроекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» в 2020 году в Югре в частности планируется сдать в эксплуатацию участок трассы протяженностью 41 км от Тюмени до поселка Междуреченский формирующейся автомагистрали Тюмень — Урай — Советский — Нягань — Белоярский — Надым. В результате удастся связать автотрассой удаленное поселение Куминский с 3 тыс. жителей с другими городами региона.

Также в 2020 году планируется завершить строительство дороги в 28 км из города Советский до Ловинского месторождения, расположенного примерно в 220 км к северо-западу от Ханты-Мансийска. Трасса входит в состав автодорожного маршрута Пермь — Серов — Ханты-Мансийск — Нефтеюганск — Сургут — Нижневартовск — Томск.

Кроме того, в 2020 году по нацпроекту планируется обустроить освещение 24 км автомобильных дорог, а также провести капитальный ремонт девяти региональных мостов.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/Jugra-planiruet-postroit-i-otremontirovat-bolee-150-km-dorog-po-nacproektu-v-2020-godu>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.16.01; РАСКАТАЮТ КОЛЕЮ; МИНТРАНС СОЗДАЕТ РЕЕСТР НАИЛУЧШИХ ТЕХНОЛОГИЙ ДЛЯ РЕМОНТА ДОРОГ

Ремонт дорог станет более качественным. Региональные власти и подрядчики получат доступ к наилучшим технологиям, материалам и технологическим решениям повторного применения при ремонте дорог. Их перечень в рамках нацпроекта «**Безопасные и**

качественные автодороги» подготовил **Минтранс**. Как рассказали «РГ» в ведомстве, уже создана информационная система, где будет размещен реестр. Его оператором стал РОСДОРНИИ.

В институте «РГ» пояснили, что сейчас идет наполнение ресурса. Это описание самих технологий, производителей и поставщиков материалов, необходимого оборудования. Уже внесено более 300 наименований. После проверки данных доступ к технологиям будет открыт для всех желающих, но основными пользователями станут регионы.

Список будет пополняться. Как отмечает заместитель завкафедрой дорожно-строительных материалов МАДИ Эдуард Котлярский, в России есть выбор современных материалов, которые при соблюдении технологии позволяют повысить прочность дорожного покрытия. Например, как сообщили в «Роснано», разработана технология производства асфальтобетона с графеновыми нанотрубками. Покрытие уже протестировали на участке федеральной трассы М-4 «Дон», и оно оказалось на 67% устойчивее к образованию колеи и трещин.

Новые технологии востребованы. После подготовки перечня в 2019 году регионы стали их применять в 45% случаев, хотя нацпроектом установлен плановый показатель на уровне 10%, подчеркнули в **Минтрансе**.

<https://rg.ru/2020/01/16/mintrans-sozdaet-reestr-nailuchshih-tehnologij-dlia-remonta-dorog.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/7539919>

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.16.01; РЕГИОНАЛЬНЫЕ ВЛАСТИ ОБЪЯСНИЛИ НЕДОСТОВЕРНОСТЬ ДАННЫХ О КАЧЕСТВЕ ДОРОГ; РЕГИОНАЛЬНЫЕ ВЛАСТИ ОТВЕТИЛИ НА ПРЕТЕНЗИИ СЧЕТНОЙ ПАЛАТЫ О НЕДОСТОВЕРНОСТИ СВЕДЕНИЙ О КАЧЕСТВЕ ДОРОГ. ОНИ ТАКЖЕ ОПРОВЕРГЛИ ДАННЫЕ АУДИТОРОВ О НЕДОСТАТКЕ ФИНАНСИРОВАНИЯ НА ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ

Представители регионов, которые Счетная палата уличила в искажении данных о снижении аварийности на опасных участках дорог, объяснили свои ошибки и оспорили выводы аудиторов о недостаточном финансировании на поддержание инфраструктуры.

Как сообщил РБК в понедельник, Счетная палата в промежуточном отчете отметила, что некоторые регионы отправляли в правительство в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» искаженные данные, и привела сравнение со статистикой ГИБДД. Среди проштрафившихся аудиторы назвали Кировскую область (снижение аварийности составило 24,3%, а не 64,9%), Ярославскую область (вообще не предоставила данные), Улан-Удэ (выявлен рост числа аварийно-опасных участков на 194%, а власти региона отчитались правительству о снижении на 76%).

Как ответили РБК в пресс-службе минтранса Кировской области, ошибки в предоставленных данных связаны с тем, что ГИБДД составляет статистику позднее сроков предоставления отчетности региона властям. Ведомство, однако, признало, что на январь 2018 года мест высокой концентрации ДТП было 24, а к концу года таких участков все же стало больше — 28. Хотя участки концентрации ДТП устраняли, возникали новые, пояснили в региональном министерстве.

В пресс-службе министерства транспорта и дорожного хозяйства Удмуртской Республики РБК пояснили, что местные власти допустили ошибку при подсчете мест концентрации ДТП, которые были приняты за базовое значение, и это произошло еще на этапе формирования паспорта проекта «**Безопасные и качественные дороги**» в 2016 году. «В 2018 году проведена корректировка абсолютных значений», — отметили в пресс-службе. Счетная палата указала, что снижение числа мест концентрации аварий составило 47%, а не 78%, как докладывали власти региона.

Аудиторы также утверждают, что региональные власти выделяют недостаточно средств на мероприятия нацпроекта, что ставит под угрозу его реализацию в целом. В Кировской области с таким выводом не согласились: подсчеты трат на ремонт дорог аудиторы провели неправильно, заявили в региональном минтрансе. Аудиторы считали показатель

вплоть до 2024 года по стоимости 1 км дорожных работ в 2019 году. «При этом в 2019 году проводился ремонт широких (центральных) улиц в Кирове, что значительно увеличило стоимость 1 км ремонта дорог. Согласно разработанному проекту, выделяемых средств достаточно для достижения целевых показателей проекта», — указали в ведомстве.

В пресс-службе минтранса Удмуртской Республики также опровергли данные Счетной палаты о том, что регион выделил недостаточно средств на ремонт и обслуживание трасс. По расчетам аудиторов, республике необходимо 13,1 млрд руб. на выполнение проекта. «В то время как правилами предоставления иных межбюджетных трансфертов предусмотрено финансирование на этот период в размере 8,4 млрд руб.», — ответили в ведомстве. Но даже с таким объемом финансирования регион считает реальным достичь поставленных целей. По оценке регионального ведомства, по состоянию на 1 января 2020 года доля дорог, соответствующих нормативам по качеству и безопасности движения, составила в Удмуртии 55,2%, что выше минимального показателя (48%).

Нацпроект «Безопасные и качественные автодороги» охватывает 104 городские агломерации, его реализация началась 3 декабря 2018 года. За шесть лет финансирования нацпроекта регионы вложат в его реализацию более 4 трлн руб., из федерального бюджета будет отпущено 440,9 млрд руб. Ключевая цель проекта — улучшить состояние трасс и сократить число аварийных участков в агломерациях с населением более 200 тыс. человек.
<https://www.rbc.ru/society/16/01/2020/5e1f2fb39a7947e308836e3f>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2020.16.01; ЗИМА С ПРИВКУСОМ СОЛИ

Как обеспечить безопасное и бесперебойное движение автотранспортных средств при сложных погодных условиях.

Нынешняя зима богата на погодные сюрпризы: даже в регионах Сибири и Крайнего Севера, где в декабре обычно устанавливаются стабильные трескучие морозы, сейчас столбик термометра совершает неожиданные скачки то вниз, то вверх. Метеорологи в растерянности и уже не решаются делать долгосрочные прогнозы. В условиях климатической турбулентности до предела осложнилась работа дорожных служб. Перепады температур пагубно сказываются на состоянии дорожного полотна. Выпавший снег подтаивает, превращая асфальт в настоящий каток. Обледеневшая проезжая часть многократно увеличивает опасность аварий, в которых гибнут люди. Кроме того, в местах ДТП образуются пробки, что парализует движение на трассах.

Дорого и малоэффективно

Очевидно: без использования противогололедных реагентов на автодорогах зимой никак не обойтись. Но бездумное их применение, особенно на улично-дорожной сети городов, чревато другими негативными последствиями, связанными с экологической безопасностью людей. Это учитывают специалисты, подбирая состав реагента для каждой местности, населенного пункта индивидуально, в зависимости от климата, инфраструктуры и экологической обстановки.

Как рассказала руководитель аппарата Национальной ассоциации зимнего содержания дорог Анна Климентова, специалисты этой организации изучают международный опыт по уборке снега, сами проводят испытания различных материалов вместе с представителями отраслевых научно-исследовательских институтов, экологами и экспертами, чтобы найти эффективные решения для борьбы со снегом и льдом, в том числе на поверхности дорог.

Созданный инструментарий позволяет оценить экономическую эффективность различных технологий зимнего содержания автодорог для каждого отдельно взятого города с учетом его климатических, ландшафтных и иных особенностей и разработать индивидуальную технологию, обеспечивающую оптимальные затраты на содержание.

Требования к уровню содержания дорог в России, которые определяет ГОСТ Р 50597–2017, такие же высокие, как и за рубежом. Это продиктовано растущей интенсивностью движения и увеличивающимися скоростями. Чтобы снизить аварийность, покрытия дорог круглосуточно должны быть чистыми от снега и льда. Как правило, на это в странах со схожим климатом отводится от 2 до 3 часов. Чтобы держать такой высокий стандарт, там так же, как и у нас, применяют реагенты.

Еще совсем недавно в России были распространены только два основных типа противогололедных реагентов – жидкие и твердые. Минус первых – в жестких температурных ограничениях по использованию (плавят лед до минус 5–7°C). Вторых – в больших потерях при распределении по дорожному полотну. Впрочем, для жидких реагентов этот недостаток тоже характерен: на спусках или в снегопад их использовать и вовсе нельзя.

При распределении твердых противогололедных материалов (песка или разных видов солей) наблюдаются значительные потери за счет уноса их частиц турбулентными потоками автомобилей. Специалисты установили, что в первый час после обработки на дороге со среднеинтенсивным движением остается меньше половины изначального объема смеси. Велики потери и непосредственно при распределении. Из-за отскока гранул твердых реагентов часть из них вылетает на обочину, другая часть – на соседние полосы. В итоге до 30–40% противогололедных материалов покидают зоны заданного распределения. А это экономические потери для подрядчика. В связи с этим во многих странах уже довольно давно применяют гибридные средства – двухфазные реагенты. При соприкосновении вещества активизируют свойства друг друга и ускоряют процесс плавления снега и льда.

Использование многокомпонентных противогололедных материалов в зимнем содержании автодорог – основная мировая тенденция сегодняшнего дня. Практика показывает, что смешение нескольких солей позволяет добиться лучших технологических показателей, снизить влияние на окружающую среду и объекты дорожного хозяйства.

Как отмечает Анна Климентова, соотношение между антигололедными средствами и фрикционными материалами в ряде стран доходит до 80–90% в пользу реагентов. За границей песок и щебень на дорогах с интенсивным движением не используют вовсе. В России масштабный переход на современные технологии зимней уборки начался в последние несколько лет. Для обеспечения безопасности движения на использование реагентов вместо песка в первую очередь были переведены федеральные трассы I и II категорий. Эту тенденцию подхватили и города, стремящиеся перенимать передовой опыт в содержании дорог.

Вместо песка – гибридные средства

Тенденция перехода на современные противогололедные реагенты и отказа от песка связана не только с ужесточением требований к уровню содержания дорог зимой. Экономические расчеты показывают, что применение пескосоляных смесей увеличивает совокупную стоимость содержания автодороги за счет высоких сопутствующих расходов. По словам заместителя директора Центра отраслевых исследований и консалтинга Финансового университета при Правительстве РФ Никиты Осокина, при оценке стоимости зимнего обслуживания объектов дорожного хозяйства не всегда учитываются косвенные расходы. Нормативные объемы посыпки песка в 5–7 раз выше, чем реагентов, а расходы на весеннюю уборку и очистку ливневых канализаций в десятки раз превышают закупочную стоимость фрикционного материала. Кроме того, для уборки городских улиц в отведенные национальным стандартом сроки по технологии с пескосоляными смесями требуется гораздо больший парк техники, чем при технологии с использованием солевых смесей. Выходит дорого, трудозатратно и малоэффективно.

В практике применения двухфазных противогололедных реагентов на улично-дорожной сети неплохо зарекомендовала себя разработка Уральского завода противогололедных материалов. Среди преимуществ подобных материалов – равномерное распределение по дорожному покрытию. При его обработке лишь 7% двухфазных средств оказывается за пределами нужного участка. За 10 минут сухой реагент проникает в толщу льда на 2,8 мм, двухфазный же – на 4,1 мм. Низкий процент выноса гранул на обочину колесами автомобилей позволяет экономить бюджетные средства и снижать солевую нагрузку на почву. Опыт применения таких реагентов есть в Перми и Казани.

А в Твери есть свое ноу-хау. Там придумали способ бороться со льдом на дорогах при помощи... минералки. 11-процентный раствор хлорида натрия, добытый из скважины глубиной 1200 м, разливают по автоцистернам, и им поливают городские улицы. Содержание солей здесь сравнимо с известной минводой «Ессентуки № 17». Но пить эту воду нельзя из-за слишком высокой концентрации примесей. Состав эффективно борется

со льдом при температуре до минус 10 градусов. И только если мороз ударит сильнее, применяют твердый реагент.

Переход на инновационные реагенты дает возможность в среднем в 2 раза снизить потребность города в специализированной технике, в 2,5 раза – расходы на горюче-смазочные материалы и содержание автопарка, в 4,5 раза – требуемый тоннаж противогололедных материалов, отмечает Анна Климентова. Снижение затрат на зимнее содержание 1 кв. м может составить до 20%. Таким образом, переход на современные технологии зимней расчистки дорог позволяет значительно повысить эффективность этих работ, качество и скорость, снижает аварийность и травматизм, существенно экономит бюджетные средства.

Кстати, то, как выглядит дорога летом, напрямую зависит от того, чем ее посыпали зимой. На участках, где применяли песок, с завершением зимнего периода автомобилисты страдают от пыли. Особенно актуальна проблема запыленности дорог весной, когда невозможно помыть улицы водой из-за ночных заморозков. Новый подход к борьбе с пылью на трассах в весенний период (применение обеспыливающих составов) был опробован на улицах Новосибирска. Результат: пыли стало меньше.

Снижает затраты АСМО

Рациональному использованию противогололедных реагентов во многом способствует автоматизированная система метеорологического обеспечения (АСМО), действующая на федеральных дорогах. В ее состав входит сеть специализированных дорожных метеостанций и камер видеонаблюдения, дающих возможность использовать детальную информацию о параметрах окружающей среды, транспортной нагрузки и состоянии покрытия на участках дороги в режиме реального времени.

АСМО также включает аналитическую подсистему, позволяющую на основе данных дорожных метеостанций,

метеорологических локаторов, прогнозов Гидрометцентра оценить состояние покрытия дороги и условия проезда по ней в текущий момент времени. Таким образом, формируется прогноз на перспективу, и дорожники получают информацию о неблагоприятных погодных условиях в ближайшие 2–4 часа. Это дает возможность заранее направлять дорожную технику на нужные участки трасс. Использование АСМО снижает прямые затраты на зимнее содержание автодорог, так как на 10–25% уменьшается расход противогололедных и горюче-смазочных материалов, более эффективно используются техника и рабочая сила.

Дорожная техника, занятая на содержании федеральных автодорог, оборудована навигационными системами ГЛОНАСС/GPS и подключена к Единой автоматизированной системе навигационного диспетчерского контроля выполнения госзаказа (программный комплекс «Дортранснавигация»). Нынешней зимой в орбите навигационной системы работают более 10 тыс. единиц различной спецтехники – автогрейдеры, роторные снегоочистители, экскаваторы, погрузчики, бульдозеры и прицепные грейдеры. Данная система не только позволяет в режиме реального времени определять местоположение техники, но и обеспечивает эффективный контроль за работой специального транспорта и механизмов дорожно-эксплуатационных предприятий, выполняющих работы по содержанию федеральных автодорог.

Спор вокруг шипов

Каждый год с наступлением зимы оживляются споры сторонников шипованных и фрикционных шин. Одна из сторон предьявляет весомый аргумент о чрезмерном износе асфальта от резины с «гвоздями». Действительно, исследования, проведенные в странах Евросоюза и в США, доказывают, что использование шипованных шин ускоряет износ верхнего слоя как минимум на треть. Конечно, нельзя напрямую проецировать этот результат на российские трассы, ибо климат, технологии укладки слоев дорожной одежды и сами материалы за рубежом и у нас отличаются. Тем не менее, утверждают эксперты, основной итог активного использования водителями шипованных шин – образование колеиности.

Что же делать? Запретить использование шипованных шин, как это сделали в большинстве стран Евросоюза? Но если изучить вопрос более вдумчиво, то становится ясно, что ограничение на шипы действует в странах со сравнительно мягкими зимами, где

даже фрикционные покрышки используют не те, что в России. Состав их резины рассчитан на взаимодействие с влажным или холодным асфальтом, а не со снегом и наледью. В горах же разрешено (а иногда и обязательно) использовать цепи противоскольжения. Ну а в странах Скандинавии на шипы ограничений нет. С российским разнообразием климатических зон запрещать резину с «гвоздями» было бы неразумно.

Большая часть территории России находится в суровых климатических условиях. В некоторых регионах снег выпадает уже в сентябре и лежит до июня. Поэтому вопрос обеспечения безопасности и комфортности передвижения по автодорогам зимой для России стратегически важен. И даже в Москве, где с очисткой и содержанием улично-дорожной сети все в порядке, немалая часть водителей отдает предпочтение шипованным шинам.

Оно и понятно: на скользких зимних дорогах шипы сокращают тормозной путь, улучшают устойчивость и управляемость автомобиля, плюс к тому – шипы позволяют исключить ситуации пробуксовки колес. Преимущества шин с шипами особенно проявляются на дорогах с мокрым льдом и на заснеженных трассах с постоянным движением.

В то же время эксперты выяснили, что автодороги, в особенности те, где разрешенная скорость составляет более 70 км в час, получают 90% ущерба в зимний период. По этой причине на ремонт трасс приходится выделять колоссальные суммы из бюджета. Этот весомый аргумент привели специалисты Госкомпании «Автодор», предложив уменьшить период эксплуатации шипованных шин и ввести штрафы за несоблюдение этого условия.

Предложение госкомпании понятно: шипы на автомобилях действительно разрушают автомагистрали, что, соответственно, приводит к ущербу. Однако, по мнению автоэкспертов, основная часть дорог на территории России имеет совсем другое качество, и без шипов по ним ездить небезопасно. Не стоит также забывать и о разных климатических зонах страны. В одной шипованная резина может не понадобиться, а в другой автовладелец не сможет ездить безопасно без шипов.

Другое дело, что шипованные шины должны соответствовать нормативам по предельному износу, который они оказывают на асфальт. Для этого есть два подхода. Первый – ограничение по количеству шипов. Для каждого размера покрышки установлено предельное количество шипов, которое заведомо не нанесет критического вреда: не больше 50 штук на погонный метр окружности. Второй подход разрешает поставить и больше, но тогда придется пройти серию «прокатов» через референсную пластину. Если разница в ее массе до и после испытаний уложится в допустимые пределы, резину допустят на рынок хоть с 200–300 «гвоздями».

Зимникам – ГОСТ

Затяжная зима – большое испытание для северных регионов страны. В некоторые из них в период холодов доставить товары первой необходимости, топливо и производственные грузы можно только по зимнику. Методика строительства таких временных транспортных коммуникаций отработана дорожниками много десятилетий назад. В канун зимы специалисты исследуют предполагаемый маршрут прохождения дороги, с помощью высокопроходимой техники выравнивают ее поверхность и там, где необходимо, отсыпают грунт. Используют для этих целей только местные материалы, которые хорошо держат дорогу, не плывут и выдерживают перепады температур.

После укатки грунта вперемешку с первым снегом на ровных участках используют технологию наморозки воды с песчано-гравийной смесью. Затем трассу заливают водой. Полученное покрытие обладает немалой прочностью и при повреждении может быть легко восстановлено в течение зимы. Работы по прокладке зимника, включающие строительство переправ и оградительных сооружений от наледей, обычно завершаются к декабрю. По словам опытных дорожников, качество трассы, действующей только в холодное время, в значительной степени зависит от работы бульдозериста на начальном этапе.

Летом 2019 года РОСДОРНИИ по контракту с Росавтодором разработал проект нового госстандарта, касающегося прокладки автозимников и ледовых переправ. Документ прошел общественное обсуждение, в разработке участвовали ГИБДД, Ассоциация

«РАДОР», управление автодорог Якутии и ряд других организаций. Утверждение окончательной редакции ГОСТа планируется в середине 2020 года.

Временные зимники и ледовые переправы активно применяются на Крайнем Севере и Дальнем Востоке, особенно в тех местах, где отсутствует другая дорожная сеть. Общая их протяженность – более 22 тыс. км. К примеру, 836 км федеральной трассы А–331 «Виллюй» – это зимник. Актуальных норм по строительству и содержанию автозимников не существует, есть ряд методических рекомендаций. Многие нормативные документы давно устарели.

Согласно проекту ГОСТа зимник – сезонная автодорога с проезжей частью, построенной из льда, намораживаемого послойно, или из уплотненного снега и льда, или проложенная по замерзшему льду рек и озер. В зависимости от интенсивности движения, периодичности эксплуатации, расположения на местности вводятся классы и виды автозимников. Ширина проезжей части зимника – 6–8 м, число полос движения – не меньше двух. В проекте нормативного документа описана технология эксплуатации автозимников. Чтобы грунты не таяли, предлагается применять плотный снег, мох, опилки, разного рода утеплители.

Места для ледовых переправ выбираются, прежде всего, исходя из толщины льда. Самый тонкий лед толщиной 18 см допустим, если планируется проезд гусеничной техники массой до 4 т при десяти градусах мороза и ниже. Большие ледовые переправы должны быть обустроены шлагбаумом и искусственным освещением. Максимальная скорость движения на переправе – 20 км в час, обгон и стоянка на льду запрещаются. Безопасными можно считать только санкционированные ледовые дороги. Их проверяют сотрудники МЧС, и они соответствуют всем требованиям безопасности.

Движение по зимникам сопряжено с определенным риском. Ежегодно во время метелей там застревают десятки транспортных средств. Опасность таят в себе и сезонные дороги, проходящие по замерзшим рекам. В некоторых местах на пути дальнбойщиков встречаются пустоты, куда может провалиться большегруз. Вызволить его из ледяного плена очень сложно.

Да что зимники, сюрпризы поджидают грузоперевозчиков и на некоторых участках федеральных автодорог. Так, с наступлением сильных морозов на амурском участке трассы А–360 «Лена» каждый год происходит выдавливание подземных вод на поверхность дороги. Большинство таких участков сосредоточено на пути от Соловьевска до Тынды. Особенно проблемными считаются 68–й и 81–й км трассы, а также район автостанции в Тынде. Чтобы предотвратить образование наледей, дорожники проводят круглосуточный мониторинг таких участков. В случае обнаружения выхода подземных вод применяются оперативные действия.

Сложности с наледями чаще возникают на старых участках трассы «Лена». Современные технологии позволяют решить эту проблему. Так, после масштабной реконструкции участка 93–123–й км подземные воды там больше не выходят на поверхность автодороги. Кроме противоналедных мероприятий, дорожники ведут большую работу по обеспечению бесперебойного проезда транспорта на затяжных подъемах и спусках. Наряду с регулярной обработкой дороги инертными материалами на таких участках постоянно обновляются конусы с щебнем, расположенные через каждые 30 м.

<http://transportrussia.ru/item/5373-zima-s-privkusom-soli.html>

РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО, ПЕТР КАНАЕВ; 2020.16.01; ВЭБ И РОТЕНБЕРГ СОЗДАДУТ «НАЦПРОЕКТСТРОЙ» С АКТИВАМИ НА □100 МЛРД; ДЛЯ ЧЕГО ГОСКОРПОРАЦИИ ЭТО ПАРТНЕРСТВО

Создание совместного предприятия (СП) «Стройпроектхолдинга» Аркадия Ротенберга и ВЭБ.РФ в области инфраструктурного строительства, о котором они договорились в июне 2019 года, будет происходить на базе группы «Нацпроектстрой», рассказал РБК источник, знакомый с планами ВЭБа.

По его словам, на первом этапе создания СП госкорпорация выдаст структуре Ротенберга бридж-кредит на 29,8 млрд руб., который позволит ей рассчитаться по долгам. Это один

из возможных сценариев реализации сделки, сказал РБК источник, близкий к одной из ее сторон, отказавшись от деталей.

ВЭБ и «Стройпроектхолдинг» в ходе Петербургского экономического форума 7 июня подписали меморандум о взаимопонимании в целях развития бизнеса в сфере инфраструктурного строительства. Этот меморандум направлен на реализацию национальных проектов в рамках майских указов президента Владимира Путина, сказал один из собеседников РБК. По его словам, группа «Нацпроектстрой» была создана как раз для этого.

Что войдет в «Нацпроектстрой»

Согласно данным СПАРК, ГК «Нацпроектстрой» создана в ноябре 2019 года и только 3 декабря была поставлена на налоговый учет.

СП создается в рамках реализации проекта «Понтон», который предполагает создание на базе активов группы компаний «Мостотрест» (крупнейший в России строитель мостов и один из крупнейших строителей транспортной инфраструктуры, подконтролен Ротенбергу) и «ТЭК Мосэнерго» (принадлежит сыну Аркадия Ротенберга Игорю), а также «Группы компаний 1520» (главный строительный подрядчик РЖД, подконтрольный Алексею Крапивину, один из его бывших партнеров, Валерий Маркелов, в конце 2018 года был арестован по подозрению в даче взяток полковнику МВД Дмитрию Захарченко) строительного холдинга, обладающего «уникальными технологиями и компетенциями в сфере проектирования, строительства, эксплуатации и финансирования объектов транспортной, энергетической и городской инфраструктуры», рассказал источник РБК.

Сейчас единственный акционер «Нацпроектстроя» — закрытый комбинированный паевой инвестиционный фонд (ЗПИФ) «Легион», который находится под управлением компании «Эвокорп». «Эвокорп» принадлежит Максиму Викторову. Она выступает управляющей компанией нескольких ПИФов, которые являются собственниками крупнейшего в Европе океанариума «Москвариум» на ВДНХ и девелоперской компании «РГ-Девелопмент». После того как Ротенберг попал под санкции США в 2014 году, он вышел из состава учредителей «РГ-Девелопмента». Собеседник «Коммерсанта» на рынке недвижимости говорил, что в рамках «Эвокорпа» Ротенберг рассчитывал консолидировать девелоперские активы, а представитель бизнесмена это не комментировал.

Предполагается, что ВЭБ войдет в капитал «Нацпроектстроя». У каждого из партнеров (госкорпорации и ЗПИФ «Легион») на первом этапе сделки будет чуть менее 50%.

Первый этап сделки

На первом этапе ВЭБ намерен предоставить компании «ТФК-Финанс», через которую «Стройпроектхолдинг» владеет 94,2% «Мостотреста», бридж-кредит в сумме 29,8 млрд руб. на 12 месяцев под залог этой доли и под поручительство холдинга Ротенберга. Деньги пойдут на рефинансирование долга «Стройпроектхолдинга» и «ТФК-Финанс» перед «Стройгазмонтажом», продолжает источник, не называя размер долга. Кредит будет выдан для «снижения риска несостоятельности» «Стройпроектхолдинга» и «ТФК-Финанса» в случае предъявления требований со стороны «Стройгазмонтажа», которого Ротенберг продал структурам, связанным с «Газпромом», в конце 2019 года за 75 млрд руб.

Предъявление таких требований о погашении задолженности может оказать «негативное влияние» на способность «Мостотреста» исполнять обязательства по действующим и новым контрактам, а также на создание СП с ВЭБом, поясняет собеседник РБК. Затем бридж-кредит планируется погасить, в том числе с помощью средств, которые госкорпорация внесет в совместное предприятие.

Другой источник, близкий к сделке, подтвердил РБК, что ВЭБ выдаст бридж-кредит на 29,8 млрд руб., но не «ТФК-Финанс», а совместному предприятию. Эти деньги пойдут на приобретение строительных активов, которые составят основу СП, добавил он.

Летом Ротенберг говорил РБК, что область инфраструктурного строительства остается для него ключевым бизнесом, который он планирует развивать: «У нас есть релевантный опыт, и мне эта сфера крайне интересна. СП охватывает всю цепочку реализации инфраструктурных проектов: от проектирования и финансирования до непосредственно постройки и эксплуатации». Это соответствует практике крупнейших международных компаний, оперирующих в секторе инфраструктурного строительства, а компании —

участницы СП получают значительные преимущества, так как компетенции одного партнера дополняют другого, указывал он.

Второй этап сделки

После того как ВЭБ выдаст структурам Ротенберга бридж-кредит, создание совместного предприятия будет проходить так, рассказывает собеседник РБК:

Сначала планируется провести допэмиссию «Нацпроектстроя», увеличивающую его уставный капитал с 20 млн до 673 млн руб., которую выкупят ВЭБ (денежными средствами на сумму до 336 млн руб.) и «Легион» (на 317 млн руб. — деньгами и активами). В итоге они получают по 49,9% в компании, а еще 0,2% приобретет юридическое лицо, в отношении которого отсутствуют санкционные риски. Привлеченные деньги пойдут на проведение финансовой, налоговой, юридической экспертизы и рыночной оценки активов «Мостотреста», «ТЭК Мосэнерго» и «Группы компаний 1520».

Затем уставный капитал «Нацпроектстроя» будет увеличен на сумму не менее 100 млрд руб., из которых ВЭБ предоставит до 50 млрд руб. (деньгами), а «Легион» — активами, также на сумму не менее 50 млрд руб. Это необходимо для приобретения и консолидации на балансе СП «Мостотреста» и «ТЭК Мосэнерго», для реализации новых проектов и приобретения активов «Группы компаний 1520».

Кроме того, предполагается участие в допэмиссии «Нацпроектстроя» еще одного профильного инвестора, в отношении которого отсутствуют санкционные риски. В итоге ВЭБ и «Легион» в совместном предприятии получают по 43%, профильный инвестор — 14%, а миноритарий, появившийся в ходе первого этапа допэмиссии, — 0,01%.

Риски сделки и условия выхода ВЭБа из СП

Выход ВЭБа из совместного предприятия будет обеспечен в рамках пут-опциона с «Мостотрестом», предусматривающего, что госкорпорация может предъявить требование о выкупе своей доли по истечении двух или четырех лет (до конца 2023 года) или в случае нарушения «целевого использования средств», предоставленных ВЭБом, условий акционерного соглашения и бридж-кредита, а также сроков завершения формирования СП.

При этом предоставление бридж-кредита структурам Ротенберга «не в полной мере» соответствует меморандуму о финансовой политике ВЭБа, которая предполагает, что госкорпорация участвует в реализации проектов при условии прогнозируемой по результатам экспертизы проекта возвратности выданного займа, говорит источник РБК, знакомый с планами банка. Предполагаемым источником погашения задолженности по бридж-кредиту являются средства, которые ВЭБ внесет в уставный капитал совместного предприятия только в ходе второго этапа допэмиссии на 100 млрд руб. (ее параметры зависят от результата экспертизы активов Ротенбергов). К тому же реализация залога акций «Мостотреста», которые будут обеспечивать этот бридж-кредит, «несет в себе санкционные риски», добавляет он.

Правление ВЭБа на основании рекомендации кредитного комитета госкорпорации 20 декабря приняло решение одобрить участие в этих сделках со структурами Ротенберга и вынесло на рассмотрение набсовета (его возглавляет Дмитрий Медведев, ушедший в отставку с поста премьера 15 января) вопрос об участии в СП, включая предоставление бридж-кредита, утверждает источник.

Представитель Ротенберга отказался от комментариев, РБК направил запрос в пресс-службу ВЭБа.

<https://www.rbc.ru/business/16/01/2020/5e1df4679a79476aa1e84b84?from=center>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВИКТОР ДМИТРИЕВ; 2020.16.01; ОТКРОВЕННО О НАБОЛЕВШЕМ

В таком духе шел разговор о перспективах развития рынка ПТБ.

Это был дебют. В профессиональной среде давно просившийся на «сцену». В историю он войдет как первый Всероссийский научно-практический форум под названием «Актуальные вопросы регламентации деятельности подразделений транспортной безопасности (ПТБ)».

Ведущие специалисты в этой области (а их было более 40 из 17 регионов страны) выступили со своими «монологам» по вопросам аккредитации ПТБ, их деятельности, раскрывая заявленную тему с разных сторон. Дискуссию активно поддержали отраслевые эксперты, которые широко представляли все федеральные агентства и служба **Ространснадзора Минтранса России**.

Посыл, что кадры решают все, не потерял своей актуальности и в наши дни. Может, именно поэтому первому предоставили слово начальнику Учебного центра по подготовке специалистов в области ОТБ Российского университета транспорта (МИИТ) Марине Жариковой. Говоря о качестве образования, она сделала акцент на том, что сотрудника–досмотровика дистанционно обучить невозможно. Но вполне по силам обучить простым технологическим процессам, которые он сможет выполнять, что называется, «на автомате». По сути качество подготовки любого персонала по ТБ определяется в ходе итоговой аттестации.

Какие сегодня решаются вопросы, связанные с повышением квалификации? Во–первых, невозможно с нуля, без хорошего базового образования, подготовить качественного специалиста. Тем более за те минимальные 8 часов, которые официально установлены **Минтрансом** России. Во–вторых, очень сложно обучить работников, которые имеют только среднее образование. В–третьих, невозможно отследить большую часть критериев качества обучения, то есть нет конкретных требований к образовательным организациям. Ну а в итоге – небольшая ремарка: одни и те же обучаемые работают в нескольких категориях ПТБ, получаются большие затраты на начальную подготовку. По факту эти расходы можно снизить, да и сроки подготовки подсократить.

Расширить эту тему попытался директор по режиму и ТБ АО «Пассажирский порт СПб «Морской фасад» Александр Ефимов. Он, в частности, заострил внимание на том, что не реализован принцип общей аттестации работников ПТБ.

В настоящее время в охранной деятельности существует опыт, при котором лицензия охранника позволяет ему осуществлять деятельность в полном спектре охранных услуг, без определения их видов. Он имеет право на досмотр, наблюдение, управление техническими средствами, задержание нарушителей и т. д. Решить проблему можно путем объединения с третьей по восьмую категорию в одну.

В чем здесь положительный эффект? Это позволит оперативно решать возникающие проблемы. Например, работник с пятой категорией (досмотр) будет осуществлять наблюдение и собеседование, а охранник из группы быстрого реагирования встанет за интроскоп. А это, в свою очередь, позволит значительно снизить финансовую нагрузку на субъект ТИ, перевозчиков и ПТБ.

Вот какой расклад получается. Сегодня по нормам одному работнику ПТБ необходимо аттестоваться по 6 категориям, затраты составляют более 100 тыс. руб.! И это не считая обучения по каждой категории (прибавьте еще от 8 до 10 тыс.). В итоге на одного работника выходит кругленькая сумма – порядка 170 тыс. руб. И Александр Ефимов задается вопросом: «Кого мы готовим? Может, это сотрудники спецназа, служащие по контракту? Да нет, это вольнонаемники по трудовому договору (порой еще и низкоквалифицированный персонал)».

Причем все это происходит на фоне кадрового голода. Согласно официальным реестрам, размещенным на сайте Росморречфлота, в РФ насчитываются 11 636 ОТИ и ТС морского и речного транспорта, подлежащих защите от АНВ. Выданных же свидетельств об аттестации

15 837. Если сюда прибавить тех, на кого оформлялись по 2 и более свидетельств по различным категориям, да еще тех, у кого эти свидетельства заканчиваются в 2020 году, то получается нерадостная картина: один аттестованный работник на одно СТИ и одно судно!

В ПТБ ГУП «Мосгортранс» со штатом более–менее порядок. Как рассказал замдиректора филиала службы ТБ этого предприятия Владимир Рукавишников, 211 сотрудников – это 95% заполненных вакансий. Поэтому на объектах осуществляется полноценный досмотр пассажиров и багажа. За отчетный период выявлены 27 единиц огнестрельного оружия, 240 боеприпасов, 6 взрывчатых веществ, 4536 единиц колющих и режущих предметов. В

52 случаях оказали помощь силовикам в задержании граждан, которые находились в розыске.

Для наглядности. На автостанции «Красногвардейская» за сутки досматриваются около 3 тыс. пассажиров и 200 ТС. Получается, один человек за смену (12 часов) досматривает 375 физических лиц и 23 ТС. Согласитесь, серьезная нагрузка.

При этом стоимость обучения одного досмотровика обходится предприятию в 20 тыс. руб. За два последних года общая цифра составила 5,5 млн руб. А если сюда приплюсовать и стоимость формы, то выходит по 50 тыс. руб. на каждого обучаемого. Для сравнения: стоимость обучения частного охранника с получением лицензии и удостоверения находится в рамках от 7,5 до 15 тыс. руб.

Тут самое время вспомнить про ведомственную охрану. О том, как здесь обстоят дела, рассказал начальник центра повышения квалификации и аттестации кадров ФГУП «УВО Минтранса России» Анатолий Матвеев. Так, в 2019 году центром обучены более 18 тыс. работников предприятия, свыше 8 тыс. из которых – по программе в сфере ТБ. С начала года аттестационную проверку прошли 5 тыс. человек, из которых 4700 – аттестованы. В целом центр работает довольно продуктивно, но без заковык не обходится. Например, отсутствие единой формы медицинского заключения Минздрава России на аттестуемых. Слишком много дублирующей информации. Анкеты есть в пакете документов, а их еще раз прикалывают к делу. Есть полные несуразности – в анкетах встречается вопрос о месте захоронения близких родственников аттестуемых лиц. Какая же без этих сведений транспортная безопасность!

Надо сказать, что на «большой бумажный оборот» сетовали многие участники форума. Речники – на объем документов, представляемых в целях допуска к аттестации, завышенные сроки их проверки. Дамир Гарифзянов, ответственный за ТБ в АО «ФПК», рассказал, что у них за безопасность в поездах дальнего следования отвечает начальник поезда. Сами его обучают, сами и аттестуют. Но... 16 нормативно-правовых актов Правительства России, 22 приказа Минтранса штудирует он для сдачи, а потом добросовестно их забывает. Потому что в поезде ничего этого ему не пригодится. Досмотр он не проводит. План обеспечения ТБ – 400 листов, вряд ли кто способен усвоить такой пласт информации.

Начальник отдела аккредитации ПТБ Федерального агентства воздушного транспорта Александр Севрюков отметил, что есть субъекты, которые спешат аккредитоваться, а потом хоть трава не расти. Но для убедительности присылают массу бумаг. Однажды в ворохе документов удалось обнаружить даже свидетельство на право собственности на квартиру, в которой якобы зарегистрирована эта фирма.

Интересным показался опыт субъекта транспортной инфраструктуры по аккредитации собственного ПТБ на примере ГУП «Петербургский метрополитен». Им поделился юрисконсультант I категории ОТБ этого предприятия Иван Тушко.

В целях аккредитации была реорганизована вся организационно-штатная структура юридического лица. Было создано подразделение, предназначенное для координации действий, – отдел ТБ управления метрополитена, которое находится под непосредственным руководством начальника метрополитена.

Также появилось подразделение для физической защиты объектов ТИ и ТС. В него входят 2102 сотрудника, 1838 из которых – инструкторы. Здесь же функционирует и служба специальных технических средств.

Поначалу не хватало аттестованных специалистов. Компетентным органом в области организации ТБ был представлен расчет необходимого количества аттестования сотрудников для аккредитации юридического лица. Согласно требованиям организации необходимо было представить 65 аттестованных лиц по 4 категориям. Что в итоге она и сделала.

Юрисконсульт также заострил внимание на вопросе определения критериев правомерности применения работниками ПТБ спецсредств и физической силы. Поскольку превышение полномочий несет за собой согласно законодательству серьезные меры ответственности.

Директор учебного центра по Т(А)Б АО «Шереметьево Безопасность» Виктор Шестернин поддержал позицию первого спикера и заявил, что дистанционное обучение инспектора

по досмотру возможно, потому что вопросы в аттестационной комиссии в основном теоретические. Нет там практических задач, к примеру, по выявлению опасных или запрещенных предметов с использованием интроскопов. Вот зачем простому инспектору по досмотру знать нюансы разработки плана ОТБ, тем паче оценки уязвимости, с которыми он совсем не соприкасается? А ведь инспекторы перронного контроля по досмотру воздушного судна при аттестации должны безукоризненно владеть работой на интроскопе – это их хлеб. И если они, как это недавно случилось, пропускают при досмотре травматический пистолет (правда, в разобранном виде), то это ЧП огромного масштаба. Если этой хватки нет, то грош цена всей его работе.

Виктор Шестернин убежден, что подготовка инспекторов по досмотру должна быть единой. Практически все владеют одними и теми же техническими средствами досмотра. В ходе работы форума шла активная дискуссия по наболевшим вопросам. Это и сожаление, что не все предложения экспертного сообщества вошли в итоговую редакцию ФЗ–270, что нет узаконенного принципа необходимой достаточности при формировании ПТБ, и многое другое.

Достаточно подробно ответили на эти вопросы эксперты – начальники управлений и отделов. Это Максим Пономаренко (Департамент транспортной безопасности и специальных программ **Минтранса** России), Сергей Игонин (Ространснадзор), Евгений Ганин (Федеральное агентство морского и речного транспорта), Александр Севрюков (Федеральное агентство воздушного транспорта), Наталья Кравцова (Федеральное дорожное агентство).

К общему знаменателю все привел Сергей Лесков (Федеральное агентство железнодорожного транспорта). Он заявил, что только в настоящий момент Департамент транспортной безопасности и специальных программ формирует порядка 40 нормативных актов во исполнение ФЗ–270. Каждый из них будет проходить процедуру, и каждый из участников форума может поучаствовать в их обсуждении.

Вот шанс проявить свою активную позицию!

<http://transportrussia.ru/item/5375-otkrovenno-o-nabolevshem.html>

ТАСС; 2020.16.01; СТРОИТЕЛИ ОЦЕНИЛИ ГОТОВНОСТЬ ТРАССЫ «ТАВРИДА» В КРЫМУ НА 85%

Общая готовность трассы «Таврида» в Крыму составляет сейчас 85%. Строители обещают к сентябрю завершить укладку асфальта на всем ее протяжении от Керчи до Севастополя, сообщил в четверг журналистам пресс-секретарь подрядчика - крымского строительного управления АО «ВАД» Григорий Назаров.

Строительство трассы «Таврида» ведется в две очереди. Первую очередь строительства протяженностью 190 км реализовали в декабре 2018 года, она обеспечила быстрый и удобный проезд от Керчи до Симферополя по двум полосам движения.

«Строительство второй очереди даст возможность автомобилистам в сентябре проехать по четырем полосам трассы через весь полуостров от Крымского моста до Севастополя. Трасса построена на 85%, все работы будут завершены в сентябре этого года», - сообщил Назаров.

По его словам, строительно-монтажные работы ведутся на всех семи этапах трассы от Керчи до Севастополя. Участки от Керчи до Симферополя активно строились в рамках первой очереди, поэтому основное внимание сейчас уделяется пятому и шестому этапам «Тавриды» - это обход Симферополя и Бахчисарайский район.

Он отметил, что уже весной на трассе начнутся масштабные работы по укладке третьего слоя асфальтобетона, и к сентябрю все три слоя асфальтобетона будут уложены на всех 250 км «Тавриды».

Представитель компании также рассказал, что на трассе продолжают работы по устройству шумозащитных экранов в тех местах, где трасса проходит вблизи жилой застройки, строительство мостовых сооружений и надземных пешеходных переходов, щебеночного основания под укладку асфальтобетона, водоотводов и строительство лестничных сходов на искусственных сооружениях, ведется подготовка к укладке верхнего слоя покрытия.

<https://tass.ru/ekonomika/7532351>

ТАСС; 2020.16.01; В НОВОСИБИРСКЕ СРОКИ СДАЧИ ВОСТОЧНОГО ОБХОДА ПЕРЕНЕСУТ ЕЩЕ НА ПОЛГОДА

Графики строительства Восточного обхода, призванного разгрузить южный и восточный въезды в Новосибирск, сдвинут, по предварительным данным, на полгода. Однако в 2020 году планируется принять ряд мер с тем, чтобы не допустить дальнейшего увеличения сроков строительства, сообщил в четверг в интервью ТАСС на Гайдаровском форуме губернатор Андрей Травников.

Министр транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области Анатолий Костылевский ранее сообщал, что строительство в Новосибирске первой очереди Восточного обхода завершится в 2021 году. Главгосэкспертиза одобрила проект продолжения строительства Восточного обхода в Новосибирске, на которое в 2019 году планировалось потратить около 2 млрд рублей.

«По такому большому проекту как Восточный обход, к сожалению, компания («Сибмост» - подрядчик проекта) не смогла набрать необходимые темпы и необходимые ресурсы, и заказчику **Росавтодору**, очевидно, придется в очередной раз пересматривать сроки реализации этого проекта. Сроки в очередной раз поползут вправо. За счет тех мер, которые придется предпринимать в этом году, [сроки будут перенесены] на полгода», - сказал Травников, уточнив, что дальнейших подвижек не ожидается, «их никто не допустит».

По словам губернатора, в 2020 году «готовятся некоторые решения», чтобы выйти из ситуации «вечного переноса сроков». При этом Травников озвучивать их не стал. Собеседник агентства отметил, что проект находится в перечне финансируемых **Росавтодором** и **Минтрансом** России.

Травников также подчеркнул, что в 2019 году удалось сохранить все договоры и объем работ «Сибмоста», в настоящее время компания «сохранена, находится в работоспособном состоянии».

<https://tass.ru/sibir-news/7538355>

КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСАНДР ВОРОНОВ, ЮЛИЯ ТИШИНА; 2020.17.01; И ЦЕЛОГО ПЕТАБАЙТА МАЛО; НА РАСПОЗНАВАНИЕ ЛИЦ МОСКВИЧЕЙ МЭРИЯ ГОТОВА ПОТРАТИТЬ ЕЩЕ ПОЧТИ 2 МЛРД РУБ.

Москва продолжает закупать мощнейшие компьютеры, позволяющие анализировать картинку со 175 тыс. городских видеокamer. Структуры столичной мэрии объявили тендер на поставку оборудования «обработки видеоданных» на транспорте за 1,9 млрд руб., заказав более 450 серверов и систему хранения данных емкостью почти 1,5 петабайта. Ранее власти уже закупали технику для «системы видеоаналитики» на 1,2 млрд руб. Эксперты считают, что к системе подключат камеры в общественном транспорте, метро и на светофорах, а власти смогут распознавать не только лица пассажиров и водителей, но и их «подозрительное поведение», а также прогнозировать автомобильные потоки.

Конкурс на поставку оборудования для «системы обработки видеоданных... в части транспортного сегмента» объявило АО «Электронная Москва» (принадлежит столичным властям). В техзадании фигурируют 454 мощных сервера, большая часть в формате «блейд-шасси» (занимающие вдвое меньше обычного места блоки, устанавливаемые в монтажных шкафах). По условиям тендера такая «стопка» из 10–12 серверов (с двумя 18-ядерными процессорами в каждом) должна быть не толще полуметра. Особое место в закупке занимают 50 компьютеров с восемью графическими ускорителями Nvidia Tesla T4 в каждом (обеспечивают производительность до 8 терафлопс, равную мощности 30–40 топовых «бытовых» процессоров).

В заявке упоминается хранилище данных из 192 дисков общей емкостью почти 1,5 петабайта (1,5 тыс. терабайт). Цена контракта составляет 1,91 млрд руб. Заявки на участие принимаются до 17 января.

Это уже второй масштабный конкурс на поставку такой техники для нужд мэрии: в ноябре 2019 года власти заказали 258 серверов (с более чем 1,6 тыс. таких же ускорителей) и систему хранения данных емкостью около 9 петабайт для городской «системы видеоаналитики» за 1,2 млрд руб. (см. “Ъ” от 8 ноября 2019 года). В компании «МаксимаТелеком», которая победила в конкурсе, от комментариев “Ъ” отказались.

В 2019 году столичный мэр Сергей Собянин рассказывал, что власти объявят конкурс на создание системы распознавания лиц в Москве, а в руководстве МВД РФ позднее обещали, что к ней подключат все 175 тыс. городских видеокамер (в подъездах, во дворах и на улицах). В апреле 2019 года в столичном департаменте информационных технологий (ДИТ) сообщали, что 89% камер в Москве обновлены и способны передавать HD-картинку.

Как московские власти объявили тендер на поставку техники для городской «системы видеоаналитики» на 1,2 млрд руб.

В ДИТ ограничились комментарием для “Ъ”, что закупаемая техника нужна «для обеспечения работы транспортного сегмента видеонаблюдения», в том числе в метро и на наземном транспорте, и поспособствует «еще более эффективному решению задач, связанных с работой транспорта». Знакомый с деталями проекта собеседник “Ъ” ранее рассказывал, что правительство Москвы создает единое видеопространство, к которому подключат все городские камеры, домофоны в подъездах и светофоры. При этом система с распознаванием лиц будет работать в режиме реального времени и интегрируется с базами данных МВД, в первую очередь к ней подключат общественный транспорт и видеокамеры метрополитена и вокзалов.

Старший менеджер группы консультирования в области ИТ KPMG в России и СНГ Роман Миляев говорит, что система видеонаблюдения в общественных пространствах в Москве является источником «огромного объема видеоданных — десятки гигабайт трафика в секунду». Руководитель группы машинного обучения ИТ-компании «Инфосистемы Джет» Ярослав Шмулев считает, что закупка такого количества серверов с современными видеокартами NVidia Tesla T4 позволит решать задачи как раз по анализу «больших объемов видеотрафика». Он приводит в пример «верификацию человека по изображению с камер», а также «распознавание и трекинг различных объектов». Технический директор компании «Системы компьютерного зрения» Михаил Смирнов говорит, что серверы «с большим количеством памяти и поддержкой современных графических процессоров позволят проводить одновременное распознавание в несколько потоков». «Это важно для задач оперативного извещения о подозрительных лицах», — поясняет он, добавляя, что техника мэрии может быть также загружена обработкой видеоданных по ДТП, распознаванию номеров автомобилей и состояния дорожного полотна. Собеседник “Ъ”, знакомый с деталями проекта, ранее пояснял, что анализ картинки с камер со светофоров «позволит понимать, что водители делают за рулем, пристегнуты ли они, разговаривают ли по телефону».

ИТ-директор компании 3data Валентин Соколов обращает внимание на включение в поставку твердотельных (SSD) накопителей объемом 8 терабайт, указывая, что всего система хранения данных должна поддерживать обработку до 8 петабайт данных. «Это очень большой объем для SSD-накопителей. Это одни из самых быстрых типов дисков на рынке, они закладывались явно не только под хранение Big Data, а прежде всего под анализ массива данных», — рассуждает он. По мнению господина Соколова, речь прежде всего идет об аналитике и прогнозировании автомобильных потоков, отслеживании ситуации на улицах города и оповещении «соответствующих служб в автоматическом режиме». Эксперт также указывает, что инфраструктура системы мэрии может позволить «вытаскивать из огромной базы данных требуемый файл — номер машины или лицо человека — за несколько секунд». Михаил Смирнов не исключает, что серверы позволят властям выявлять через камеры и «подозрительное поведение» граждан.

<https://www.kommersant.ru/doc/4221439>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2020.16.01; АЛЛЁ, ТАКСИ! ВАМ ШАШЕЧКИ ИЛИ ЕХАТЬ?

О роли такси в транспортной системе современного города.

Очевидно, что роль такси становится все более значимой. Особенно заметно эта тенденция прослеживается в крупных городах, но существует она и в городах не очень крупных, и даже в поселках. Характерно ли это только для нашей страны, где совсем недавно услугами такси могли воспользоваться далеко не все желающие, или это общемировая тенденция? Если рынок такси так стремительно развивается, то как государство реагирует на этот растущий сегмент перевозок и как осуществляет свои регуляторные функции? И, наконец, какие перспективные направления развития характерны для отечественного рынка такси, прежде всего московского? Обо всем этом шла речь на пресс-конференции, организованной на площадке ТАСС, где были представлены результаты исследования рынка такси в крупнейших городах мира с позиции его развития и практики регулирования. Города, в которых проводилось исследование, – Сингапур, Лондон, Нью-Йорк, Париж, Москва, Шанхай, Токио, Стамбул. Поскольку выборка городов являлась более чем репрезентативной, то нашим читателям будет интересно ознакомиться с результатами исследования.

Тенденция – взрывной рост

Итак, такси занимает значимую долю в пассажиропотоке крупных городов, в среднем более 30% горожан регулярно совершают поездки на такси. В лидерах – Сингапур и Нью-Йорк (50% и 40%, соответственно), но и Москва не отстает (30%). А вот что касается динамики, то наша столица безусловный лидер – с 2011 по 2018 год доля такси в структуре пассажиропотока увеличилась с 0,2% до 3,3%. Такого скачка нет ни в одном мегаполисе. Можно сказать, что московское такси долго запрягало, но быстро рвануло вперед. И по доле в городских перевозках в целом уже вышло на уровень Стамбула и Токио. А рекордсменом является Сингапур, где удельный вес такси составил в 2018 году 10,2%. Такси обеспечивает занятость экономически активного населения города – от 0,6% в Стамбуле до 5% в Нью-Йорке. В Москве этот показатель составил 2,2%. Так что резерв для роста у нас есть.

Но помимо количественных оценок нельзя забывать и о том, что такси выполняет уникальную роль в транспортной системе городов. Это касается таких услуг, как ночные поездки, поездки на вокзал и в аэропорт, а также возможность передвижения маломобильных граждан. Так, доля ночных поездок на такси от ночных поездок на всех других видах транспорта (от 1:00 до 5:00) составляет в Лондоне – 66%, в Москве – 54%. Доля поездок на такси от всех поездок в/из аэропорта выше всего в Нью-Йорке (39%), в Москве – 20%. А вот с поездками на такси маломобильных граждан у нас пока хуже: если в Лондоне на 1 гражданина в год приходится 10,3 поездки, то в Москве – только 0,6 поездки.

Совместно с городским транспортом такси замещает, а лучше сказать, вытесняет поездки на личных автомобилях. Так, в Москве в структуре поездок их доля на личном транспорте сократилась в 2018 году по сравнению с 2011-м на 10% (с 38% до 28%), а в Лондоне только на 2% (с 51% до 49%). Стоит отметить, что в российской столице доля поездок на городском транспорте в общем объеме увеличилась с 62% до 69%. Такого показателя нет ни в одном мегаполисе. Но есть и свое но. Большая разница в стоимости поездок снижает возможность конкуренции между такси и городским транспортом.

Стоимость средней поездки на такси превышает стоимость поездки на городском транспорте (метро) в Сингапуре в 3,8 раза, в Лондоне – в 2,2 раза, в Нью-Йорке – в 5 раз, а в Москве – в 11,4 раза! Так что, находясь на мировом уровне по протяженности поездки – 10,6 км (Сингапур – 9,4 км, Лондон – 8,8 км), наше такси проигрывает по ценовому фактору.

Взрывной рост такси в городских перевозках – это мировая тенденция. Поэтому власти крупных городов были поставлены перед необходимостью постоянного регулирования рынка таксомоторных перевозок. И связано это было в первую очередь с резким ростом в крупнейших мегаполисах количества машин такси, принадлежащих частным лицензированным фирмам, так называемых PNV. Последствия появления таких такси

были очень неоднозначными. Так, в Нью-Йорке в 2014 году аварийность PHV превышала показатели классического такси в 2,5 раза. Только жестко повысив требования к водителям PHV, удалось сократить эту разницу до 30% к 2018 году. В результате обострения конкуренции на рынке таксомоторных перевозок в том же Нью-Йорке за 4 года (2014–2018) доход водителей классического такси сократился на 30%. Почти 1000 водителей написали заявление на банкротство. Да, рынок такси нуждается в госрегулировании, но при этом необходимо просчитывать его возможные последствия.

Диктует рынок

Для того чтобы определить комплекс наиболее важных направлений регулирования со стороны государства, в исследовании был определен рейтинг эффективности такси на основе 18 показателей, объединенных в несколько групп. Это удобство, качество, эффективность использования инфраструктуры, безопасность, экономика, финансовая доступность и экологичность. По каждой группе определялся средний балл (от 1 до 5). А общий рейтинг эффективности сформирован как сумма баллов по группам (максимальное значение – 30).

Мировые мегаполисы по рейтингу эффективности расположились следующим образом: Стамбул (12,4), Токио (17,9), Шанхай (19,4), Москва (20,2), Париж (20,8), Нью-Йорк (22,1), Лондон (22,8) и Сингапур (23,2). По рейтингу специалисты разделили города на те, где превалирует консервативная модель только с классическим такси, с ограничением или запретом на PHV, и с прогрессивной моделью, где присутствуют как классическое такси, так и PHV. В первую группу вошли Стамбул, Токио и Шанхай, в которых действует историческое ограничение лицензий на классическое такси и практически нет PHV. Во второй группе – Париж, Нью-Йорк, Лондон и Сингапур. В этих городах возможно сохранение консервативной модели регулирования для классического такси, свободный рынок для PHV. Требования по безопасности (для водителя и автомобиля) для PHV приближаются к требованиям для классического такси. Москву, по мнению специалистов, следует отнести к переходной, смешанной модели с зарождающимися квалификационными требованиями к водителям.

Общий вывод, который был сделан по результатам исследования, – города с консервативной моделью регулирования показывают меньшую эффективность деятельности такси по сравнению с городами с прогрессивным регулированием, что подтверждают конкретные показатели. Например, там более долгая подача машины – в 2,2 раза дольше в час пик при консервативной модели по сравнению с прогрессивной (11 мин. против 5 мин.); более дорогая поездка: на среднюю зарплату жителя города в первом случае можно проехать 1342 км, во втором – 2535 км.

Если сравнить зарплату водителя со средней зарплатой по городу, то при консервативной модели она составляет 62%, а при прогрессивной – 74%. И очень важно, что количество ДТП с участием такси на 1 млн маш.-км при первой модели составляет 1,6, а при второй – 0,7. А что касается нелегального рынка перевозок, то процент водителей, работающих нелегально в городах с консервативной моделью, очень высокий: в Стамбуле он составляет 50%, в Шанхае – 35%. В городах с прогрессивной моделью таких нелегалов нет, так как они имеют возможность без проблем вписаться в городскую систему таксомоторных перевозок с последующим контролем со стороны государства.

Любые непродуманные ограничения предпринимательской деятельности, как известно, приводят к появлению черного рынка, росту стоимости услуг и т. д. И рынок такси – не исключение. Так, ограничение лицензий на классическое такси привело к росту как их стоимости, так и их концентрации во владении частных инвесторов. Например, в Стамбуле лишь 5% водителей владеют лицензией, а основные владельцы – политики и бизнесмены. В Нью-Йорке менее 10% водителей такси владеют медальоном без привлечения заемного капитала, а 30% лицензий владеют банки и различные фонды. Развитие PHV в свою очередь привело к падению стоимости лицензий классического такси. Так, в Стамбуле после выхода Uber на рынок в 2015–2017 годах стоимость лицензий снизилась на 6%, а с запретом Uber снова начала расти. В Нью-Йорке стоимость медальона с 2013 года упала в 8,5 раза. И тем не менее эти города ввели меры регулирования PHV в интересах владельцев лицензий классического такси. В Стамбуле был введен законодательный запрет на PHV в 2018 году. А в Нью-Йорке введены

ограничения на выдачу новых лицензий РНУ с августа 2018 года. К чему приведет такая «защита» классического такси, можно догадаться уже сейчас. Клиенты вряд ли будут довольны.

Ограничение количества лицензий в Стамбуле уже привело к формированию рынка нелегального такси, где заняты до 50% водителей и формируется до 40% оборота в денежном выражении. Дело в том, что с 1991 года количество лицензий классического такси не менялось (17,4 тыс. авто). В связи с ростом населения в 2,5 раза к настоящему времени неудовлетворенный спрос на сервис такси растет год от года. Как следствие сформировался рынок нелегального такси, прежде всего, на окраинах города, в котором заняты 35 тыс. человек (в легальном – 34,8 тыс. человек). В теневом обороте крутятся столько же средств, сколько и в легальном секторе. Проигрывают все: государство – из-за упущенных налогов, а пассажиры – из-за низкого уровня сервиса и безопасности.

Распределение стоимости поездки по участникам рынка в среднем по данным всех городов выглядит следующим образом: владелец лицензии получает 25%, водитель – 24%, бизнес (АЗС и др.) – 22%, государство – 16%, таксопарки – 14%. В большинстве городов с прогрессивной моделью (Лондон, Сингапур, Париж) водители такси зарабатывают больше 30%. А в городах с консервативной моделью и тех, где действуют ограничения на «классику» (Нью-Йорк, Стамбул), водители получают меньше 30%.

Города – лидеры рейтинга используют 7 ключевых инструментов регулирования такси. К ним относятся и повышенные квалификационные требования к лицензированию водителей такси. В Нью-Йорке с 2015 года для водителей РНУ ввели требования по прохождению обучения и сдаче экзамена для получения лицензии. Количество ДТП с пострадавшими на 1 млн маш.-км в сегменте РНУ сократилось на 32%.

Повышаются требования к качеству и безопасности таксопарков – в Сингапуре с 2003 года действуют требования к таксопаркам по сервису и безопасности (например, время подачи, уровень аварийности), проведению аудита таксопарков каждые 3 месяца (на РНУ – с 2020 года). Количество ДТП с пострадавшими на 1 млн маш.-км сократилось на 19%.

Во всех городах действуют ограничения длительности смены и времени работы в неделю, так же как ежегодные проверки технического состояния.

В Лондоне с 2003 года введена плата за въезд в центр города для всех автомобилей, кроме black cabs. В результате поток всех авто в центре города уменьшился на 22%.

Осуществляется поддержка экологичности такси. В Париже с 2014 года субсидируют покупки гибридных авто и электрокаров классического такси (4 тыс. и 7 тыс. евро соответственно). Доля гибридов и электрокаров в парке такси выросла до 21%.

Отдельная тема – оборудование такси для маломобильных пассажиров. В Лондоне начиная с 2011 года все Black Cabs оборудованы для перевозки маломобильных пассажиров, а водители проходят обучение по работе с маломобильными пассажирами. Доля автомобилей такси РНУ, оборудованных для маломобильных пассажиров, составляет уже 20% от всего парка.

Какие же требования предъявляются к водителям такси в крупнейших городах? Возьмем для примера Сингапур – самый продвинутый город с прогрессивной моделью организации таксомоторных перевозок. Для всех типов такси процесс лицензирования занимает 1,5–2 месяца (в Лондоне для такси Black Cabs – 36 месяцев!). Стоимость лицензии – 900–1400 долл. Казалось бы, много, но это 2–3% от всех затрат за год в расчете на водителя. Возраст водителя для такси «классика» – не менее 30 лет, для РНУ – не менее 21 года. Обязательными являются гражданство Сингапура и базовый английский (вспомните наших водителей из ближнего зарубежья с купленной регистрацией, полным незнанием города и таким же незнанием русского языка). В Нью-Йорке и Токио учитывается история нарушения ПДД водителем, а в Париже водитель должен иметь сертификат по оказанию первой медицинской помощи (очень разумно, учитывая, что при авариях водитель действительно может оказать помощь первым). Опять-таки строже всего подход к водителям в Сингапуре – средний балл по всем экзаменам по теории и практике вождения должен быть не ниже 70 (из 100 возможных). Даже в Лондоне, где требования к такси black cabs очень высокие, средний балл составляет 60.

В прогрессивных городах транспортные департаменты создают специализированные подразделения для мониторинга работы такси. Так, в Сингапуре, Лондоне, Нью-Йорке и

Париже работники спецподразделения проверяют лицензии на улице. Транспортные департаменты обрабатывают также жалобы пассажиров. Аудит таксопарков проводится только в Сингапуре, а вот частичный контроль деятельности агрегаторов осуществляют только в Нью-Йорке и Париже.

Что касается контроля за длительностью смены и суммарным временем на линии в неделю, то в Париже оно составляет 66 часов в неделю с нахождением на линии не более 10 часов. В Лондоне и Нью-Йорке – 16 часов в день, но с обязательным перерывом в 10 часов между сменами. В Сингапуре нет абсолютно никаких временных ограничений. Так же как и в Шанхае, где фактическое время работы может достигать 20 часов в день. Не очень убедительной выглядит схема ограничения общего времени на линии такси в Лондоне: перерыв в 30 минут каждые 5,5 часа или 45 минут каждые 8,5 часа при нахождении на линии 16 часов. Как это осуществить на практике – непонятно, если только высадить пассажира при наступлении перерыва.

О стремительном развитии рынка таксомоторных перевозок в Москве сказано и написано достаточно, повторяться нет смысла. По многим количественным показателям рынок такси российской столицы соответствует крупнейшим мегаполисам. Отстаем мы, скорее, по качественным параметрам, таким как уровень пробок (хотя это проблема всей столичной транспортной системы), по использованию гибридных авто и электромобилей в качестве машин такси. У нас пока низкая доля такси, оборудованных для маломобильных групп граждан. Но если вспомнить, что буквально 6–7 лет назад московское такси было просто небезопасным видом транспорта во всех отношениях, то нынешнее положение дел в этом сегменте, а главное – реальные перспективы его развития позволяют смотреть в будущее столичного такси с оптимизмом.

<http://transportrussia.ru/item/5374-alljo-taksi-vam-shashechki-ili-ekhat.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.16.01; ГЛАВА РЖД ПОДТВЕРДИЛ ПЛАНЫ ЗАПУСКА ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ В 2026 ГОДУ

Генеральный директор ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) Олег Белозеров подтвердил планы запуска движения по высокоскоростной ж/д магистрали (ВСМ) в 2026 году.

«В 2026 году считаю, что мы поедем нашим высокоскоростным подвижным составом по нашему участку Санкт-Петербург - Москва и Нижний Новгород», - сказал Белозеров в ходе Гайдаровского форума, проходящего в РАНХиГС.

Глава РЖД отметил, что скорость движение поездов на ВСМ будет 350-380 км/ч, при этом инфраструктура будет рассчитана на скорость до 400 км/ч.

Председатель правления УК «Роснано» Анатолий Чубайс, ведущий сессию на Гайдаровском форуме, спросил Белозерова, станет ли он «тем главой РЖД, который пустит ВСМ».

«Стану или нет, не знаю, поскольку промежуток времени, который нам определен президентом на сегодняшний момент, это 2026-2027 год - запуск этого движения Москва-Питер», - ответил глава монополии.

«Я обязательно договорюсь с Мау (ректор РАНХиГС Владимир Мау), чтобы в повестке Гайдаровского форума 2026 года обязательно Белозеров выступил с рассказом об итогах этого дела», - сказал Чубайс.

Как сообщалось, РЖД ожидает, что окончание строительства ВСМ Санкт-Петербург - Москва - Нижний Новгород может состояться в 2026 году. В целом стоимость строительства ВСМ предположительно оценивается в 2,3 трлн рублей.

До конца 2019 года планировалось провести сравнительный анализ параметров проектирования и принятых основных проектных решений обоснования инвестиций в строительство ВСМ Москва - Санкт-Петербург и проектной документации ВСМ Москва - Казань. Кроме того, планировалось провести пересчет сметной стоимости обоснования инвестиций в строительство ВСМ в текущий и прогнозный уровень цен.

В последние несколько лет активно прорабатывался вариант строительства ВСМ Москва - Казань с возможностью продления на Урал и создания на ее основе транзитной магистрали между Европой и Китаем. Предполагалось, что строительные работы могут

начаться в 2019 году - с участка Железнодорожный (Подмосковье) - Гороховец (Владимирская область). Однако в 2018 г. вновь был реанимирован проект строительства высокоскоростной линии Москва - Санкт-Петербург.

В апреле президент **РФ Владимир Путин** поддержал идею проектирования ВСМ Москва - Петербург. Проектирование этого участка может занять три года, говорил в сентябре **заместитель министра транспорта РФ Владимир Токарев**.

ВСМ Москва - Петербург, в случае ее запуска, облегчит выход грузов по Транссибирской магистрали с Урала в направлении Северо-Запада РФ, заявлял бывший заместитель генерального директора РЖД Александр Мишарин. По его словам, запуск ВСМ на этом маршруте позволит компании перейти к специализации целых направлений с разделением на грузовые и пассажирские линии и внедрить передовые технологии перевозки грузов, снизив себестоимость перевозки и содержания инфраструктуры.

ТАСС; 2020.16.01; БЕЛОЗЕРОВ ЗАЯВИЛ, ЧТО ТЕХНОЛОГИЯ HYPERLOOP НЕ ГОТОВА К ТОМУ, ЧТОБЫ ЕЕ ПРИМЕНЯТЬ

Технология Hyperloop недостаточно проработана, пока что не идет речи о том, чтобы ее применять в России. Об этом сообщил генеральный директор «**Российских железных дорог**» Олег Белозеров на полях Гайдаровского форума.

«На сегодняшний момент это (Hyperloop - прим. ТАСС) больше, скажем так, исследовательский проект. Мы - компания, которая применяет уже готовые технологии, которые могут быть использованы в течение 5-10 лет. Мы считаем, наши инженеры, более того, институт ИПЕМ (Институт проблем естественных монополий - прим. ТАСС) доказал на сегодняшний момент, что те технологии, которые сейчас предлагаются, они еще несколько разрозненны, не доведены до конца, нет технологии безопасности, в том числе и перевозки пассажиров», - сказал глава **РЖД**.

Белозеров отметил, что есть ряд технологических проблем, которые решить до сих пор не удалось.

«Может ли двигаться [поезд на вакуумной подушке]? Потенциально да. У нас на самом деле есть наш отечественный магнитный поезд, который стоит как выставочный образец, но он не двигается», - заключил он.

Hyperloop - одна из нескольких компаний, работающих над реализацией одноименной технологии, которая представляет специальный трубопровод с пониженным давлением воздуха для перемещения пассажиров и грузов на большие расстояния в капсулах со скоростью до 1200 км в час. Компания уже имеет соглашения на проектирование и строительство линий высокоскоростной транспортной системы с Францией, Словакией, Австрией, Венгрией и ОАЭ, однако пока этот проект еще нигде не реализован.

<https://tass.ru/ekonomika/7536465>

ТАСС; 2020.16.01; ФИНСКИЙ МИНИСТР ОБСУДИЛ В МОСКВЕ РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ ФИНЛЯНДИЕЙ И РФ

Министр по делам развития и внешней торговли Финляндии Вилле Скиннари обсудил в четверг в Москве с главой РЖД Олегом Белозеровым развитие железнодорожного сообщения между Финляндией и Россией.

«Мы обсудили с главой РЖД Олегом Белозеровым развитие железнодорожных перевозок между Финляндией и Россией и потенциал транзитных перевозок между Европой и Азией с точки зрения финских компаний», - написал он в Twitter.

Скиннари напомнил, что в этом году отмечается 10-летие перевозок на поездах «Аллегро» между Хельсинки и Санкт-Петербургом, а также 40-летие перевозок на поезде «Лев Толстой» между Хельсинки и Москвой.

<https://tass.ru/ekonomika/7537027>

ТАСС; 2020.16.01; ЭЛЕКТРИЧКУ ИЗ НОВОСИБИРСКА В АЭРОПОРТ ТОЛМАЧЕВО ПЛАНИРУЮТ ЗАПУСТИТЬ ПЕРЕД МЧМ ПО ХОККЕЮ

Электропоезд, который будет доставлять пассажиров из Новосибирска в расположенный в 20 км от центра города международный аэропорт Толмачево, могут запустить перед

молодежным чемпионатом мира по хоккею (его город примет в 2023 году). Об этом ТАСС сообщил губернатор Новосибирской области Андрей Травников на Гайдаровском форуме в четверг.

В прошлом году Травников сообщал журналистам, что власти региона ведут переговоры с РЖД о возможном запуске электрички из Новосибирска в аэропорт. В ноябре замначальника Западно-Сибирской региональной службы развития пассажирских сообщений и предоставления доступа к инфраструктуре Алексей Булгаков заявлял, что РЖД совместно с министерством транспорта и дорожного хозяйства области разработали техзадание на подготовку экономического обоснования проекта по запуску железнодорожного сообщения из центра Новосибирска в аэропорт Толмачево.

«Долгосрочный этап - это продление железнодорожного сообщения до аэропорта Толмачево. Там есть идеи, и на первых порах можно использовать существующую инфраструктуру. РЖД сегодня прорабатывает необходимые мероприятия для того, чтобы сегодня те железнодорожные грузовые ветки, которые есть в районе Толмачево, использовать для движения электричек в аэропорт. Я думаю, что это можно будет реализовать до знакового события, к которому мы все готовимся, - до чемпионата мира по хоккею среди молодежных команд», - сказал Травников, не уточнив объема инвестиций в проект.

Он также пояснил, что РЖД рассматривает возможности включения в инвестпрограмму проекта «Городской электрички», который планируется реализовать для повышения транспортной доступности отдаленных районов Новосибирска, в частности, районов на левом берегу реки Обь, где активно развивается жилищное строительство.

«Там требуются серьезные вложения со стороны Западно-Сибирской железной дороги (ЗСЖД, подразделение РЖД - прим. ТАСС), потому что растет нагрузка на Транссибирскую магистраль. Если еще в 2017 году наши коллеги предполагали, что существующую инфраструктуру можно использовать и для грузовых, и для пассажирских перевозок, то сегодня, с учетом темпов роста грузопотока, есть понимание, что в перспективе мы можем просто «заткнуть» этот участок. Поэтому Олегу Валентиновичу Белозерову (глава РЖД - прим. ТАСС) был презентован проект строительства выделенного пути. В целом он поддержан, идет обоснование включения проекта в инвестпрограмму РЖД», - сказал Травников.

<https://tass.ru/sibir-news/7538605>

ТАСС; 2020.16.01; ПОЕЗДА САНКТ-ПЕТЕРБУРГ - СЕВАСТОПОЛЬ ВЕСНОЙ СНОВА НАЧНУТ КУРСИРОВАТЬ ЕЖЕДНЕВНО

Поезда из Санкт-Петербурга в Севастополь и обратно начали курсировать через день, перед началом курортного сезона возобновится ежедневное сообщение. Об этом сообщили ТАСС в пресс-службе перевозчика по Крымскому мосту - компании «Гранд сервис экспресс».

«С 15.01 отправлением из Санкт-Петербурга и с 17.01 отправлением из Севастополя поезд №7/8 курсирует через день. Изменение расписания связано с плановым сезонным снижением пассажиропотока в южном направлении после январских праздников. Ежедневное сообщение возобновится в преддверии курортного сезона», - рассказали в компании.

Вместе с тем поезда Москва - Симферополь и Симферополь - Москва продолжают курсировать в ежедневном режиме.

<https://tass.ru/ekonomika/7532833>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.17.01; ГРУППА «АЭРОФЛОТ» ЗАКРЫЛА БИЗНЕС-ЗАЛ «ПУЛКОВО» ДЛЯ ПАССАЖИРОВ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСОВ; АВИАКОМПАНИЯ ОТКАЗАЛАСЬ ПРОДЛЕВАТЬ АРЕНДУ ЗАЛА У АЭРОПОРТА ИЗ-ЗА ПОВЫШЕНИЯ ПЛАТЫ

Крупнейшая «дочка» «Аэрофлота» – авиакомпания «Россия» прекращает обслуживание пассажиров в бизнес-зале международного терминала «Пулково». Ограничение распространяется на все категории пассажиров – как вылетающих бизнес-классом, так и

летающих эконом-классом обладателей золотых и платиновых карт программы лояльности «Аэрофлот-бонус», сообщил представитель «России». Сам «Аэрофлот» из «Пулково» летает только в Москву. Зато у «России» есть 27 международных направлений. 19 из них выполняется по код-шеринговому соглашению с «Аэрофлотом», говорится на сайте компании. На код-шеринговые рейсы распространяются все льготы собственных рейсов «Аэрофлота», их пассажиры тоже имеют право бесплатного доступа в бизнес-залы при наличии золотой или платиновой карты. На конец 2019 г. золотой картой «Аэрофлот-бонус» владело 86 000 человек, платиновой – 9000 человек. Всего у программы «Аэрофлот-бонус» 9,85 млн участников.

Закрытие доступа в бизнес-зал вызвано решением аэропорта разорвать договор аренды бизнес-зала с группой «Аэрофлот», говорится в релизе авиакомпании «Россия». В качестве компенсации за невозможность воспользоваться бизнес-залом «Пулково» участникам бонусной программы будет начислено 1500 миль.

Договор аренды истек 15 января, подтвердил представитель концессионера и оператора аэропорта «Пулково» – компании «Воздушные ворота Северной столицы» (ВВСС).

«Россия» – единственная базовая авиакомпания и крупнейший перевозчик из «Пулково». Она обеспечивает аэропорту почти 30% его пассажиров, сообщил сам аэропорт в декабре. В 2019 г. «Пулково» приняло около 20 млн человек. Точные данные еще не опубликованы.

Обычно аэропорты сами управляют бизнес-залами в терминалах, а авиакомпании платят им за обслуживание каждого пассажира. Но иногда крупные перевозчики арендуют у аэропорта бизнес-залы и сами обслуживают в нем своих пассажиров. Два бизнес-зала – в международном и внутреннем терминалах – арендует у «Пулково» 100%-ная «дочка» «Аэрофлота» – компания «Шеротель», говорится на сайте последней. Договор аренды бизнес-зала в международном терминале был расторгнут, так как ВВСС хотела серьезно поднять арендную плату, группа «Аэрофлот» на такое повышение не согласилась, говорят два человека, близких к разным сторонам процесса. Исходя из предложений ВВСС обслуживание каждого пассажира в бизнес-зале подорожало бы примерно в 4 раза, сказал человек, близкий к группе «Аэрофлот».

Другие бизнес-залы аэропорта – ВВСС и Mastercard – работают без изменений, говорит представитель ВВСС. В них доступ пассажирам «России» также закрыт, так как «Аэрофлот» посчитал, что ВВСС запрашивает слишком высокую плату за обслуживание, сказал один из собеседников «Ведомостей». Плата за доступ в бизнес-залы «Пулково» выросла по сравнению с началом лета 2019 г. примерно вдвое, знает сотрудник авиакомпании, не входящей в группу «Аэрофлот». Как раз тогда ВВСС возглавил новый гендиректор – Леонид Сергеев.

В прошлом году «Аэрофлот» закрывал обладателям своих золотых и платиновых карт доступ в бизнес-залы десятков региональных аэропортов, в том числе всех крупнейших. Если европейским аэропортам авиакомпания платит за доступ пассажира в бизнес-залы в среднем 25 евро, а максимум – 40 евро, то в России даже в небольших аэропортах доступ пассажира в бизнес-зал обходится авиакомпании в среднем в 5000–7000 руб., т. е. в 68,5–96 евро, объясняли менеджеры компании. «Аэрофлот» добивался снижения платы за обслуживание в бизнес-залах примерно до 2500–3000 руб. за пассажира. В итоге аэропорты, в том числе все входящие в холдинги «Аэропорты регионов» Виктора Вексельберга, «Базовый элемент» Олега Дерипаски и «Новаяпорт» Романа Троценко, пошли на условия «Аэрофлота» и снизили плату – доступ в бизнес-залы был возобновлен. Вполне вероятно, что также будет прекращен договор аренды бизнес-зала и в терминале внутренних рейсов, соответственно, будет закрыт доступ в бизнес-залы и для вылетающих в российские города, говорит человек, близкий к одной из сторон процесса. «Россия» летает из Санкт-Петербурга в 22 российских города, сказано на ее сайте, рейсы выполняются по код-шерингу с «Аэрофлотом». Представители ВВСС и «России» такую возможность не комментируют.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/01/16/820806-aeroflot-zakrila>

КОММЕРСАНТЪ; СЕРГЕЙ МАШКИН; 2020.17.01; ПОСАДКА В НЕАДЕКВАТЕ; КАК ПИЛОТЫ СПАСЛИ ПАССАЖИРОВ, НО РАЗБИЛИ САМОЛЕТ

Вчера Межгосударственный авиационный комитет (МАК) завершил расследование аварийной посадки пассажирского Boeing 737 авиакомпании «Ютэйр», совершенной 1 сентября 2018 года в Сочи. По мнению экспертов, лайнер выкатился за пределы аэродрома и полностью разрушился, оказавшись в русле реки, из-за психологической неготовности его пилотов к экстремальной ситуации. Посадка в условиях ливня и постоянно меняющегося ветра довела двух опытейших летчиков до стресса, который лишил их способности адекватно реагировать на ситуацию.

Сочи встретил прилетевший из Москвы Boeing 737 со 166 пассажирами и шестью членами экипажа на борту плохой погодой. Над аэропортом бушевал постоянно меняющийся свое направление ветер с порывами до 22 м/с, весь вечер шли ливневые дожди, обеспечившие постоянный слой воды на полосе толщиной 3 мм и снизившие видимость, как следует из метеосводки, до 250–800 м. Тем не менее два опытейших пилота Boeing Алексей Шнырев и Сергей Иванов — каждый из них перешагнул 50-летний возрастной рубеж и провел за штурвалом более 12 тыс. часов — решили во что бы то ни стало посадить машину в аэропорту назначения. Как полагают эксперты, летчики понимали опасность своего решения и, тем не менее, приняли решение снижаться.

«Дурака включим, зайдём?» — спросил Сергея Иванова командир Шнырев. «Смотри, чтобы уходить не пришлось», — ответил ему напарник. Командир приказал второму пилоту управлять машиной и напомнил ему, что, если посадка не получится, уходить на второй круг следует «без паники».

Когда лайнер опустился до высоты 300 м, господин Иванов сообщил, что заход стабилизирован: машина идет по глиссаде с заданными приборной и вертикальной скоростями, однако в этот момент автоматика Boeing сообщила экипажу, что нужно уходить на второй круг, поскольку впереди по курсу возможен опасный сдвиг ветра. Летчики проигнорировали предупреждение, но договорились, что один из них будет следить за скоростью самолета, а второй — наблюдать за приближением земли. «Ты смотришь на скорость, я — на землю», — приказал командир.

Когда до посадочной полосы оставалось всего 15 м, второй пилот спросил Алексея Шнырева, видит ли он бетонку, но тот вместо ответа взял управление на себя и стал поднимать лайнер.

Незапланированный уход на второй круг, да еще и с критично малой высоты, как было установлено экспертами, вывел летчиков из себя, а их «профессиональные возможности перестали соответствовать рабочей загрузке».

Командир сделал несколько безуспешных попыток включить автопилот, вспомнив, наконец, что этому действию мешают небубренные закрылки. В кабине состоялся короткий разговор, в котором летчики ухитрились перечислить едва ли не все существующие в русском языке запрещенные к печати слова и фразеологические обороты. Эксперты МАК назвали его «эмоциональным диалогом о погодных условиях в Сочи», после которого пилоты все же решили снова попытаться удачу.

В 23:54 лайнер должен был в очередной раз встать на посадочный курс, однако его системы не смогли захватить сигнал курсового радиомаяка, поскольку самолет, как установили специалисты, на самом деле шел рядом с расчетной траекторией. При этом экипаж не понимал, в чем дело, и долго выяснял у диспетчера, исправно ли действует навигационное оборудование аэродрома.

Как Boeing не хватило полосы

Встав, наконец, на глиссаду, летчики снова слышали тревожные предупреждения аппаратуры Boeing о сдвиге ветра впереди по курсу, но теперь просто перестали обращать на них внимание. «Скорость мне читай без передыху», — отдал распоряжение командир. Лайнер между тем оказался в опасной зоне, и его автопилот перестал справляться с возникшей болтанкой: пытаясь компенсировать разнонаправленные порывы ветра, автоматика меняла режим работы двигателей, одновременно с этим колебались в пределах 40 км/ч скорость и другие параметры полета.

В этих сложнейших условиях командир, как было установлено расследованием, вообще «устранился от управления, сконцентрировав свое внимание на внекабинном пространстве». «Пока не увижу землю, садиться не буду», — в свойственной ему эмоциональной манере сказал Алексей Шнырев, когда машина уже почти коснулась полосы. «Ты умница», — сказал ему второй пилот, когда это, наконец, произошло.

С комплиментом он поторопился. Как выяснилось позже, машина целых 14 «лишних» секунд летела над полосой и села в 400 м за так называемой зоной точного приземления.

Еще через 20 секунд, когда Boeing уже выкатился с полосы и мчался прямо в бетонное ограждение аэропорта, летчики вспомнили про реверс двигателей, который по неизвестной причине не включили сразу. Створки двигателей перевелись в режим торможения, только когда искореженный лайнер уже лежал в сухом русле реки Мзымта.

Почему Boeing сдуло в реку

Сразу после этого загорелся вытекший из поврежденных топливных баков самолета керосин. Пожар, к счастью, успели потушить, а всех пассажиров — спасти. Тем не менее 18 человек получили во время аварийной посадки травмы, скончался от сердечного приступа один из участников эвакуации, наконец, сам лайнер был разрушен.

Следует отметить, что аварии, по мнению экспертов, способствовали и ошибки представителей наземных служб аэродрома Сочи, которые неверно рассчитали для пилотов коэффициент сцепления шасси с полосой. В таких условиях, как показало потом моделирование, машина становилась вообще неуправляемой на пробеге.

Но главной причиной инцидента, по мнению специалистов, стало все же «неоптимальное рабочее состояние летчиков, возникшее из-за несоответствия уровня их подготовки и психологических возможностей условиям посадки».

Согласно выводам МАК, из-за психоэмоционального напряжения, близкого к стрессу, у летчиков нарушились внимание и память, они стали неадекватно воспринимать время и пространство, а все это самым негативным образом отразилось на «качестве их профессиональной деятельности».

Косвенно подтвердил эти выводы и сам командир Алексей Шнырев. Давая показания экспертам уже после аварии, пилот объяснил свое состояние так: «Ошибочное решение на выполнение посадки было принято мной из-за эмоционального состояния: сигнализация о сдвиге ветра так долго мешала мне работать, что я перестал ее слышать и стал воспринимать просто как ненужный шум».

<https://www.kommersant.ru/doc/4221217>

КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.17.01; АЭРОПОРТ УФЫ ГОТОВИТ ТАРИФЫ К ВЗЛЕТУ; ПОВЫШЕНИЕ ТРЕБУЕТСЯ ДЛЯ РАСШИРЕНИЯ ТЕРМИНАЛА

Глава Башкирии Радий Хабиров просит правительство разрешить аэропорту Уфы повысить тарифы для авиакомпаний. Это нужно для финансирования расширения терминала внутренних линий. В аэропорту считают, что рост тарифов не отразится на цене билетов. Но в авиакомпаниях уверены в обратном, предрекая также снижение числа рейсов. Эксперты согласны, что тариф окажет давление на рост пассажиропотока, но главной проблемой приволжских аэропортов считают отсутствие базового перевозчика.

Глава Башкирии Радий Хабиров попросил вице-преьера Максима Акимова одобрить увеличение тарифов для аэропорта Уфы. Это необходимо для финансирования расширения терминала внутренних линий, следует из обращения господина Хабирова (есть у “Ъ”). Через данную процедуру в рамках правкомиссии по транспорту проходят все инвестпроекты по модернизации аэропортов.

Реконструкция аэропорта началась в 2018 году, первый этап, предполагающий строительство нового терминала для внутренних линий за 2,66 млрд руб., должен завершиться в 2020 году. Сам аэропорт вложит 1,5 млрд руб., 0,5 млрд руб. даст регион, и еще 0,65 млрд руб. привлечены у Международного банка экономического сотрудничества до декабря 2027 года под 10% годовых. В результате пропускная способность терминала вырастет вдвое, до 1,2 тыс. человек в час. В 2018–2019 годах, говорится в обращении, в пиковые периоды коммерческая нагрузка достигала 850–900 пассажиров в час.

Аэропорт рассчитывает поднимать тарифы постепенно, чтобы избежать резкого роста нагрузки на авиакомпании. Тем не менее с 2024 года тарифы на некоторые услуги будут существенно превосходить ставки в расположенных рядом аэропортах Казани и Самары. Так, тариф за авиабезопасность достигнет 447 руб., за взлет-посадку — 620 руб. за тонну максимальной взлетной массы.

В 2018 году аэропорт Уфы обслужил 3,24 млн пассажиров. С 2015 года пассажиропоток вырос на 40,3%. Наибольшую долю клиентов аэропорта перевез Utair (569,5 тыс. человек, 22,5%). Среди лидеров также «Аэрофлот» (20,9%), S7 (10,6%), «Россия» (7,7%). На внутренние линии пришлось 78% пассажиропотока. В Казани эта доля составляет 65%, в Самаре — 60%.

Представитель Максима Акимов подтвердил получение письма господина Хабирова. Обращение направлено в **Минтранс**, ФАС для получения позиций ведомств до конца января. В **Минтрансе** и ФАС не ответили на вопросы “Ъ”.

Как аэропортам не прилетело 175 млрд рублей

В аэропорту Уфы рассказали, что недисконтированный срок окупаемости инвестиций составит не менее 15 лет, а расширение терминала «повысит качество обслуживания пассажиров и привлекательность воздушной гавани». Там отметили, что «в пересчете на пассажира тарифы не превысят 3%, что не приведет к повышению цены, а, наоборот, позволит увеличить количество рейсов и открыть новые направления».

Авиакомпании с такой позицией не согласны. В Utair отмечают, что повышение аэропортовых тарифов всегда приводит к увеличению цен билетов и дальнейшему сокращению пассажиропотока, в первую очередь на региональных маршрутах. «Главный вопрос, захотят ли пассажиры покупать билеты, в стоимость которых заложены новые тарифы аэропорта Уфы»,— сказал президент «Utair—Пассажирские авиалинии» Павел Пермяков. В S7 уверены, что применение практики Саратова или Ростова-на-Дону (оба аэропорта входят в холдинг «Аэропорты регионов» Виктора Вексельберга) с большой вероятностью приведет к снижению количества рейсов. «В Ростове-на-Дону в 2019 году количество рейсов, в первую очередь региональных, существенно сократилось, отмечался рост цен на авиабилеты. Объем емкостей, выставленных всеми перевозчиками, снизился на 12%, тарифы из Ростова-на-Дону выросли более чем на 15%»,— говорят в S7.

В «Аэропортах регионов» считают эти данные неверными. «За два года с открытия Платова количество минующих Москву рейсов увеличилось в два раза, рост перевозок в этом сегменте в 2019 году составил 10%, провозных емкостей стало на 3% больше»,— утверждают в холдинге. Базовый перевозчик Платова — авиакомпания «Азимут» — нарастил пассажиропоток из него на 75%. «Безусловно, это приводит к перераспределению пассажиров с московского направления и повышению конкуренции, что не все участники рынка воспринимают положительно»,— добавили в компании.

Гендиректор Friendly Avia Support Александр Ланецкий говорит, что рост тарифов на аэропортовые услуги в любом случае окажет давление на авиакомпании и рост пассажиропотока. Он подчеркивает, что главной проблемой аэропортов Уфы, Казани и Самары, конкурирующих за пассажиров из близлежащих городов, остается отсутствие базового перевозчика, из-за чего они сильно уступают аэропорту Екатеринбурга, пассажиропоток которого наращивают «Уральские авиалинии».

В четверг, 16 января, самолет SSJ 100 авиакомпании «ИрАэро», летевший из Сабетты в Москву рейсом RD4284, совершил посадку на недостроенную третью ВПП аэропорта Домодедово. Самолет не получил повреждений, никто не пострадал. Об этом рассказали представители «ИрАэро». На момент сдачи номера в компании не смогли назвать причину посадки на недостроенную ВПП. **Росавиация** приступила к расследованию «серьезного инцидента». В «Гражданских самолетах Сухого» (производитель SSJ 100) говорят, что во время полета и посадки технических неисправностей на воздушном судне не было, а сама посадка прошла в штатном режиме и по расписанию, поэтому экстренной ее назвать нельзя. «Все обстоятельства будут изучены специальной комиссией с участием специалистов компании—производителя самолета»,— добавил производитель.

«По всей вероятности, пилот перепутал полосы, они расположены менее чем в 300 м друг от друга»,— предположил собеседник “Ъ”, знакомый с ситуацией.

<https://www.kommersant.ru/doc/4221413>

РБК; ВИКТОРИЯ САИТОВА; 2020.16.01; ГЛОТОК СВОБОДЫ: КОГДА В ПУЛКОВО ПРИДУТ НОВЫЕ ЛОУКОСТЕРЫ

Сегодняшние планы аэропорта Пулково по увеличению пассажиропотока благодаря режиму «открытого неба» во многом зависят от того, будет ли аэропорт интересен западным лоукостерам. В интервью РБК Петербург генеральный директор оператора аэропорта, компании «Воздушные ворота Северной столицы» (ВВСС) Леонид Сергеев рассказал, почему иностранные авиаперевозчики заинтересованы в рейсах из Пулково и почему жители российских регионов предпочтут летать в европейские города через Петербург, а не через Москву, как это в основном происходит сейчас.

ЧАСТИЧНАЯ СВОБОДА

— Изначально вы рассчитывали благодаря режиму «открытого неба» привлечь к 2025 году до 6 млн дополнительных пассажиров в год, однако небо «открыли» лишь частично. На что рассчитываете сейчас?

— Для Пулково по «седьмой свободе» открыты 30 стран, и только 9 из них — открыты частично. Сейчас иностранные перевозчики анализируют список государств и аэропортов, куда они смогут летать по новому режиму. Они поставят первые рейсы в летнее расписание 2020 года и в зимнее расписание 2020-2021 года. Когда авиакомпании протестируют направления из Пулково, получат данные о востребованности маршрутов, поймут, рентабельны ли эти рейсы, тогда они сформируют регулярную сетку полётов на 3-4 года. Когда появится постоянное расписание, мы поймем, насколько реалистичны наши ожидания.

— А каковы эти ожидания? На какие показатели по пассажиропотоку вы рассчитываете?

— При оптимистичном сценарии мы рассчитываем, что в 2025 году из Европы к нам могут прилететь максимум 5 млн пассажиров, из Азии — 2 млн, из стран СНГ — около 1,2 млн. Но это без учёта исключений, с которыми ввели режим «открытого неба».

При оптимистичном сценарии мы рассчитываем, что в 2025 году из Европы к нам могут прилететь максимум 5 млн пассажиров, из Азии — 2 млн, из стран СНГ — около 1,2 млн.

— Изначально вы ожидали, что большинство новых пассажиров будут из Германии, Франции, Великобритании и Италии. Но **Минтранс** запретил иностранным лоукостерам летать в столицы многих стран ЕС. Как это повлияло на ваши экономические ожидания?

— Эти исключения не догма. Они позволяют соблюсти баланс интересов российских и иностранных перевозчиков. Во-первых, после того как будут обкатаны маршруты и сформированы пассажиропотоки, список стран по седьмой свободе может быть расширен. Во-вторых, есть иностранные компании, которые могут летать в Россию и без «седьмой свободы» из тех стран, где имеют регистрацию. Например, немецкий лоукостер Eurowings, который развивает свою маршрутную сеть из аэропортов Дюссельдорфа и Гамбурга, может открыть полеты в Петербург в любое время.

ЗАГРАНИЦА НАМ ПОМОЖЕТ

— Если российские авиаперевозчики считают, что по маршрутам в рамках «открытого неба» нет потенциала, почему вы решили, что на эти направления будет спрос у иностранных авиакомпаний?

— Во-первых, не стоит забывать, что основные российские авиакомпании имеют базы в московских аэропортах и делают упор на развитие маршрутной сети именно там.

Во-вторых, у Пулково есть потенциал для развития международных направлений — мы знаем, сколько людей из Петербурга летает за границу через Москву и наоборот только потому, что в/из Пулково нет прямого рейса в нужном им направлении. Приход в Пулково иностранных перевозчиков на новые маршруты позволит пассажирам быстрее и комфортнее добраться до точки назначения и сэкономить на дополнительных расходах во время путешествия.

В-третьих, мы ориентируемся на успешный опыт аэропорта Владивостока, где действует режим «пятой свободы» одновременно с электронными визами.

В-четвертых, мы рассчитываем, что открытие новых маршрутов по «седьмой свободе» будет способствовать активному развитию региональных перевозок. При этом, жители регионов России смогут не только улететь из Санкт-Петербурга за границу, но и посмотреть город во время пересадки.

Мы рассчитываем, что открытие новых маршрутов по «седьмой свободе» будет способствовать активному развитию региональных перевозок.

— Однако некоторые эксперты считают опыт Владивостока провальным. По их словам, из иностранных авиакомпаний в аэропорту работали только корейские и китайские перевозчики.

— Не соглашусь, что во Владивостоке была провальная программа. Как только ввели упрощенный визовый режим, который стал работать в комплексе с пятой степенью свободы, пассажиропоток за два года вырос с 1,6 до 2,6 млн пассажиров. Они добились таких показателей благодаря работе лоукостеров.

— У вас на сегодня уже есть конкретные договоренности с иностранными лоукостерами о том, что они поставят Пулково в свое летнее расписание?

— У нас были предварительные заявки от Wizz Air, Ryanair, easyJet, airBaltic и других лоукостеров. Наиболее проработанная сетка маршрутов из Пулково у венгерской Wizz Air. С остальными перевозчиками мы еще на стадии переговоров.

— То есть с Wizz Air у вас достигнуты официальные договоренности по «открытому небу»?

— Да, совсем скоро мы поделимся подробностями.

О КАЧЕСТВЕ УПРАВЛЕНИЯ

— Существует опасение, что «открытое небо» разорит российские авиакомпании, что в итоге может привести к резкому сокращению числа рейсов внутри России.

— Нет, такой сценарий невозможен. В России за 2018 год пассажиропоток в аэропортах составил 206,9 млн чел. Рынок Петербурга — 9%. Международные перевозки, которые приходятся на Пулково, составляют 3% от общего пассажиропотока аэропортов России, то есть около 7 млн. Как эта цифра может повлиять на 206,9 млн? Что касается российских авиаперевозчиков, я считаю, что у них есть все условия для того, чтобы развиваться в Пулково. По всем направлениям, которые представлены в списке по «седьмой свободе», российские авиакомпании могут поставить свои рейсы раньше и начать летать.

— По некоторым оценкам, полеты внутри России нерентабельны, что подтверждается многомиллиардными убытками, которые понесла российская авиационная отрасль по итогам восьми месяцев 2019 года.

— У меня встречный вопрос: почему иностранная авиакомпания-лоукостер, которая получает от меня тариф на 80% больше, чем российская, и которая заправляется топливом по такой же цене как российская (если не выше), которая столько же платит за лизинг, продает билеты в пять раз дешевле, чем российская — почему она при этом летает рентабельно? Я допускаю, что доступ к финансированию за рубежом полегче, кредитные ставки у них близки к нулевым, но это все равно не является главной составляющей себестоимости. Люди часто говорят о том, что якобы западный пассажир более богатый. Но существует вторая теория, которая говорит о том, что у человека, который сел в самолет, априори есть деньги.

ПРО МЕЖДУНАРОДНЫЙ ХАБ

— Стратегическая цель Пулково стать крупным авиахабом. При каких показателях эту цель можно будет считать достигнутой?

— Идеальная картина — когда пассажиропоток с 20 млн вырастает до 30-35 млн, и где-то в районе 20-30% из этого пассажиропотока будет трансфер. Сегодня пассажиры стыковочных рейсов составляют порядка 3% от общего трафика. Так что у Пулково большой потенциал.

— Кто составит трансферный пассажиропоток?

— Я думаю, у Петербурга есть все шансы стать хабом не только Северо-Запада, но и Северо-Востока России. Если мы создадим конкурентоспособное предложение по международным направлениям, это откроет возможность для россиян через нас полететь и посмотреть Париж, Рим и так далее. Сейчас они чаще всего летают через Москву, но так как режим «открытого неба» введен в Петербурге, у нас есть возможность привлечь лоукостеры, а им в свою очередь, выставить конкурентоспособные цены. Когда люди поймут, что, например, летать в Европу дешевле через Петербург, тогда они начнут активно использовать Пулково как пересадочный узел.

— Но ведь с точки зрения логистики для основной части населения России удобнее летать через Москву, поскольку Петербург находится дальше, чем Москва.

— Я бы сказал, что половине России все равно как лететь: через Москву или через Петербург. Сейчас у нас разбалансированная система — большая часть россиян использует для пересадки только столицу. Как отмечали в Правительстве, необходимо разработать сеть доступных региональных авиамаршрутов в обход московского авиаузла. Петербург географически выгодно расположен между Европой и Азией, поэтому отлично подходит для развития трансферных авиаперевозок.

— Люди летают через Москву, потому что расстояние до неё меньше, и соответственно билеты дешевле.

— Каждая авиакомпания устанавливает цены на билеты, исходя из собственной экономики и учитывая много факторов, не ограничивающихся одним лишь расстоянием. Стоимость билета складывается из дефицита или избытка провозных емкостей, постоянных и переменных расходов, целей по доходности, обязательств по кредитам и лизингу, типов самолетов на маршруте, аэропортовые сборов в пунктах вылета и прилета, затрат на рекламные активности и многих других. Все же, если пассажиру нужно будет лететь на 30 мин дольше, но при этом цена билета через Пулково будет ниже, он с большей вероятностью выберет Петербург.

Если пассажиру нужно будет лететь на 30 мин дольше, но при этом цена билета через Пулково будет ниже, он с большей вероятностью выберет Петербург.

— Получается, вам нужно привлечь пассажиров выгодными ценами, которые возможны в случае появления в Пулково лоукостеров. Но чтобы привлечь лоукостеры, нужен пассажиропоток. С чего начинать?

— С пассажиров. Мы будем реализовывать маркетинговую стратегию по продвижению города и аэропорта внутри страны и за рубежом. Туристические власти Санкт-Петербурга в том числе при поддержке Ростуризма уже ведут активную работу по развитию туристического потенциала Петербурга на международном рынке. Что касается перевозчиков, то они могут привлекать пассажиров за счет своих маркетинговых активностей. Уверен, что общими силами мы сможем достичь высоких результатов.

https://www.rbc.ru/spb_sz/16/01/2020/5e2032679a79473ea8f8e4f2

РБК; 2020.16.01; ЗА ГОД ПАССАЖИРОПОТОК ПЕРМСКОГО АЭРОПОРТА ПРЕВЫСИЛ 1,6 МЛН ЧЕЛОВЕК

Пассажиропоток Международного аэропорта «Пермь» в 2019 году составил 1,647 млн человек. В пресс-службе компании сообщили, что это самый высокий показатель за историю пермского аэропорта: прошлый рекордный показатель в 1,6 млн пассажиров, которые в «Савино» обслужили в 2018 году, в 2019 году был побит уже в ноябре.

В компании утверждают, что рост пассажиропотока произошел благодаря развитию инфраструктуры аэропорта, динамичному росту объемов перевозок авиакомпаний-партнеров и расширению маршрутной сети.

На внутренних авиалиниях за 2019 год аэропорт Большое Савино обслужил 1,3 млн пассажиров – на 4,8% больше показателя прошлого года. Положительной динамике внутренних перелетов кроме столичных рейсов придали полеты в Сочи, Санкт-Петербург и Новосибирск.

В 2019 году из аэропорта Перми выполняли рейсы более 20 авиакомпаний по 42 направлениям. По итогам 2019 пассажиропоток на международных воздушных линиях вырос на 26,7% и составил 317,2 тыс. пассажиров. На положительные результаты в этом сегменте оказали влияние чартерные рейсы в Анталию (Турция), регулярные полеты в Тбилиси (Грузия), Санью (Китай), а также открытие в сентябре европейского направления в Прагу – с сентября по декабрь 2019 года прямым авиарейсом воспользовались почти 4,5 тыс. пассажиров.

Бюджет края поддержал международный рейс в Прагу (Чехия) в рамках трехстороннего соглашения с авиаперевозчиком, аэропортом и Минтрансом Прикамья. На субсидирование маршрута из бюджета края выделено 44 млн рублей.

Всего региональные и федеральные субсидии были направлены на перевозки по 11 направлениям. Пермский край также софинансировал пассажирские перевозки до Нижнего Новгорода, Новосибирска, Самары, Казани, Сургута, Калининграда и Краснодара.

Из регионального и федерального бюджета были субсидированы направления из Перми в Новосибирск, Нижний Новгород, Казань, Нижневартовск, Самара, Ноябрьск, Салехард, Новый Уренгой и Сургут.

<https://perm.rbc.ru/perm/freenews/5e2035db9a7947407fd3f285>

ТАСС; 2020.17.01; УРАЛЬСКИЙ АВИАЗАВОД ГОТОВ ПОСТАВИТЬ САМОЛЕТЫ ДЛЯ КОМПАНИИ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

Уральский завод гражданской авиации (УЗГА) сообщил о готовности поставлять самолеты L-410 для нужд авиакомпании, которая должна быть создана для перевозок на Дальнем Востоке в соответствии с поручением президента Владимира Путина. Об этом сообщил в четверг ТАСС генеральный директор УЗГА Вадим Бадеха.

Президент Владимир Путин по итогам совещания с правительством 11 декабря поручил внести предложения о создании авиакомпании для перевозок на Дальнем Востоке. 16 января издание «Коммерсантъ» со ссылкой на источники сообщило, что такой перевозчик будет создан на базе дочерней компании «Аэрофлота» - «Авроры», для осуществления перелетов которой могут потребоваться самолеты L-410 производства УЗГА.

«Если они будут иметь потребность в таких самолетах, то, конечно, будем поставлять. «Аэрофлот» пока не связывался с нами по этому вопросу», - сказал Бадеха.

Он добавил, что на данный момент производственные мощности компании позволяют производить до 20 самолетов в год, однако, при необходимости, они могут быть увеличены.

Тема создания авиакомпании для полетов внутри ДФО обсуждается несколько лет. В декабре 2019 года газета «Известия» сообщила, что соответствующий вопрос рассматривают Минпромторг, **Минтранс**, Минэкономразвития, Минфин и **Росавиация** совместно со Сбербанком, ВТБ и госкорпорацией «Ростех». А в ноябре прошлого года сообщалось, что в России может появиться лоукостер, специализирующийся именно на дальневосточном направлении.

<https://tass.ru/ural-news/7532457>

ТАСС; 2020.16.01; РЯЗАНСКАЯ ОБЛАСТЬ ПЛАНИРУЕТ РЕКОНСТРУИРОВАТЬ АЭРОПОРТ ПРОТАСОВО К 2024 ГОДУ

Рязанская область рассчитывает завершить реконструкцию аэродрома Протасово к 2024 году. Об этом ТАСС сообщил губернатор Рязанской области Николай Любимов в кулуарах Гайдаровского форума в четверг.

Стоимость проекта оценивают в \$1 млрд. Он предусматривает строительство терминалов, объектов инфраструктуры портового, железнодорожного, автомобильного сообщения, расширение взлетно-посадочной полосы. Рязанская область подписала предварительное соглашение о развитии инфраструктуры аэропорта с китайской компанией, название которой не раскрывается.

«Это (реконструкция аэропорта) очень дорогостоящий масштабный проект с высокими финансовыми рисками. Тем не менее, при благоприятном прогнозе в условиях действующих договоренностей мы планируем завершение проекта к 2024 году», - сказал Любимов.

Областной аэродром Протасово находится в собственности Рязанской области. Он расположен на расстоянии около 20 км от Рязани. Сейчас используется владельцами частных самолетов.

<https://tass.ru/ekonomika/7534877>

ТАСС; 2020.16.01; АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ ВОЛГОГРАДОМ И РОСТОВОМ ВОЗОБНОВИТСЯ В МАРТЕ

Прерванное в конце года авиасообщение между Волгоградом и Ростовом-на-Дону возобновится в марте, сообщила в четверг ТАСС представитель международного аэропорта Волгограда Анастасия Голодова.

«С 3 марта этого года возобновится авиасообщение Волгоград - Ростов-на-Дону. Полетная программа компании «Азимут» по этому направлению закончилась в конце 2019 года. Теперь рейсы будет выполнять авиакомпания Utair по вторникам и пятницам. С 8 по 22 марта рейсы дополнятся еще одной частотой - воскресенье», - сказала Голодова.

Она уточнила, что из Ростова-на-Дону самолеты станут приземляться в волгоградском аэропорту, после чего будут отправляться в Краснодар. В тот же день в Ростов-на-Дону будет направляться другой борт, прибывающий в Волгоград из Уфы.

<https://tass.ru/ekonomika/7537759>

ТАСС; 2020.16.01; КУРГАНСКИЙ АЭРОПОРТ ПРИНЯЛ ПЕРВЫЙ РЕЙС ИЗ ХАНТЫ-МАНСИЙСКА

Самолет авиакомпании Utair совершил свою первую посадку по рейсу Ханты-Мансийск - Курган. Борт приземлился с 29 пассажирами и уже отправился обратно, сообщили ТАСС в пресс-службе аэропорта.

В прошлом году во время рабочего визита в Курган **руководитель Росавиации Александр Нерадько** заявил о необходимости увеличения числа направлений в аэропорту региона, в том числе для сохранения роста пассажиропотока и развития экономики субъекта, поскольку самолеты из Кургана летали лишь до Москвы. После этого два новых рейса авиакомпании Utair из Сургута и Ханты-Мансийска были субсидированы из бюджета.

«Самолет уже приземлился и отправился обратно. Прилетели в Курган 29 человек, отправились в Ханты-Мансийск - 54», - сказали в пресс-службе.

Ранее, 12 января, авиакомпания начала полеты сообщением Курган - Сургут, первым рейсом по этому направлению аэропорт принял в Кургане 45 пассажиров и отправил в Сургут 56, уточнили в пресс-службе губернатора региона.

<https://tass.ru/ural-news/7534239>

ТАСС; 2020.17.01; АЭРОПОРТ СИМФЕРОПОЛЯ ПЯТЫЙ ГОД ПОДРЯД ОБСЛУЖИВАЕТ БОЛЕЕ 5 МЛН ПАССАЖИРОВ

Аэропорт Симферополя в 2019 году обслужил более 5 млн человек, сохранив пассажиропоток на этом уровне пятый год подряд, сообщила в четверг пресс-служба авиаузла.

«Международный аэропорт Симферополь в 2019 году обслужил 5,14 млн человек, что аналогично показателям 2018 года. Пассажиропоток крымской воздушной гавани превысил пятимиллионную отметку пятый год подряд. Всего в 2019 году в аэропорту Симферополь приняли и отправили 38250 рейсов», - говорится в сообщении.

В пресс-службе отметили, что рекордной по итогам курортного сезона 2019 года стала чартерная программа аэропорта. «В курортном сезоне было принято и отправлено 676 чартерных рейсов, которые перевезли в Крым и обратно 195,6 тыс. пассажиров. По сравнению с 2018 годом число перевезенных чартерными рейсами пассажиров выросло на 30%», - отмечается в сообщении.

Аэропорт Симферополя в 2019 году принимал и отправлял рейсы 19 авиакомпаний по 56 направлениям. Открылись маршруты в Петрозаводск, Брянск, Элисту и Саранск. Также впервые полеты в Крым начала выполнять авиакомпания «Ираэро».

<https://tass.ru/ekonomika/7532259>

ТАСС; 2020.16.01; ДВФУ НАЧАЛ ПОДГОТОВКУ АВИАИНЖЕНЕРОВ ДЛЯ АВИАКОМПАНИИ «АВРОРА»

Дальневосточный федеральный университет (ДВФУ) во Владивостоке совместно с региональной авиакомпанией «Аврора» открыл программу подготовки инженеров

техобслуживания для воздушных судов. Об этом в пятницу сообщается на сайте авиакомпании.

Договоренность об обучении технических специалистов на базе ДВФУ для авиакомпании была достигнута во время Восточного экономического форума в 2018 году. Планировалось, что подготовкой кадров для перевозчика университет займется до 2025 года.

«Авиакомпания «Аврора», входящая в **группу «Аэрофлот»**, запустила совместную с ДВФУ новую практико-ориентированную программу профессиональной подготовки специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов семейства Airbus A320 категории «А», - говорится в сообщении.

Обучение рассчитано на один год для учащихся инженерной школы ДВФУ. Кроме этого, курс включает изучение авиационного технического английского языка. Успешно прошедшие подготовку студенты получают свидетельства авиационного специалиста и возможность работать в этой сфере.

Как сообщила ТАСС начальник авиационно-учебного центра «Авроры» Марина Жерибор, сейчас к обучению приступили пять человек. «В настоящий момент запущена обучающая программа на пять человек, в соответствии с кадровой потребностью. В планах авиакомпании в ближайшие пять лет удвоить объем перевозок, и чтобы удовлетворить кадровую потребность в инженерах техобслуживания воздушных судов возникла необходимость в таком курсе», - пояснила она.

Авиакомпания «Аврора» образована в 2013 году. Парк воздушных судов насчитывает 23 самолета. Выполняет полеты по международным маршрутам в города Азии, а также по внутрироссийским направлениям по Дальнему Востоку и Сибири. Офисы компании расположены во Владивостоке, Южно-Сахалинске и Хабаровске.

<https://tass.ru/obschestvo/7541161>