



## Ежедневный мониторинг СМИ

24 ЯНВАРЯ 2020

ТАСС; 2020.23.01; В МИНТРАНСЕ ЗАЯВИЛИ, ЧТО РЕГИОНЫ ДОЛЖНЫ ЗАВЕРШИТЬ КОНТРАКТАЦИЮ ДОРОЖНЫХ РАБОТ ДО ВЕСНЫ.....	4
РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО, МАРИЯ КОКОРЕВА, ПЕТР КАНАЕВ; 2020.24.01; АНДРЕЙ БЕЛОУСОВ СТАНЕТ КУРАТОРОМ ТРАНСПОРТА В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ; ПЕРВЫЙ ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР АНДРЕЙ БЕЛОУСОВ БУДЕТ НАПРЯМУЮ КУРИРОВАТЬ ТРАНСПОРТ В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ. ОДНА ИЗ ЗАДАЧ БЕЛОУСОВА — РЕАЛИЗАЦИЯ НАЦПРОЕКТОВ, А КОМПЛЕКСНЫЙ ПЛАН РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА 7 ТРЛН РУБ. — КРУПНЕЙШИЙ ИЗ НИХ .....	4
ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; БЕЛОУСОВ ВСТРЕТИЛСЯ С РУКОВОДСТВОМ МИНТРАНСА РФ, ПРЕДСТАВИЛ ДИТРИХА В КАЧЕСТВЕ МИНИСТРА .....	5
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2020.23.01; DP WORLD СООБЩИЛА ПРАВИТЕЛЬСТВУ РОССИИ О ПЛАНАХ КУПИТЬ FESCO У МАГОМЕДОВА; НО АРЕСТОВАННЫЙ БИЗНЕСМЕН НЕ НАМЕРЕН РАССТАВАТЬСЯ СО СВОИМ ПОСЛЕДНИМ АКТИВОМ .....	6
RNS; 2020.23.01; В ГРУППЕ «ДЕЛО» ОТВЕТИЛИ НА ВОПРОС О ПОКУПКЕ ДОЛИ В FESCO .....	8
РБК; ВЛАДИСЛАВ СКОБЕЛЕВ; АЛЕКСАНДРА ПОСЫПКИНА; 2020.24.01; В «СКОЛКОВО» ПРЕДЛОЖИЛИ СМЯГЧИТЬ ЗАКОНОПРОЕКТ О VLAVLACAR; ЦЕНТР КОМПЕТЕНЦИЙ «СКОЛКОВО» ПРЕДЛОЖИЛ СМЯГЧИТЬ ТРЕБОВАНИЯ К ВОДИТЕЛЯМ СЕРВИСОВ КАРПУЛИНГА: ОСНОВНОЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ЭТОГО РЫНКА В РОССИИ — VLAVLACAR. ИСКАТЬ ПОПУТКУ, ВОЗМОЖНО, СМОГУТ ВОДИТЕЛИ БЕЗ РОССИЙСКИХ ПРАВ .....	8
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕНА УЗБЕКОВА; 2020.23.01; НАЛЕТ НА РИФЫ; ОТКРОЮТ ЛИ КУОРТЫ ЕГИПТА ЭТОЙ ВЕСНОЙ .....	10
ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; ИРАН ЗАВЕРИЛ РФ В БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКИХ РЕЙСОВ В ОБЫЧНОМ РЕЖИМЕ - РОСАВИАЦИЯ.....	10
РИА НОВОСТИ; 2020.23.01; В РОСАВИАЦИИ РАССКАЗАЛИ О СИТУАЦИИ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ ИРАНА .....	11
ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; МИНТРАНС РФ ПРЕДЛАГАЕТ В 2020-22 ГГ СУБСИДИРОВАТЬ КРУИЗЫ В КРЫМ НА 1,4 МЛРД РУБ .....	11
ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; ВТБ ГОТОВ УЧАСТВОВАТЬ В СОЗДАНИИ АВИАКОМПАНИИ ДЛЯ ДФО НА РЫНОЧНЫХ УСЛОВИЯХ - КОСТИН.....	12
ИНТЕРФАКС; 2020.24.01; РОСПОТРЕБНАДЗОР РЕКОМЕНДУЕТ РОССИЙСКИМ ТУРИСТАМ ВОЗДЕРЖАТЬСЯ ОТ ПОСЕЩЕНИЯ КНР ДО СТАБИЛИЗАЦИИ ЭПИДЕМИОЛОГИЧЕСКОЙ СИТУАЦИИ .....	12
ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ МОРЯКОВ СОВЕТУЕТ ЭКИПАЖАМ ИЗБЕГАТЬ РЕЙСОВ ЧЕРЕЗ АЭРОПОРТЫ СТРАН, ГДЕ ЗАФИКСИРОВАН КОРОНАВИРУС .....	13
ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; МИД РФ РЕКОМЕНДУЕТ РОССИЯНАМ УЧИТЫВАТЬ СИТУАЦИЮ С КОРОНАВИРУСОМ ПРИ ВЫЕЗДЕ ЗА РУБЕЖ.....	14
RNS; 2020.23.01; В РОССИИ УСИЛИЛИ КОНТРОЛЬ ЗА БАГАЖОМ ПАССАЖИРОВ ИЗ АЗИИ ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА .....	14
ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; РФ НЕ ОСТАНАВЛИВАЛА АВИАСООБЩЕНИЕ С КИТАЙСКИМ ГОРОДОМ УХАНЬ, ГДЕ ВЫЯВЛЕН НОВЫЙ ТИП КОРОНАВИРУСА - ИСТОЧНИК.....	14
ВЕДОМОСТИ; ЕЛЕНА ВАВИНА; АРТУР ТОПОРКОВ; 2020.24.01; СПГ СТАНЕТ ОСНОВНЫМ ГРУЗОМ НА СЕВЕРНОМ МОРСКОМ ПУТИ К 2035 ГОДУ; ЕГО ДОЛЯ В ПЕРЕВОЗКАХ ДОЛЖНА СОСТАВИТЬ 80%.....	15

ТАСС; 2020.23.01; В СИМФЕРОПОЛЕ К 2024 ГОДУ 85% ДОРОГ ПРИВЕДУТ К НОРМАТИВУ ПО НАЦПРОЕКТУ .....	16
ИНТЕРФАКС; 2020.24.01; ГЛАВА ГИБДД ПОПРОСИТ МИНТРАНС ВКЛЮЧИТЬ ТОМСКУЮ ОБЛАСТЬ В ЧИСЛО ПЕРВЫХ РЕГИОНОВ ПО ФИНАНСИРОВАНИЮ МОДЕРНИЗАЦИИ ДОРОГ .....	17
РБК; 2020.23.01; НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ БУДЕТ ЗАКУПАТЬ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ В РАМКАХ БКАД; АВТОБУСЫ, ТРАМВАИ И ТРОЛЛЕЙБУСЫ ПЛАНИРУЕТСЯ БРАТЬ В ЛИЗИНГ НА 5 ЛЕТ ЗА 40% ЦЕНЫ, ПРИ ЭТОМ СТАВКА ПО ДОГОВОРАМ АРЕНДЫ СОСТАВИТ 10-12% .....	17
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕЛИЗАВЕТА КАРПОВА; 2020.24.01; МЫ ЗНАЕМ, ЧЕМУ УЧИМ!; В ГУМРФ ИМЕНИ АДМИРАЛА С.О. МАКАРОВА ГОТОВЯТ СПЕЦИАЛИСТОВ ВЫСОКОЙ КВАЛИФИКАЦИИ .....	18
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2020.24.01; ЦИФРОВАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ; В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ – ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ПРОЕКТЫ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА И ЛОГИСТИКИ .....	22
ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; ТАКСИ ОБЯЖУТ СТРАХОВАТЬ ПАССАЖИРОВ НА 2 МЛН РУБ., ПРОЧИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ОЖИДАЕТ В 2020Г СНИЖЕНИЕ ТАРИФОВ В ОСГОП .....	27
ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; МОСКВА НАПРАВИТ БОЛЕЕ 35 МЛРД РУБ. НА ВТОРОЙ ЭТАП РЕКОНСТРУКЦИИ МКАД .....	30
ТАСС; 2020.23.01; В ПРИАНГАРЬЕ ОБЪЯВЛЕН АУКЦИОН НА СТРОИТЕЛЬСТВО 10 КМ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЫ ЗА 3,2 МЛРД .....	30
ТАСС; 2020.23.01; ПСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ ТРЕБУЕТСЯ ПОРЯДКА 6 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ МОСТОВЫХ СООРУЖЕНИЙ .....	31
ТАСС; 2020.23.01; ВЭБ ПРОФИНАНСИРОВАЛ ПОСТАВКУ БОЛЕЕ 430 АВТОБУСОВ В ТВЕРСКУЮ ОБЛАСТЬ .....	31
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СЕРГЕЙ БАБКИН; 2020.23.01; ВСТРЕТИМСЯ НА ВОКЗАЛЕ В ОСТАФЬЕВО; В НОВОЙ МОСКВЕ ОТКРЫЛАСЬ СТАНЦИЯ МЦД-232	
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АНТОН ВАЛАГИН; 2020.23.01; ЛОВИТЕ ТАКСИ .....	33
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВАЛЕРИЙ БУДУМЯН; 2020.24.01; КОМФОРТ, НАДЕЖНОСТЬ, ЭКОНОМИЯ; ПОДВЕДЕНЫ ИТОГИ РАБОТЫ МЦД ЗА ПЕРВЫЕ ДВА МЕСЯЦА .....	33
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.23.01; МАШИНИСТУ ДАЛИ «КРАСНЫЙ»; ОСУЖДЕННЫМ ЗА ЭКСТРЕМИЗМ ЗАПРЕТИЛИ УПРАВЛЯТЬ ПОЕЗДАМИ .....	35
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИЛЬЯ ИЗОТОВ; 2020.23.01; НА КРЫМСКИЕ ПОЕЗДА «ТАВРИЯ» ПРОДАНО 100 ТЫСЯЧ БИЛЕТОВ .....	36
ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; АЭРОЭКСПРЕСС В 2019 ГОДУ УВЕЛИЧИЛ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА 0,8% .....	36
ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; ПРОИЗВОДСТВО ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ В РФ В 2019Г УВЕЛИЧИЛОСЬ НА 15,5%, ДО 79,6 ТЫС .....	37
ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; Ж/Д ПЕРЕВОЗКИ ГРУЖЕНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ В РОССИИ В 2019 ГОДУ ВЫРОСЛИ НА 13,1% .....	37
ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; РЖД ОТМЕЧАЮТ РОСТ ПЕРЕВОЗОК ЛЕСА В КОНТЕЙНЕРАХ С ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА И СПАД ПЕРЕВОЗОК РЫБЫ .....	38
ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; РОСТ ЦЕН В КУПЕ, СВ И ЛЮКСЕ В 2020Г СОСТАВИТ ПОРЯДКА 1,3% - ГЕНДИРЕКТОР ФПК .....	38
ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; ПАССАЖИРСКАЯ «ДОЧКА» РЖД РАССЧИТЫВАЕТ УВЕЛИЧИТЬ ГЛУБИНУ ПРОДАЖ БИЛЕТОВ ДО 180 ДНЕЙ К 2025Г .....	38
ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; ФПК К 2025 Г НАМЕРЕНЫ СОКРАТИТЬ ВРЕМЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ МЕЖДУ МОСКВОЙ И АДЛЕРОМ ДО 16 ЧАСОВ .....	39
ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; ФПК В 2020 Г. ПЛАНИРУЕТ НА 20% УВЕЛИЧИТЬ САРЕХ НА ЗАКУПКУ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА .....	39
ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; РЖД В 2020 ГОДУ РАСШИРЯЮТ СПИСОК МАРШРУТОВ С НЕВОЗВРАТНЫМИ БИЛЕТАМИ .....	39

ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; РЖД В ФЕВРАЛЕ ПЛАНИРУЮТ ПОСТАВИТЬ ПОЕЗД С НОВЫМ КУПЕ И ПЛАЦКАРТОМ НА МАРШРУТЕ МОСКВА-ВЛАДИВОСТОК...	40
ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; РЖД ПЛАНИРУЮТ В 2020 Г ЗАПУСТИТЬ В РЕГИОНАХ ДОСТАВКУ ЕДЫ ИЗ РЕСТОРАНОВ К ПОЕЗДУ .....	40
ТАСС; 2020.23.01; ДВА ФЛЕКСИ-ПОЕЗДА ОТПРАВИЛИСЬ ПО ЮВЖД В ПОРТ НОВОРОССИЙСК.....	41
ТАСС; 2020.23.01; «ЗВЕЗДА» ПЛАНИРУЕТ СДАТЬ ПЕРВЫЙ ТАНКЕР ТИПА «АФРАМАКС» К СЕНТЯБРЮ - ОКТЯБРЮ 2020 ГОДА.....	41
ТАСС; 2020.23.01; СУДОВЕРФЬ «ЗВЕЗДА» ПЛАНИРУЕТ ЗАВЕРШИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО СУХОГО ДОКА В 2020 ГОДУ.....	41
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЕЛАТИНА; 2020.24.01; ЛЕГКИХ НАВИГАЦИЙ НЕ БЫВАЕТ; ДОБРАЯ ПРИМЕТА МИНУВШЕЙ – ОТСУТСТВИЕ АВАРИЙ.....	42
КОММЕРСАНТЬ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2020.24.01; ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ СОБИРАЕТ АЭРОПОРТЫ; ОПЕРАТОР АЭРОДРОМА В КОМСОМОЛЬСКЕ-НА-АМУРЕ МОЖЕТ СМЕНИТЬСЯ .....	44
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА СИБИРИ; ЮЛИЯ ПОТАПОВА; 2020.23.01; ПОШЛИ НА ВЗЛЕТ; В КУЗБАССЕ ПРИСТУПАЮТ К РЕКОНСТРУКЦИИ МЕЖДУНАРОДНОГО АЭРОПОРТА КЕМЕРОВА, НА ОЧЕРЕДИ - НОВОКУЗНЕЦКИЙ .....	44
RNS; 2020.23.01; «ПОБЕДА» ПРЕДУПРЕДИЛА О ВОЗМОЖНОМ ПОВЫШЕНИИ ТАРИФОВ ИЗ-ЗА РОСТА ЦЕН НА АВИАКЕРОСИН .....	45
ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; РЕШЕНИЯ ПО РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ ДОЛГОВ UTAIR МОГУТ БЫТЬ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ - ГРЕФ .....	46
ТАСС; 2020.23.01; АЭРОПОРТ КОМСОМОЛЬСКА-НА-АМУРЕ ПРИОСТАНОВИЛ РАБОТУ ИЗ-ЗА ЗАМЕЧАНИЙ К БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ .....	46
ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ МЕЖДУНАРОДНОГО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА ВЛАДИВОСТОКА К ИЮНЮ БУДЕТ УВЕЛИЧЕНА НА 30% .....	47
ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; ГЕОГРАФИЯ МАРШРУТОВ АВИАКОМПАНИИ «АЗИМУТ» В 2020Г БУДЕТ РАСШИРЕНА - РОСТОВСКИЙ ГУБЕРНАТОР .....	48
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2020.24.01; МАЛ ЗОЛОТНИК, ДА ДОРОГ; В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ ОБСУДИЛИ ПРОБЛЕМЫ МАЛОЙ АВИАЦИИ .....	48
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЮРИЙ НИКИТСКИЙ; 2020.24.01; ПО МИРОВЫМ СТАНДАРТАМ; В АЭРОПОРТУ ШЕРЕМЕТЬЕВО ТОРЖЕСТВЕННО ОТКРЫТ НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ.....	51

**ТАСС; 2020.23.01; В МИНТРАНСЕ ЗАЯВИЛИ, ЧТО РЕГИОНЫ ДОЛЖНЫ ЗАВЕРШИТЬ КОНТРАКТАЦИЮ ДОРОЖНЫХ РАБОТ ДО ВЕСНЫ**

Контрактация объектов дорожных работ должна быть завершена регионами до 1 марта, сообщили в пресс-службе Министерства транспорта РФ по итогам всероссийского селекторного совещания, посвященного реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД).

«Необходимо максимально сконцентрировать усилия на заключении контрактов по объектам дорожных работ в текущем году. Наша цель - до марта провести торги по всем объектам. Все условия федеральным центром для этого созданы. Программы дорожных работ в большинстве регионов формируются на долгосрочный период - на три и даже шесть лет. Это имеет большое значение для подрядных организаций при планировании объемов работ и необходимых для их выполнения ресурсов», - сказал **глава Минтранса РФ Евгений Дитрих**, слова которого цитирует пресс-служба.

При этом **Дитрих** положительно оценил результаты реализации «дорожного» нацпроекта в 2019 году. Он отметил, что в 83 регионах было отремонтировано 16,4 тыс. км автодорог, общая площадь укладки асфальтобетонного покрытия составила свыше 128 млн кв. метров. Дорожные работы выполнялись на 6747 объектах. 737 объектов переходят на 2020 год, работы по ним будут продолжены.

В общей сложности в прошлом году на нацпроект было израсходовано 122 млрд рублей. Как ранее отмечал министр, в 2019 году по нацпроекту было освоено 97% средств, выделенных из федерального бюджета (126 млрд рублей).

**Дитрих** также напомнил, что в декабре 2019 года правкомиссия по транспорту утвердила программу ремонта и строительства мостов в регионах до 2035 года. Она может быть реализована как отдельный федеральный проект в составе нацпроекта БКАД. «Программа включает планы ремонта 3903 аварийных мостов, 486 путепроводов и строительство 21 нового моста», - уточнили в министерстве.

Что касается текущего года, то **директор департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса Алексей Бакирей** отметил, что в 2020-2025 годах будет реализовываться программа по обновлению подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта в городах. «Объем финансирования этой программы из федерального бюджета - 20 млрд рублей. Обновление подвижного состава планируется осуществлять с применением механизма лизинга и одновременной реализации системы конкурсного отбора регионов для предоставления права перевозчикам приобретения транспортных средств», - пояснили в Минтрансе.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/7594101>

**РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО, МАРИЯ КОКОРЕВА, ПЕТР КАНАЕВ; 2020.24.01; АНДРЕЙ БЕЛОУСОВ СТАНЕТ КУРАТОРОМ ТРАНСПОРТА В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ; ПЕРВЫЙ ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР АНДРЕЙ БЕЛОУСОВ БУДЕТ НАПРЯМУЮ КУРИРОВАТЬ ТРАНСПОРТ В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ. ОДНА ИЗ ЗАДАЧ БЕЛОУСОВА — РЕАЛИЗАЦИЯ НАЦПРОЕКТОВ, А КОМПЛЕКСНЫЙ ПЛАН РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА 7 ТРЛН РУБ. — КРУПНЕЙШИЙ ИЗ НИХ**

**Первый вице-премьер Андрей Белоусов**, который 21 января перешел в правительство из администрации президента, будет напрямую курировать транспорт — в сферу его ответственности войдут **Минтранс, Росавиация, Росавтодор** и другие профильные ведомства. Об этом РБК сообщил источник, знакомый с распределением полномочий в правительстве, и подтвердили два источника в крупной транспортной компании и компании-партнере РЖД.

Помимо транспорта подотчетны **Белоусову** также будут Минфин, Минэкономразвития, ФНС, Федеральное казначейство, Федеральная таможенная служба (ФТС), Росреестр, Росстат, Ростуризм и Росалкогольрегулирование.

При назначении нового правительства вечером 21 января сферы ответственности вице-премьеров не раскрывались. И до вчерашнего вечера в правительстве не было решения, кто станет куратором транспорта из вице-премьеров, рассказывали собеседники РБК, близкие к правительству и профильным компаниям. Помимо **Белоусова** эти полномочия могли передать Марату Хуснуллину, который перешел в правительство из мэрии Москвы. Одна из основных задач **Белоусова** в новом правительстве — курирование реализации нацпроектов общим объемом 25 трлн руб., а комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, основная часть которого касается транспорта, — крупнейший из них (общий бюджет проектов их этого плана — почти 7 трлн руб.). Основные вопросы транспорта будет курировать Белоусов, но он будет привлекать Хуснуллина в качестве тарана для решения вопросов, касающихся инфраструктурной стройки, говорит один из собеседников РБК. В Москве Хуснуллин был вице-мэром по вопросам градостроительной политики и строительства.

Подотчетен Хуснуллину будет только Минстрой, отмечает один из собеседников РБК.

РБК направил запросы представителю Хуснуллина и помощнику Белоусова.

В последнем правительстве Дмитрия Медведева, который ушел в отставку 15 января, тему транспорта курировал вице-премьер Максим Акимов. Он не вошел в состав правительства нового премьера Михаила Мишустина. Помимо транспорта Акимов занимался вопросами связи, а также курировал нацпрограмму «Цифровая экономика». Теперь Акимов возглавит «Почту России», рассказали источники РБК. Куратором связи в новом правительстве стал вице-премьер Дмитрий Чернышенко.

Новый вице-премьер Дмитрий Чернышенко будет курировать Минкомсвязи, Роскомнадзор, Роспечать, Россвязь, Минкультуры и Минспорта, а также Аналитический центр при правительстве, сказал РБК источник, знакомый с распределением полномочий в правительстве. В зоне ответственности вице-преьера Виктории Абрамченко — Минсельхоз, Россельхознадзор, Росрыболовство, Минприроды, Росгидромет, Росприроднадзор и Росводресурсы. Вице-премьер Юрий Борисов, как и рассказывали источники РБК, вместе с оборонной промышленностью займется вопросами гражданской промышленности и ТЭКа. Татьяна Голикова, как и в прежнем правительстве, будет курировать Минтруд и Роструд, Минздрав, Росздравнадзор, Федеральное медико-биологическое агентство (ФМБА), а также Минпросвещения, Минобрнауки и крупнейшие вузы (МГУ, Высшую школу экономики, РАНХиГС, Финансовый университет, СПбГУ). А у вице-преьера — полномочного представителя президента в Дальневосточном федеральном округе Юрия Трутнева остается в прямом подчинении Минвостокразвития.

<https://www.rbc.ru/business/23/01/2020/5e2886e99a79472799b628be>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/business/23/01/2020/5e2886e99a79472799b628be>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; БЕЛОУСОВ ВСТРЕТИЛСЯ С РУКОВОДСТВОМ МИНТРАНСА РФ, ПРЕДСТАВИЛ ДИТРИХА В КАЧЕСТВЕ МИНИСТРА**

Первый вице-премьер РФ Андрей Белоусов в четверг встретился с руководством министерства транспорта РФ, представил **Евгения Дитриха** в качестве министра в составе нового правительства.

Как говорится в сообщении ведомства, на встрече были обозначены основные задачи **Минтранса** на ближайшее время и перспективу. «Результаты, которые были достигнуты за последний год, показывают эффективность работы министерства», - отметил Белоусов. Он подчеркнул, что перед **Минтрансом** стоят амбициозные задачи, касающиеся, прежде всего повышения эффективности работы транспортного комплекса и достижения показателей национальных проектов. Кроме того, особого внимания требуют вопросы цифровизации и безопасности отрасли.

В четверг газета «Коммерсантъ» написала со ссылкой на свои источники, что кураторство **Минтранса** может оказаться в сфере ответственности Белоусова, хотя возможно, что часть «дорожной» и транспортной тематики перейдет к «строительному» вице-премьеру Марату Хуснуллину.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200123/1563779153.html>

<https://tass.ru/ekonomika/7589163>

## **РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2020.23.01; DP WORLD СООБЩИЛА ПРАВИТЕЛЬСТВУ РОССИИ О ПЛАНАХ КУПИТЬ FESCO У МАГОМЕДОВА; НО АРЕСТОВАННЫЙ БИЗНЕСМЕН НЕ НАМЕРЕН РАССТАВАТЬСЯ СО СВОИМ ПОСЛЕДНИМ АКТИВОМ**

Арабская DP World сообщила российскому правительству о намерениях приобрести 49% транспортной группы FESCO и подробно описала план ее развития. Но крупнейший акционер группы Зиявудин Магомедов продавать группу не намерен

Один из крупнейших в мире портовых операторов DP World, подконтрольный правительству Объединенных Арабских Эмиратов, направил в российское правительство план по покупке транспортной группы FESCO и ее дальнейшему развитию в рамках своей сети по всему миру.

Об этом говорится в письме представителя DP World в России Сергея Чемарды, которое он отправил 15 января в **Минтранс**, Федеральную антимонопольную службу (ФАС), Минэкономразвития и Аналитический центр при правительстве. Подлинность документа РБК подтвердил чиновник правительства и источник, близкий к участнику совещания в **Минтрансе** по вопросу модернизации транспортной и логистической инфраструктуры, которое состоялось в декабре 2019 года.

Чемарда отказался от комментариев. На момент публикации в **Минтрансе** и Минэкономразвития не ответили на запрос РБК.

Какой статус у переговоров по покупке FESCO

Впервые об интересе DP World к FESCO стало известно в 2017 году. Тогда арабский оператор планировал приобрести вместе с Российским фондом прямых инвестиций (РФПИ) 35–40% FESCO у ее основного акционера — группы «Сумма» Зиявудина Магомедова и других владельцев. «Частично там и наш пакет, но мы как группа «Сумма» останемся контрольным акционером», — рассказывал РБК сам Магомедов. В рамках ходатайства на одобрение сделки Федеральной антимонопольной службой размер приобретаемого пакета указывался на уровне 49%. Сделка также потребовала одобрения правительственной комиссии по иностранным инвестициям (FESCO принадлежит стратегический актив — порт во Владивостоке), но его инвесторы так и не получили.

Как указывает в новом обращении представитель DP World, оператор готов приобрести те же 49% в головной компании FESCO — «Дальневосточном морском пароходстве».

Чемарда указывает в письме, что «инвестиционный проект», касающийся покупки доли в FESCO и «соответствующий стандартам российского документооборота», еще не готов — он будет представлен дополнительно «в ближайшие дни». Как утверждает один из источников РБК, планировалось, что Дмитрий Медведев, до недавнего времени занимавший пост премьер-министра, уже до конца февраля 2020 года представит президенту Владимиру Путину доклад о потенциале этой сделки. РБК направил запрос представителю нового премьера Михаила Мишустина, который был назначен на этот пост 16 января, с просьбой уточнить, сохраняется ли у нового главы кабинета министров этот вопрос в планах.

Представитель DP World в своем письме не указывает статуса переговоров с акционерами FESCO и других деталей сделки. Он лишь утверждает, что, купив долю в группе, DP World будет стремиться к дальнейшему развитию FESCO, модернизирует Владивостокский порт, вложив в него около \$350 млн, и расширит парк вагонов для доставки большого количества грузов по Транссибирской магистрали.

Чем известна FESCO

FESCO — одна из крупнейших в России транспортно-логистических групп. Группа владеет портом во Владивостоке, железнодорожными операторами и крупным парком контейнеров и фитинговых платформ. Выручка компании за 2018 год — 57 млрд руб., EBITDA — 10,6 млрд руб. Капитализация компании по итогам торгов 22 января на Московской бирже составила 24,1 млрд руб. (около \$390 млн).

Ее основные владельцы — Зиявудин Магомедов (32,5%), которого в марте 2018 года арестовали по обвинению в организации преступного сообщества, GHP Марка Гарбера (23,8%) и американская TPG Capital (17,4%).

В октябре 2019 года «Ведомости» сообщили со ссылкой на источники, что DP World и РФПИ готовы после покупки доли в FESCO вложить \$2 млрд в российские логистические проекты. Но об этих инвестициях в обращении представителя DP World в правительство не говорится. Как сообщили РБК в пресс-службе ФАС, срок рассмотрения заявки арабского инвестора на покупку доли в FESCO продлен до 26 февраля «по просьбе заявителя».

В сопроводительном письме Чемарда указывает, что брошюру под названием «Планы DP World в отношении FESCO», которую он отправил в эти ведомства 15 января, оператор подготовил «в соответствии с решениями» совещания у замминистра транспорта Юрия Цветкова по вопросу модернизации транспортной и логистической инфраструктуры, состоявшегося 19 декабря. На нем, в частности, обсуждалось развитие группы FESCO, рассказал РБК источник, близкий к одному из участников совещания.

РБК направил запросы Гарберу и TPG Capital. DP World действительно хочет купить долю в FESCO, как и другие претенденты, но на сделку необходимо согласие Зиявудина Магомедова, сказал РБК источник, близкий к руководству FESCO.

Как DP World намерена развивать порт Владивостока

На модернизацию Владивостокского порта DP World пообещала направить около \$350 млн, из них \$200 млн — на расширение емкости контейнерных причалов, еще \$150 млн — на увеличение его пропускной способности, а также на «интермодальный железнодорожный объект» в порту.

Эти меры позволят расширить возможности обработки грузов во Владивостоке «для удовлетворения растущего спроса», пишет Сергей Чемарда. Он оценивает потенциал для увеличения грузооборота в порту «в ближайшей перспективе» до 600 тыс. TEU (twenty-foot equivalent unit, или двадцатифутовый эквивалент контейнера) в год.

Чемарда оговаривается, что использует данные FESCO на июль 2017 год, которые получил от менеджмента российской группы, когда только начались переговоры о потенциальной сделке. За 2019 год объем перевалки порта Владивосток составил уже 625 тыс. TEU, сообщил РБК представитель FESCO.

Кто еще хочет купить FESCO

Помимо DP World об интересе к покупке FESCO в декабре 2019 года заявил владелец группы «Дело» Сергей Шишкарев. Такой анонс он сделал всего через месяц после покупки контроля в крупнейшем контейнерном операторе «Трансконтейнер». Как рассказывал сам бизнесмен, FESCO «идеально ложится» в состав его активов: «Сейчас работаем над этим. Буду говорить с «Росатомом» (госкорпорация в ноябре приобрела 30% в группе «Дело». — РБК) и, может быть, искать схему, формулу, которая позволит выйти на предложение». Он также не исключал, что «с кем-то скооперируемся [для покупки], например с одним из международных транспортных агентов».

«В данный момент мы не рассматриваем покупку FESCO», — заявил РБК представитель «Росатома». Но он отметил, что госкорпорация ведет переговоры с DP World для «взаимовыгодного варианта партнерства» в рамках соглашения о намерениях, заключенного на Петербургском экономическом форуме в июне 2019 года. Суть партнерства собеседник РБК не пояснил.

Продается ли FESCO

Зиявудин Магомедов, находясь в СИЗО, за последний месяц уже дважды публично опровергал информацию о продаже транспортной группы. «В связи с многочисленными спекуляциями, слухами и домыслами вокруг возможной смены акционеров в транспортной группе FESCO совладелец компании Зиявудин Магомедов заявляет, что категорически не намерен продавать свою долю в ней. Он заинтересован в развитии актива, росте его рыночной стоимости, реализации цифровой стратегии и внедрении 5 PL, чтобы вывести FESCO на уровень флага российского и международной логистики», — говорилось в сообщении FESCO от 30 декабря. Во вторник, 21 января, представитель бизнесмена уточнил, что Магомедов не поручал председателю совета директоров FESCO

Лейле Маммедзаде вести «с кем бы то ни было» переговоры о продаже принадлежащей ему доли в компании.

«Нам известно об интересе DP World к FESCO, но вопрос распоряжения акциями — это вопрос к акционерам, мы комментариев не даем», — сообщили РБК в пресс-службе FESCO.

В стратегии DP World в отношении FESCO указано, что портовый оператор намерен «расширить свое присутствие в Азии», в том числе создать новые хабы в Китае и на Тайване, и российская транспортная группа будет частью этого плана.

После завершения потенциальной сделки FESCO «будет интегрирована в глобальную сеть DP World как компания, предоставляющая как российским, так и зарубежным грузовладельцам широкий спектр логистических услуг», отмечает Чемарда в своем письме.

Он обещает, что арабский портовый оператор использует свою глобальную коммерческую сеть для активного продвижения торгового коридора Владивосток — Москва — Европа, который развивает FESCO, в качестве «экономически эффективной альтернативы» традиционным морским маршрутам, которые используют азиатские грузовладельцы.

DP World также намерен интегрировать FESCO в свои другие проекты, предложив расширенный транзитный маршрут из Азии в Европу по Транссибирской магистрали.

Инвестиции DP World в FESCO расширят доступ транзитных грузов (из Азии) на рынки Центральной и Восточной Европы через интермодальные перевозки из Владивостока, пишет представитель арабского оператора: «DP World будет сотрудничать с судоходными линиями и грузовладельцами для привлечения большого количества грузов из Азии и Европы во Владивосток».

Сделка откроет доступ российских и транзитных грузов в Западную Европу и Северную Америку через Северный морской путь, поскольку «он становится экономически выгодным».

[https://www.rbc.ru/business/23/01/2020/5e27087d9a79478daa2cb61f?from=from\\_main](https://www.rbc.ru/business/23/01/2020/5e27087d9a79478daa2cb61f?from=from_main)

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2020/01/23/821299-dp-world-soobschila-pravitelstvu-o-planah-kupit-fesco>

## **RNS; 2020.23.01; В ГРУППЕ «ДЕЛО» ОТВЕТИЛИ НА ВОПРОС О ПОКУПКЕ ДОЛИ В FESCO**

Группа компаний «Дело» не ведет никаких переговоров о покупке доли в транспортной группе Fesco, сообщили RNS в пресс-службе «Дела».

«Группа Fesco, безусловно, нам интересна, как и любой иной подобный актив на транспортном рынке. Тем не менее, группа компаний “Дело” в настоящее время не ведет никаких переговоров о покупке данного актива», — сообщили в группе компаний «Дело».

В холдинге отметили, что если будет принято решение начать такие переговоры, то они будут честными и открытыми, с учетом позиции собственников.

Ранее президент «Дела» Сергей Шишкарев в интервью газете «Коммерсант» заявил, что у холдинга «очень большой» интерес к FESCO, и сейчас ведется работа над поиском финансирования. Он также добавил, что намерен обсудить этот вопрос с «Росатомом».

13 декабря, группа «Дело» бизнесмена Сергея Шишкарева завершила сделку по приобретению контрольной доли в «Трансконтейнере». Компания «Дело-Центр», входящая в «Дело», выиграла аукцион по приобретению 50% плюс две акции «Трансконтейнера». Группа компаний «Дело» предложила за акции 60,3 млрд рублей. Компания профинансировала сделку за счет открытия кредитной линии в «Сбербанке» на 36,5 млрд руб., а также собственных средств.

Позже пресс-служба «Дела» сообщила, что госкорпорация «Росатом» купит в группе неконтрольный пакет в 30%.

<https://rns.online/transport/V-gruppe-Delo-otvetili-na-vopros-o-pokupke-doli-v-Fesco-2020-01-23/>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7588127>



**РБК; ВЛАДИСЛАВ СКОБЕЛЕВ; АЛЕКСАНДРА ПОСЫПКИНА; 2020.24.01; В «СКОЛКОВО» ПРЕДЛОЖИЛИ СМЯГЧИТЬ ЗАКОНОПРОЕКТ О VLAVLACAR; ЦЕНТР КОМПЕТЕНЦИЙ «СКОЛКОВО» ПРЕДЛОЖИЛ СМЯГЧИТЬ ТРЕБОВАНИЯ К ВОДИТЕЛЯМ СЕРВИСОВ КАРПУЛИНГА: ОСНОВНОЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ЭТОГО РЫНКА В РОССИИ — VLAVLACAR. ИСКАТЬ ПОПУТКУ, ВОЗМОЖНО, СМОГУТ ВОДИТЕЛИ БЕЗ РОССИЙСКИХ ПРАВ**

Центр компетенций «Сколково», участвующий в разработке регулирования в рамках нацпрограммы «Цифровая экономика», подготовил поправки к законопроекту о карпулинге — сервисах поиска попутчиков для совместных поездок на автомобилях, в том числе BlaBlaCar.

Копия предложений есть у РБК, их подлинность подтвердил представитель «Сколково». Он пояснил, что законопроект поступил к ним на экспертизу из Минэкономразвития и в ближайшие дни центр направит свои поправки.

Зачем регулировать карпулинг

Проект закона о карпулинге в ноябре 2019 года опубликовало Министерство транспорта. В пояснительной записке к документу указывалось, что недобросовестные физические лица используют агрегаторы карпулинга «для организации коммерческих перевозок пассажиров без соответствующей регистрации в качестве юридического лица или индивидуального предпринимателя, без лицензии на осуществление перевозок пассажиров и иных лиц автобусами», в связи с чем эта ниша нуждается в законодательном регулировании.

Среди основных положений законопроекта — ограничение максимального размера компенсации за поездку, которую водитель получает от попутчика (стоимость топлива и смазочных материалов и проезда по платным участкам автомобильных дорог), использование для карпулинга только легковых автомобилей. Попутчик будет иметь возможность связаться с водителем только после оплаты, а получить компенсацию водитель сможет только по безналичному расчету. Стаж водителей в карпулинге должен составлять не менее двух лет, они должны иметь российские права, их автомобиль должен быть зарегистрирован на территории России. В зависимости от расстояния число поездок с попутчиком должно быть ограничено (не более одной поездки более 500 км в течение трех суток).

Что предложили эксперты «Сколково»

Исключить из законопроекта требования к наличию у водителя российских прав и обязательной регистрации автомобиля в России, но оставить требование к водительскому стажу от двух лет. По мнению авторов поправок, водитель, который решил подвезти пассажира, не осуществляет предпринимательскую деятельность, поэтому «к этим отношениям не должны предъявляться повышенные требования по качеству и безопасности, нежели к водителям, осуществляющим управление транспортным средством для собственных нужд».

Исключить ограничения количества поездок с попутчиком. Это требование не может быть проверено и подтверждено владельцем агрегатора «ввиду того, что таких агрегаторов может быть несколько и проверка количества поездок водителя через разных агрегаторов не может быть реализована одним из них». Обмениваться этой информацией они не смогут, поскольку эта информация может быть коммерческой тайной.

Дополнить список критериев, по которым будет определяться максимальный размер компенсаций водителю за поездку.

Исключить требование к онлайн-оплате поездки и разрешить потенциальному попутчику общаться с водителем до оплаты, чтобы у него была возможность в любой момент обсудить детали поездки. Однако эксперты центра компетенций согласны, что запрет на передачу контактных данных необходим.

Представитель пресс-службы BlaBlaCar отказался прокомментировать поправки к законопроекту и сам документ, отметив, что отрасль действительно нуждается в законодательном регулировании.

Бывший вице-премьер Максим Акимов поручил **Минтрансу** создать рабочую группу для обсуждения законодательного регулирования карпулинга еще летом 2018 года. Первую

версию документа ведомство подготовило год спустя. В ней максимальное число пассажиров достигало пяти, а максимальное число рейсов было не больше двух раз в сутки, вне зависимости от дальности поездки.

Аналогичный законопроект в 2018 году разрабатывал департамент транспорта Москвы. Он также запрещал принимать у попутчиков наличные, а требования к водителю были более строгими: его стаж должен был составлять не менее трех лет, у него не должно было быть неоплаченных штрафов и т.д. За нарушение полагался штраф и блокировка в системе агрегатора. Но этот законопроект так и не был принят.

[https://www.rbc.ru/technology\\_and\\_media/23/01/2020/5e2868749a79471acd1069d7](https://www.rbc.ru/technology_and_media/23/01/2020/5e2868749a79471acd1069d7)

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕНА УЗБЕКОВА; 2020.23.01; НАЛЕТ НА РИФЫ; ОТКРОЮТ ЛИ КУРОРТЫ ЕГИПТА ЭТОЙ ВЕСНОЙ**

Российские эксперты по авиабезопасности 24 января должны завершить очередную проверку курортных аэропортов Египта - в Хургаде и Шарм-эль-Шейхе. Запланированы также переговоры с авиавластями Египта.

Последняя инспекция прошла почти год назад - в апреле 2019 года. «По информации источников в авиаслужбах Египта, январский визит «подпадает под планы российских властей по возобновлению российских полетов в Египет». По прогнозам экспертов авиаотрасли, если текущая проверка действительно окажется финальной, первые рейсы на курорты Египта отправятся в конце апреля - начале мая», - сообщили в Ассоциации туроператоров России (АТОР).

В **Росавиации** на запрос «РГ» ответили, что ситуацию пока не комментируют. Ранее в **минтрансе** «РГ» сообщали, что решение будет приниматься после заключения российских спецслужб.

По данным АТОР, в начале недели специалисты уже ознакомились с работой аэропорта Хургады. Осмотрели терминалы, проанализированы системы безопасности в залах вылета и прибытия, процесс досмотра пассажиров и багажа, погрузки на воздушное судно, работу видеокамер. Особое внимание было уделено действиям персонала.

Процедура восстановления авиасообщения подразумевает несколько этапов, отмечают в АТОР. Если российская сторона признает египетские аэропорты безопасными, страны должны подписать протокол по авиабезопасности. Затем должен последовать указ президента о возобновлении полетов на курорты Египта. После его опубликования авиакомпаниям потребуется около месяца для формирования полетных программ. При оптимальном сценарии только авиаперевозчикам понадобится 2,5-3 месяца, отмечают в АТОР. Первыми на курорты Египта могут полететь не чартеры, а регулярные рейсы. Потребуется время, чтобы убедиться, что египетская сторона выполняет все протоколы по авиабезопасности.

«Вопрос открытия египетских курортов связан не только с безопасностью. Все понимают, что это решение еще и политическое. Сложно что-то прогнозировать, но, если ориентироваться на последние политические заявления, есть надежда, что в скором времени действительно могут быть приняты положительные решения. Во всяком случае, хочется в это верить», - сообщил «РГ» президент Союза туристических агентств Сергей Голов.

Турпоток будет возобновляться постепенно, полагает эксперт. Курорты Египта закрыты для российского турбизнеса пятый год. Поэтому туроператорам требуется время на открытие принимающих офисов, набор кадров. При благоприятном развитии событий российский турпоток в Египет через какой-то период может восстановиться полностью. До отмены продажи туров в 2015 году на египетских курортах ежегодно отдыхали более 3 млн россиян.

<https://rg.ru/2020/01/23/rossijskie-aviaeksperty-24-ianvaria-zavershat-proverku-aeroportov-egipta.html>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; ИРАН ЗАВЕРИЛ РФ В БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКИХ РЕЙСОВ В ОБЫЧНОМ РЕЖИМЕ - РОСАВИАЦИЯ**

Авиационные власти Ирана заверили **Росавиацию** в безопасности возобновления полетов гражданских рейсов, в том числе российских перевозчиков, в обычном режиме.

«Авиационные власти Ирана проинформировали о том, что после установления основных причин крушения рейса № PS-752 («Международных авиалиний Украины» - ИФ) проведена оценка существующих рисков безопасности полетов и был разработан соответствующий план корректирующих мероприятий. Также заявили, что «на данный момент состояние безопасности полетов в нашем воздушном пространстве и аэропортах нормализовано, в связи с чем все авиаперевозчики, в том числе и российские авиакомпании, могут возобновить полеты в нормальном режиме, как и ранее», - говорится в сообщении **Росавиации** по итогам совещания о мерах безопасности при полетах в Ближневосточном регионе.

Представители российских авиакомпаний доложили на совещании, что при пролетах в воздушном пространстве Ирана экипажи «не отмечают отрицательных особенностей в работе служб обслуживания воздушного движения Ирана».

«При этом российские авиакомпании продолжают использовать воздушное пространство Ирана с мерами предосторожности, рекомендованными **Росавиацией**, включая корректировку маршрутов и расписания полетов. Воздушное пространство Ирака авиакомпаниями России не используется», - отмечается в сообщении.

На ту же тему:

<https://rg.ru/2020/01/23/iran-zaveril-rosaviaciiu-o-bezopasnosti-poletov-nad-stranoj.html>

<https://ria.ru/20200123/1563793201.html>

<https://rns.online/transport/Iran-soobschil-o-bezopasnosti-poletov-nad-stranoi-2020-01-23/>

## **РИА НОВОСТИ; 2020.23.01; В РОСАВИАЦИИ РАССКАЗАЛИ О СИТУАЦИИ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ ИРАНА**

Экипажи российских самолетов по-прежнему не отмечают отрицательных особенностей в работе служб обслуживания воздушного движения Ирана, но продолжают летать в воздушном пространстве страны с мерами предосторожности, сообщили в **Росавиации**.

В **Росавиации** прошло совещание рабочей группы, которая занимается безопасностью полетов авиакомпаний РФ в Ближневосточном регионе.

«В ходе совещания представители российских авиакомпаний доложили о том, что при осуществлении полетов в воздушном пространстве Ирана экипажи воздушных судов российских авиакомпаний не отмечают отрицательных особенностей в работе служб обслуживания воздушного движения Ирана. При этом российские авиакомпании продолжают использовать воздушное пространство Ирана с мерами предосторожности, рекомендованными **Росавиацией**, включая корректировку маршрутов и расписания полетов. Воздушное пространство Ирака авиакомпаниями России не используется», - говорится в сообщении.

Участники совещания отметили достаточность принятых в настоящее время мер для обеспечения безопасности полетов в воздушном пространстве Ирана.

«**Руководитель Росавиации Александр Нерадько** обратил внимание на необходимость незамедлительного информирования **Росавиации** о малейших отклонениях, возникающих в полетах, и нестандартных ситуациях, которые обычно не возникают в мирное время. **Росавиация** продолжает мониторинг ситуации», - добавили в ведомстве.

<https://ria.ru/20200123/1563792981.html>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; МИНТРАНС РФ ПРЕДЛАГАЕТ В 2020-22 ГГ СУБСИДИРОВАТЬ КРУИЗЫ В КРЫМ НА 1,4 МЛРД РУБ**

Министерство транспорта России разработало проект постановления кабмина РФ, выполнение которого предполагает выделение из федерального бюджета в ближайшие три года более 1,38 млрд рублей на субсидии круизов в Крым.

Документ размещен на портале проектов нормативно-правовых актов в четверг и в настоящее время проходит антикоррупционную экспертизу.

**Минтранс** разработал правила предоставления субсидии из бюджета «российским организациям на возмещение части затрат, связанных с оказанием услуг по перевозке и размещению туристов, оказываемых на судах, используемых на морской линии, при условии, что один из морпортов для их обязательного захода расположен на территории республики Крым или города федерального значения Севастополя».

Как сообщалось, ФГУП «Росморпорт» в январе 2017 года учредило ООО «Черноморские круизы» (Сочи, Краснодарский край). Компания является оператором морских круизов на теплоходе «Князь Владимир». Это единственный российский круизный лайнер, который курсирует в сезон навигации из Сочи по Черному морю с заходами в Новороссийск, Ялту и Севастополь.

«По итогам заседания президиума Госсовета от 15 сентября 2016 года организована регулярная круизная линия между портами Сочи, Новороссийск, Ялта и Севастополь», - напоминает **Минтранс**.

«Сложности организации круизной линии связаны с необходимостью поддержания тарифа на перевозку на социальном уровне. В настоящее время отсутствует достаточная востребованность рассматриваемых туристических услуг в регионе на уровне, необходимом для обеспечения как минимум безубыточности круизных проектов», - говорится в пояснительной записке к проекту постановления российского правительства.

Его авторы считают, что нововведения способствуют «увеличению количества туристов, посещающих Крым и Севастополь, развитию туристической инфраструктуры и восстановлению позиций российского морского туризма в Черноморском бассейне».

Реализация проекта постановления потребует дополнительных расходов из федерального бюджета: в 2020 году в размере 531,554 млн рублей, в 2021 году - 450 млн рублей, в 2022 году - 400 млн рублей, говорится в пояснительной записке.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; ВТБ ГОТОВ УЧАСТВОВАТЬ В СОЗДАНИИ АВИАКОМПАНИИ ДЛЯ ДФО НА РЫНОЧНЫХ УСЛОВИЯХ - КОСТИН**

ВТБ (МОЕХ: VTBR) готов участвовать в создании авиакомпании для перевозок в Дальневосточном федеральном округе, но это участие должно быть основано на рыночных условиях, заявил президент - председатель правления банка Андрей Костин.

«Нет, с нами никто не говорил. Мы пока не знаем ни сути этого вопроса, ничего. Если будут обращения правительства, будем их рассматривать (...) Но наше участие, конечно же, должно строиться на рыночных основах», - сказал Костин журналистам в кулуарах Всемирного экономического форума в Давосе.

В качестве примера таких рыночных условий он привел преференции, предоставленные аэропорту «Пулково», одним из совладельцев которого является ВТБ.

«Мы, кстати, благодарны тому, что правительство сильно поддержало аэропорт «Пулково» - и по «открытому небу», и по электронным визам, и по тарифам - это действительно огромный шаг вперед. Но вот на таких рыночных основах, мы считаем, что должно быть так, что любой проект должен быть окупаем. Если предложения будут, мы конечно готовы рассматривать, я уверен, что и наш коллега Сбербанк (МОЕХ: SBER) тоже», - добавил глава ВТБ.

Как сообщалось, в конце прошлого года президент Владимир Путин поручил правительству проработать создание авиакомпании с парком из российских самолетов для перевозок в ДФО и «труднодоступных районах». При этом создание региональной авиакомпании обсуждалось и ранее: в частности, в конце 2018 г. стало известно о таком проекте под патронажем Сбербанка и ВТБ. Впоследствии проект был приостановлен.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.24.01; РОСПОТРЕБНАДЗОР РЕКОМЕНДУЕТ РОССИЙСКИМ ТУРИСТАМ ВОЗДЕРЖАТЬСЯ ОТ ПОСЕЩЕНИЯ КНР ДО СТАБИЛИЗАЦИИ ЭПИДЕМИОЛОГИЧЕСКОЙ СИТУАЦИИ**

Роспотребнадзор рекомендует российским туристам до стабилизации эпидемиологической обстановки, связанной со случаями заболевания, вызванными новым

коронавирусом в Китайской Народной Республике (КНР), воздержаться от посещения этой страны.

«Роспотребнадзор рекомендует российским туристам воздержаться от посещения КНР до стабилизации эпидемиологической ситуации. Ситуация остается на контроле Роспотребнадзора», - говорится в сообщении ведомства, опубликованном на сайте.

В нем также отмечается, что Роспотребнадзором с первых дней ситуации организован мониторинг за эпидемиологической обстановкой, приняты дополнительные меры по усилению санитарно-карантинного контроля в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, отработан алгоритм действий медицинского персонала при подозрении на новую коронавирусную инфекцию; обеспечен контроль за готовностью медицинских организаций к приему больных из неблагополучных территорий; проработаны вопросы немедленной изоляции лиц с подозрением на заболевание и установления медицинского наблюдения за контактными лицами; определен предварительный алгоритм лабораторной диагностики в случае выявления лиц с подозрением на коронавирусную инфекцию; приняты меры по обучению медицинского персонала.

«Роспотребнадзором введен мониторинг за рейсами, прибывающими из КНР, по состоянию на 23.01.2020 случаев подозрений на коронавирусную инфекцию не выявлено», - отмечается в сообщении.

В сообщении говорится, что «по информации Государственного комитета по вопросам гигиены и здравоохранения КНР, по состоянию на 23.01.2020 в мире зарегистрировано 633 подтвержденных случая заболевания, вызванного новым коронавирусом (2019-nCoV), из них 625 - в 25 регионах КНР (преимущественно в г. Ухань, а также в Пекине, Шанхае и провинции Гуандун), 4 в Таиланде, по 1 в Японии, Республике Южная Корея, США, Тайвань, включая 17 с летальным исходом. На данный момент известно о 15 заражённых медработниках и очевидна передача вируса от человека к человеку».

«Власти провинции Хубэй ввели ограничительные мероприятия по перемещению людей в г. Ухань, запрет на междугородние и международные рейсы из городского округа Хуанган, а также прекратили работу кинотеатров и баров. В городском округе Эчжоу прекращена работа железнодорожной станции. Пекин отменил часть крупных мероприятий, включая новогодние ярмарки», - говорится в сообщении.

В нем также отмечается, что в целях недопущения распространения случаев заболеваний, вызванных новым коронавирусом в Российской Федерации, российским туристам, выезжающим в КНР, необходимо соблюдать меры предосторожности.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; РОССИЙСКИЙ ПРОФСОЮЗ МОРЯКОВ СОВЕТУЕТ ЭКИПАЖАМ ИЗБЕГАТЬ РЕЙСОВ ЧЕРЕЗ АЭРОПОРТЫ СТРАН, ГДЕ ЗАФИКСИРОВАН КОРОНАВИРУС**

Профсоюз рекомендует российским морякам избегать перелетов через аэропорты стран, где зафиксированы случаи нового коронавируса, сообщил агентству «Интерфакс - Дальний Восток» председатель Дальневосточной региональной организации Российского профсоюза моряков Николай Суханов.

«Российский профсоюз моряков рекомендует членам экипажей судов по возможности избегать рейсов или транзитов через аэропорты стран, где зафиксированы вспышки китайской пневмонии. Если это невозможно, внимательно следить за своим самочувствием, придерживаться мер предосторожности, а в случае подозрений на ОРВИ обратиться в медучреждение», - сказал он.

Моряки - та категория работников, которая посещает разные страны и часто совершает транзиты в аэропортах, они должны понимать опасность нового вируса.

По словам Суханова, порядка 70% работающих на Дальнем Востоке моряков так или иначе соприкасаются с КНР.

«КНР - наш активный торговый партнер, в порты Китая часто заходят наши суда, там проводятся ремонты судов. Думаю, для дальневосточников опасность выше, чем у моряков из западных регионов», - добавил он.

Как сообщалось, Роспотребнадзор рекомендует российским туристам до стабилизации эпидемиологической обстановки, связанной со случаями заболевания, вызванными новым коронавирусом в Китайской Народной Республике (КНР), воздержаться от посещения этой страны.

Ведомством с первых дней ситуации организован мониторинг за эпидемиологической обстановкой, приняты дополнительные меры по усилению санитарно-карантинного контроля в пунктах пропуска через государственную границу РФ, отработан алгоритм действий медицинского персонала при подозрении на новую коронавирусную инфекцию.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; МИД РФ РЕКОМЕНДУЕТ РОССИЯНАМ УЧИТЫВАТЬ СИТУАЦИЮ С КОРОНАВИРУСОМ ПРИ ВЫЕЗДЕ ЗА РУБЕЖ**

МИД РФ видит угрозу распространения нового коронавируса, рекомендует россиянам учитывать этот фактор при выезде за рубеж, заявила официальный представитель российского внешнеполитического ведомства Мария Захарова.

«Мы со своей стороны рекомендуем российским гражданам учитывать складывающуюся ситуацию при планировании и совершении зарубежных поездок», - сказала Захарова на брифинге в четверг.

Она отметила, что «болезнь затронула, прежде всего, город Ухань, это провинция Хубэй, город Пекин, провинция также Гуандун», и «есть вероятность более широкого распространения» нового коронавируса.

По словам Захаровой, Роспотребнадзор в координации с российскими диппредставительствами в Китае «внимательно отслеживает ситуацию и осуществляет санитарно-карантинный контроль в пунктах пропуска через государственную границу и на приграничных территориях».

## **RNS; 2020.23.01; В РОССИИ УСИЛИЛИ КОНТРОЛЬ ЗА БАГАЖОМ ПАССАЖИРОВ ИЗ АЗИИ ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА**

Россельхознадзор усилил контроль за ввозом продукции в ручной клади и багаже приезжающих из стран Юго-Восточной Азии после появления информации о вспышке пневмонии, вызванной новым штаммом коронавируса из Китая. Об этом сообщили RNS в пресс-службе ведомства.

«Россельхознадзор усилил контроль за ввозом продукции в ручной клади и багаже приезжающих из стран Юго-Восточной Азии. Такие меры были введены после появления информации о вспышке пневмонии, вызванной новым штаммом коронавируса», – говорится в сообщении.

Инспекторы Россельхознадзора работают в пунктах пропуска через границу России совместно с таможенной службой.

«Не допускается к ввозу животноводческая продукция без заводской упаковки, превышающая допустимые 5 кг и не прошедшая термическую обработку», – рассказали в ведомстве.

Есть основания предполагать, что заболевание является зоонозом, то есть его природный резервуар – животные. В этой связи Россельхознадзор рекомендует путешествующим в страны Юго-Восточной Азии ограничить контакты с ними, добавили в ведомстве.

<https://rns.online/transport/V-Rossii-usilili-kontrol-za-bagazhom-passazhirov-iz-azii-iz-za-koronavirusa-2020-01-23/>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; РФ НЕ ОСТАНАВЛИВАЛА АВИАСООБЩЕНИЕ С КИТАЙСКИМ ГОРОДОМ УХАНЬ, ГДЕ ВЫЯВЛЕН НОВЫЙ ТИП КОРОНАВИРУСА - ИСТОЧНИК**

Ограничений прямого авиасообщения между российскими аэропортами и китайским городом Ухань, где произошла вспышка нового типа коронавируса, не вводилось, сообщил «Интерфаксу» информированный источник.

«С российской стороны никаких ограничений на полеты в Ухань нет. Препятствий к выполнению рейсов в соответствии с расписанием с российской стороны нет», - сказал источник.

Тем не менее, по его словам, не исключены переносы рейсов по инициативе китайской стороны. «Если авиаперевозчик физически не сможет выполнить рейс, например, в связи с закрытием аэропорта или введением запрета от местных властей, тогда возможны изменения в расписании. Информация должна быть доведена до пассажиров заранее», - сказал источник.

Из Москвы в Ухань прямой рейс выполняет китайская компания China Southern. Далее после посадки в Ухани самолет летит в Гуанчжоу. Рейс выполняется из «Шереметьево» по средам, пятницам и воскресеньям.

Как следует из расписания на сайте аэропорта «Шереметьево» накануне рейс в Ухань был выполнен. Лайнер вылетел из «Шереметьево» с задержкой в 14 минут в 21:54 мск. Ближайший рейс из Ухани в Москву ожидается в пятницу в 19:25 мск.

При этом авиакомпания ранее обещала бесплатно менять и возвращать билеты в Ухань на даты с 15 января по 29 марта включительно. Как следует из сообщения перевозчика, особые условия применимы к билетам China Southern Airlines, номера которых начинаются с 784 и маршрутам билетов, включающих перелеты из/в/через Ухань. При этом билеты должны были быть приобретены до 31 января.

«Для билетов, соответствующих требованиям, действуют специальные условия возврата. China Southern возместит плату за неиспользованные сегменты/билеты без взимания сбора за возврат (включая невозвратные билеты). Возможно также бесплатно изменить дату вылета. Для того, чтобы вернуть билет/изменить дату или получить консультацию по возврату, необходимо обратиться по месту его приобретения», - говорится в сообщении.

## **ВЕДОМОСТИ; ЕЛЕНА ВАВИНА; АРТУР ТОПОРКОВ; 2020.24.01; СПГ СТАНЕТ ОСНОВНЫМ ГРУЗОМ НА СЕВЕРНОМ МОРСКОМ ПУТИ К 2035 ГОДУ; ЕГО ДОЛЯ В ПЕРЕВОЗКАХ ДОЛЖНА СОСТАВИТЬ 80%**

Сжиженный природный газ (СПГ) будет основным грузом, транспортируемым по Северному морскому пути до 2035 г., следует из проекта Стратегии развития Арктики, разработанного Минвостокразвития. «Ведомости» изучили копию документа, его достоверность подтвердили три человека, включая двух федеральных чиновников.

В 2018 г. перевозки грузов по Северному морскому пути составили 20,2 млн т, в 2024 г. должны вырасти до 80 млн т, в 2030 г. – до 120 млн т и к 2035 г. – до 160 млн т, причем транзитные грузы вырастут с 0,49 млн до 10 млн т.

При этом в 2018 г. производство СПГ в Арктике составило 10,6 млн т, он транспортируется по морю. Согласно стратегии его производство вырастет до 46,7 млн т в 2024 г., 73,5 млн т в 2030 г. и 120 млн т в 2035 г. В итоге к концу действия программы СПГ будет занимать 80% российских грузов, транспортируемых по Северному морскому пути.

Таким образом, развитие морского пути фактически будет зависеть от добычи и переработки газа и в меньшей степени – нефти. Авторы стратегии ожидают рост доли арктических нефти и газа в общей российской добыче. Так, в 2018 г. в Арктике было добыто 82,7% от общероссийской добычи газа (или 606 млрд куб. м), к 2035 г. этот показатель должен вырасти до 92% в 2035 г. (или 782–850 млрд куб. м исходя из прогноза в Энергостратегии России).

Пока в Арктике построен только один СПГ-завод – «Ямал СПГ» «Новатэка». В 2020 г. компания рассчитывает запустить его четвертую технологическую линию, после чего фактическая мощность производства СПГ составит около 19 млн т в год. Действующая стратегия «Новатэка» предполагает рост производства сжиженного газа до 57 млн т в год к 2030 г., но предправления компании Леонид Михельсон неоднократно говорил, что эта планка может быть пересмотрена до уровня 65–75 млн т год. «Новатэк» уже приступил к реализации проекта «Арктик СПГ – 2» – завод мощностью 19,8 млн т предполагается запускать тремя очередями с 2023–2025 гг. Кроме того, Михельсон говорил о планах построить «Обский СПГ» (5 млн т, запуск в 2022–2023 гг.). В более отдаленной перспективе новым проектом «Новатэка» станет «Арктик СПГ – 1» (19 млн т в год) – компания уже формирует для него ресурсную базу, но о конкретных сроках строительства пока не сообщала.

По итогам 2018 г. на расположенные в Арктике нефтяные месторождения пришлось около 17,3% от общей добычи в России, или чуть более 96 млн т. К 2035 г. согласно документу эта доля должна составить 25% (или 123–138 млн т). Крупнейшими игроками в регионе являются «Газпром нефть» и «Роснефть». Основные действующие проекты «Газпром нефти» в Арктике – Приразломное, Новопортовское и Восточно-Мессояхское (СП с «Роснефтью») месторождения. Суммарная добыча на них в 2018 г. составила чуть менее 15 млн т нефти. Одним из крупнейших новых проектов «Газпром нефти» в регионе может стать освоение ачимовских залежей Ямбургского месторождения. Уровень добычи на нем может составить около 8 млн т, сообщил заместитель предправления компании Вадим Яковлев.

«Роснефть» пытается разрабатывать шельф с суши на Хатангском месторождении. В 2014 г. «Роснефть» и ExxonMobil открыли месторождение «Победа» в Карском море. «Роснефть» с «Нефтегазхолдингом» реализует в Арктике проект «Восток ойл», который объединяет месторождения Лодочное, Тагульское и уже работающие Ванкорское и Пайяхское. Этот кластер может обеспечить добычу до 100 млн т нефти к 2030 г.

Ранее по теме: Расходы на развитие Северного морского пути оценили в 900 млрд рублей. Реализация стратегии должна, помимо прочего, стимулировать разработку новых нефтегазовых провинций, глубокую переработку нефти и производство сжиженного природного газа, говорится в документе. Для этого предлагается расширять производство на имеющихся и строящихся СПГ, осваивать газовые и нефтяные месторождения и развивать газо- и нефтепроводы, а также развивать нефтегазовый сервис, создавая для этого промышленные центры в населенных пунктах Арктики.

СПГ-заводы «Новатэка» и «Восток оила» могут быть интересны в том числе для иностранных инвесторов, но их рентабельность зависит от налоговых послаблений, говорит старший директор Fitch Ratings Дмитрий Маринченко. В то же время слишком быстрый вывод на рынок больших объемов СПГ может привести к обрушению цен – как это происходит сейчас из-за лавинообразного роста производства СПГ в США, рассуждает Маринченко: «Не факт, что Китай и другие рынки смогут легко абсорбировать эти объемы».

Реализация всех заявленных СПГ-проектов позволит производить 70 млн т СПГ после 2025 г., посчитала консультант Yugon Consulting Екатерина Колбикова. После 2030 г. с учетом проекта «Арктик СПГ – 3» производство может вырасти до 90 млн т. «Решение о строительстве заводов СПГ в Арктической зоне могут принять и другие компании», – говорит Колбикова.

Сейчас в мире наблюдается избыток предложения СПГ, но уже с 2021 по 2023 г. ожидается снижение активности вводов новых таких проектов, говорит Колбикова. Она ожидает, что следующий цикл массовых вводов может привести к избытку потенциального мирового производства СПГ в 35 млн т в 2024 г. и в 50 млн т в 2025 г. «После 2025 г., когда практически полностью завершатся текущие «стройки», может появиться импортная ниша и улучшиться ценовой климат, что даст возможность российским заводам, которые планируют запуск в эти годы, эффективно размещать СПГ на внешнем рынке», – говорит Колбикова.

Минэнерго России участвовало в разработке документа, сказал его представитель: «Ресурсная база Ямала позволяет достичь обозначенных в документе показателей». Минэкономразвития и Минвостокразвития отказались от комментариев, «Роснефть», «Газпром», «Газпром нефть» и «Новатэк» не ответили на запросы «Ведомостей».

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/01/23/821376-spg-stanet>

### **ТАСС; 2020.23.01; В СИМФЕРОПОЛЕ К 2024 ГОДУ 85% ДОРОГ ПРИВЕДУТ К НОРМАТИВУ ПО НАЦПРОЕКТУ**

Власти Республики Крым рассчитывают к 2024 году отремонтировать 85% дорог в Симферополе и Симферопольском районе, на эти цели по нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД) выделяется более 3,3 млрд рублей, сообщил ТАСС министр транспорта республики Сергей Карпов.



В январе 2019 года глава республики Сергей Аксенов раскритиковал состояние дорог в Симферополе, сообщив, что оно в отдельных районах города таково, что по ним не может проехать даже автомобиль повышенной проходимости, а новое асфальтовое покрытие необходимо 50% городских дорог.

«По итогам реализации проекта доля региональной дорожной сети в нормативном состоянии составит не менее 38,8%, дорожной сети Симферопольской городской агломерации - не менее 85%», - сообщил Карпов. По его словам, протяженность автодорог регионального и межмуниципального значения в регионе составляет 6,1 тыс. км, из них в нормативном транспортно-эксплуатационном состоянии находятся 23,5%.

В целом в 2020 году, отметил министр, в рамках нацпроекта БКАД в регионе планируется отремонтировать 49 республиканских автодорог общей протяженностью 175,2 км. Общий объем финансирования составит 3,7 млрд рублей, в 2019 году - 2,3 млрд рублей.

В сентябре 2019 года в ходе совещания с регионами о ходе реализации «дорожного» нацпроекта бывший вице-премьер РФ Максим Акимов называл ситуацию в Крыму плачевной, поскольку в регионе было выполнено чуть больше 23% от запланированного объема работ.

<https://tass.ru/ekonomika/7585695>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.24.01; ГЛАВА ГИБДД ПОПРОСИТ МИНТРАНС ВКЛЮЧИТЬ ТОМСКУЮ ОБЛАСТЬ В ЧИСЛО ПЕРВЫХ РЕГИОНОВ ПО ФИНАНСИРОВАНИЮ МОДЕРНИЗАЦИИ ДОРОГ**

Начальник ГИБДД РФ Михаил Черников предлагает включить Томскую область в число первых регионов, которым будет выделено финансирование в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные дороги».

«Я буду ходатайствовать перед Росавтодором и министром транспорта, который руководит нацпроектом, чтобы первоочередные финансовые поступления были направлены в Томскую область», - сказал Черников на совещании в Томске в пятницу.

По его словам, Томской области необходимо провести мероприятия по разделению транспортных потоков искусственными сооружениями, чтобы снизить количество погибших в ДТП.

«По нацпроекту мы должны достигнуть нулевой смертности на дорогах к 2030 году. Но есть проблема в Томской области по инженерным мероприятиям и, в частности, разделению транспортных потоков. Мы фактически откатились к 2016 году по количеству погибших на дорогах», - отметил Черников.

В свою очередь губернатор Томской области Сергей Жвачкин сообщил, что в 2019 году дорожные аварии унесли жизни 101 человека.

«В 2019 году существенно улучшили качество дорожного покрытия, вложив в ремонт, содержание и развитие дорог по всей области свыше 6,5 млрд рублей. Это беспрецедентная для Томской области сумма. Но главная цель национального проекта - не километры нового асфальта, а безопасность водителей и пешеходов», - сказал Жвачкин.

Он призвал власти и органы внутренних дел решать проблему смертности на дорогах нестандартными методами.

## **РБК; 2020.23.01; НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ БУДЕТ ЗАКУПАТЬ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ В РАМКАХ БКАД; АВТОБУСЫ, ТРАМВАИ И ТРОЛЛЕЙБУСЫ ПЛАНИРУЕТСЯ БРАТЬ В ЛИЗИНГ НА 5 ЛЕТ ЗА 40% ЦЕНЫ, ПРИ ЭТОМ СТАВКА ПО ДОГОВОРАМ АРЕНДЫ СОСТАВИТ 10-12%**

Нижегородская область намерена участвовать в закупках пассажирского транспорта в рамках нового федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» (входит в нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»).

Как сообщили в пресс-службе кабмина, проектом предусмотрено предоставление транспорта в лизинг за 40% от начальной стоимости, остальные 60% компенсирует федеральный бюджет. Договора аренды будут заключаться сроком на пять лет под 10-12% годовых: по такой схеме могут быть приобретены новые автобусы на газомоторном

топливе, троллейбусы и трамваи. Заявку необходимо будет направить в **Минтранс России** до 3 февраля.

Ранее сообщалось, что министерство транспорта и автомобильных дорог Нижегородской области готовит пятилетнюю программу обновления парков муниципальных транспортных предприятий. В 2019 году новый подвижной состав приобретался для Арзамаса, Дзержинска и Нижнего Новгорода, для которых закупили 17, 52 и 200 автобусов соответственно.

С 1 января правительство региона получило полномочия по управлению сетью маршрутов общественного транспорта в Нижнем Новгороде, Дзержинске, Кстове, Арзамасе, Балахне, Богородске, Городце и на Бору. Для этих городов предусмотрено создание единого оператора, который будет утверждать маршруты общественного транспорта и проводить конкурсы по выбору перевозчиков.

За обслуживание маршрута муниципальные или частные предприятия будут получать фиксированную плату, указанную в конкурсной документации и не зависящую от количества перевезенных людей, при этом все деньги за перевозку пассажиров через автоматическую систему оплаты проезда (АСОП) будут поступать в бюджет. Со своей стороны власти намерены обеспечить модернизацию трамвайной и троллейбусной инфраструктуры, а также полностью обновить подвижной состав транспортных парков. Расходы на реализацию проекта предварительно оцениваются в 44 млрд руб.

<https://nn.rbc.ru/nn/freenews/5e29c33d9a79471dbf251519>

## **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕЛИЗАВЕТА КАРПОВА; 2020.24.01; МЫ ЗНАЕМ, ЧЕМУ УЧИМ!; В ГУМРФ ИМЕНИ АДМИРАЛА С.О. МАКАРОВА ГОТОВЯТ СПЕЦИАЛИСТОВ ВЫСОКОЙ КВАЛИФИКАЦИИ**

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова по праву считается флагманом морского образования в России. Его выпускников отличают высокий профессионализм, компетентность, верность морскому делу. О специфике подготовки кадров для водного транспорта, перспективных направлениях и роли работодателя в процессе обучения корреспонденту «ТР» рассказал проректор по образовательной деятельности Сергей СОКОЛОВ.

– В чем специфика подготовки современных специалистов морского и речного транспорта?

– Специфика конкретно нашего университета – наличие программ подготовки членов экипажей и судов по специальностям «судовождение», «эксплуатация судовых энергетических установок», «эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики», «техническая эксплуатация транспортного радиооборудования». Каждая из них соответствует международным требованиям. Всего пять вузов страны, подведомственных Росморречфлоту, осуществляют подготовку специалистов плавсостава морского и речного транспорта.

В частности, Макаровка – единственный в России и мире вуз, в котором с 1958 года осуществляется подготовка специалистов для эксплуатации гражданских атомных судов. С открытием в университете Центра морских арктических компетенций появилась возможность подготовки целевой аудитории из числа студентов для обеспечения потребностей атомного ледокольного флота в необходимом персонале, а также повышения квалификации и переподготовки специалистов.

Хотелось бы отметить, что университет официально получил международную аккредитацию для четырех инженерных береговых программ бакалавриата, реализуемых Институтом водного транспорта: «Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов» (профиль – эксплуатация портового перегрузочного оборудования и транспортных терминалов), «Электротехника и электроэнергетика» (профиль – электропривод и автоматика), «Кораблестроение, океанотехника и системотехника объектов морской инфраструктуры» (профиль – судовые энергетические установки), «Кораблестроение, океанотехника и системотехника объектов морской инфраструктуры» (профиль – судостроение). Получение международной аккредитации – это признание высокого уровня перечисленных программ университета, их соответствия

международным стандартам подготовки инженеров–бакалавров береговых специальностей. Аккредитованные программы занесены в базу данных Инженерного совета Великобритании и института IMarEST.

– Какие направления подготовки вы считаете наиболее перспективными относительно процесса подготовки отраслевых кадров?

– На мой взгляд, все направления подготовки, реализуемые в нашем вузе, имеют отраслевую перспективу, причем довольно радужную. Во–первых, это обусловлено тем, что каждое из них неразрывно связано с отраслью, имеет четкую привязку к ней. Разумеется, степень этой привязки разнится, ведь перспектива определяется не только нашим или административным видением, но и уровнем востребованности конкретного направления на рынке труда, а также среди абитуриентов.

Во–вторых, мы заинтересованы в том, чтобы удовлетворять спрос на высококвалифицированных транспортных специалистов, поэтому «держим руку на пульсе», регулярно сверяем свои соображения с пожеланиями потенциальных работодателей, с интересами самих абитуриентов. На данный момент в университете представлено много интересных направлений подготовки, которые уже нашли своего студента. Это «информационная безопасность», «технология транспортных процессов», «управление водным транспортом и гидрографическое обеспечение судоходства», «кораблестроение, океанотехника и системотехника объектов морской инфраструктуры». Очень популярно направление «юриспруденция», профиль «правовое обеспечение деятельности водного транспорта». Даже при отсутствии бюджетных мест мы в 2019 году набрали четыре группы студентов. Именно перечисленные направления, на мой взгляд, можно считать наиболее перспективными, так как наблюдается интерес всех контрагентов.

– Перспектива – это дело будущего, а что насчет проблем насущных? Какие актуальные направления подготовки реализуются университетом на сегодняшний день, что планируется?

– Да, вы правы. Оценка перспективности не всегда может быть объективной, а об актуальности конкретных направлений можно судить уже сейчас. Университет принимает активное участие в реализации национальной программы «Цифровая экономика Российской Федерации». Мы отмечаем, что в связи с этим год от года растет популярность соответствующих программ информационного профиля. В частности, в 2019 году сверх контрольных цифр приема были набраны дополнительно 5 групп на места с оплатой стоимости обучения на направления: «прикладная математика и информатика», «информационные системы и технологии», «прикладная информатика», «информационная безопасность», «информационная безопасность автоматизированных систем».

Да, в головах многих потенциальных студентов, а уж тем более их родителей, не всегда сразу удается вызвать четкую ассоциацию перечисленных направлений с транспортным вузом. Но хотелось бы отметить, что абитуриенты, поступавшие на перечисленные направления, делали свой выбор в пользу университета осознанно. Об этом нам позволяет говорить высокий проходной балл. Значит, нам было выказано доверие, которое мы непременно оправдаем.

В связи с этим нами уже запланировано расширение спектра формируемых цифровых компетенций, внедрение онлайн–курсов, дальнейшее развитие электронной информационно–образовательной среды университета, формирование индивидуальных образовательных траекторий.

– Каким образом в университете распределены программы целевого обучения?

– В 2019 году 13 предприятий заключили договоры о целевом обучении с поступающими на программы высшего образования: ФБУ «Администрация «Волго–Балт», ФГБУ «Главрыбвод», ФГБУ «АМП Балтийского моря», ФБУ «Администрация «Беломорканал», ООО «Газпром флот», ФГУП «Росморпорт», СПбГУП «Санкт–Петербургский информационно–аналитический центр», АО «Средне–Невский судостроительный завод» и другие.

Всего в 2019 году в вуз поступил 41 человек по договорам о целевом обучении, в том числе на программы специалитета и бакалавриата: по очной форме – 35 человек, по

заочной – 4 человека и 2 на программы магистратуры по очной форме. Наибольшим спросом в этот раз среди студентов–целевиков пользовались такие направления подготовки, как «судовождение» – зачислены 9 человек по очной форме, и «строительство» – зачислены 4 человека по очной форме обучения.

Однако в процессе приема документов мы столкнулись с некоторыми трудностями в области понимания самими абитуриентами сути заключаемого с предприятием договора. Во–первых, наличие такового – это не стопроцентная гарантия поступления, а лишь попадание в похожий на стандартный конкурс, только среди целевиков. Это связано с тем, что университет не может принять абитуриента только на основании готового контракта с работодателем. Репутация для вуза важнее, и мы тоже хотим регулировать набор, отбирать лучших.

Во–вторых, договор о целевом обучении, с которым студент поступил по квоте, расторгнуть нельзя. При неисполнении условий договора на стороны накладываются санкции, даже в случае отчисления. Считаем, что эту информацию должен знать каждый потенциальный абитуриент нашего, да и любого университета.

– Какие российские и зарубежные компании выступают заказчиками кадрового резерва у ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова?

– Стратегическими партнерами университета являются: ПАО «Газпром» и его дочерние предприятия, ОАО «НК «Роснефть», ПАО «Совкомфлот», ФГУП «Росморпорт», ФГУП «Атомфлот», ФГУП «ОАО «Торговый порт Приморск», ФБУ «Администрация «Волго–Балт», ОАО «Компания Усть–Луга», Stena Drilling и другие.

Отдельного внимания заслуживает список наших работодателей, среди которых крупные судоходные, круизные, логистические, сивидорные, сюрвейерские, транспортно–экспедиторские компании, судостроительные и судоремонтные предприятия, порты, администрации бассейнов внутренних водных путей. Студенты и курсанты не только трудоустраиваются в перечисленные компании, но и во время учебы проходят там производственную и преддипломную практику, приобретают необходимые навыки и компетенции.

– Имеют ли возможность работодатели влиять на образовательный процесс или же «подключаются» перед выпуском курсантов?

– В соответствии с требованиями ФГОС мы регулярно привлекаем руководителей и ведущих специалистов отрасли к образовательному процессу. Они выступают в качестве лекторов, проводят практические занятия, курируют практику курсантов и студентов на базе конкретных предприятий.

В частности, требования, высказанные работодателем относительно необходимых компетенций будущего специалиста, учитываются при разработке образовательных программ. Также они привлекаются к проведению внешней оценки качества образования в вузе, в том числе при подготовке экспертных заключений по образовательным программам.

На мой взгляд, важно отметить, что у студентов и курсантов тесная связь с производством формируется уже с первых лет обучения. Будущие специалисты выполняют курсовые проекты, а в дальнейшем и выпускные квалификационные работы с ориентацией на конкретных заказчиков из числа потенциальных работодателей.

Что касается более масштабной работы, то у университета есть определенные договоренности с рядом компаний. В частности, Российский морской регистр судоходства, ПАО «НК «Роснефть» и ПАО «Совкомфлот» выделяют на конкурсной основе дополнительное стипендиальное обеспечение для студентов и курсантов университета. Совместно с работодателями университет успешно реализует ряд научно–образовательных проектов, которые проходят в форме конференций, «круглых столов», семинаров и мастер–классов.

– Каким образом организована производственная и преддипломная практика студентов?

– Организация и проведение производственной практики осуществляются в соответствии с требованиями федеральных государственных образовательных стандартов высшего образования. Все виды практики обеспечены соответствующими программами, которые содержат требования и методические указания по проведению практики, индивидуальные задания, а также требования по составлению и защите отчетов по практике.

Производственная практика осуществляется на основе договора между вузом и организациями, предоставляющими места для прохождения практики. Студенты и курсанты проходят производственную и преддипломную практику, приобретают необходимые навыки и компетенции, что способствует успешному трудоустройству на штатные должности.

Современные образовательные стандарты переносят акцент на практическую подготовку студентов и курсантов. Так, в рамках ФГОС 3++ по специальностям плавсостава четко прописаны практика и тренажерная подготовка, позволяющие будущим выпускникам получить свой первый рабочий диплом. Практику курсанты проходят на производственных судах морского флота отечественных и зарубежных компаний, учебно-береговой базе университета на о. Западный Березовый, а также на парусном учебном судне «Мир».

Для того чтобы освоить образовательную программу и получить документальное подтверждение в виде диплома, курсанту необходимо пробыть в море не менее 12 месяцев. К этому времени прибавляются 2 месяца судоремонтной практики. После прохождения всех этапов выпускник получает диплом не только о высшем образовании, но и морского рабочего, который пригодится ему в дальнейшей деятельности.

– Ведется ли какая-либо статистика в отношении трудоустройства выпускников университета?

– Да, в этом нам помогает система распределения выпускников очной формы обучения плавательным специальностям, которая основана на конкурсном отборе. На предварительное распределение приглашаются представители заинтересованных организаций, в их число входят ПАО «Северо-западное судоходства», ПАО «Совкомфлот», ФГУП «Росморпорт», ОАО «Мурманское морское пароходство», ФГУП «Атомфлот», ОАО «Северное морское пароходство», Teekay Shipping Ltd. Baltic Group International, Dynagas, Stena AB, а также портов: ОА «Морской порт Санкт-Петербург», ОАО «Мурманский морской торговый порт», судостроительных и судоремонтных предприятий: ЗАО «Канонерский судоремонтный завод», ООО «Балтийский завод – Судостроение». Также в вузе ежегодно проводятся ярмарки вакансий с участием представителей организаций транспортной отрасли.

Как правило, уже на этапе защиты выпускной квалификационной работы мы приблизительно знаем о том, куда пойдет работать тот или иной выпускник, что помогает нам в ведении статистики. После его трудоустройства мы поддерживаем связь, узнаем особенности деятельности, помогаем справиться с трудностями, хотя такие случаи возникают редко. Это стало возможным благодаря воспитательной работе, которая осуществляется сотрудниками нашего университета во время обучения курсантов и студентов. Однако, попадая в компанию, наш выпускник должен понимать, что каждая организация будет «лепить» специалиста под себя. Нашим молодым людям легче – благодаря тесной связи с производством с самого начала обучения они могут заранее выбрать себе место работы и уже приобретать те компетенции, которые требуются в конкретной области.

В частности, в рамках развития и актуализации вариантов дальнейшего взаимодействия с организациями и предприятиями университет начал реализацию пилотного проекта по работе с кадровыми подразделениями отраслевых организаций в социальной сети «ВКонтакте». Теперь любой заинтересованный работодатель имеет возможность разместить информацию о вакансиях в официальной группе Макаровки, а курсант или студент университета – ознакомиться с актуальными вакансиями и местами для прохождения практики в ведущих компаниях морской отрасли и не только. В таком случае мы также можем фиксировать отклики студентов и отслеживать трудоустройство.

– Как в университете относятся к тренду перехода на «цифру»?

– Конечно, мы не можем упустить из своего поля зрения этот тренд, соответствующую тенденцию. Образовательный процесс – сложная система, любое вмешательство в которую должно быть взвешено и рассмотрено с точки зрения необходимости. Нам близка идея внедрения в образование новых способов подготовки кадров, в том числе использования цифровых возможностей для этого. Однако с нашей точки зрения цифровизация не может восприниматься как самостоятельная цель, а, скорее, выступает в

роли средства. Должен получиться некий симбиоз классического образования с сегментарным применением той самой «цифры». В первую очередь нам важно дать понять курсанту или студенту – будущему специалисту транспортной отрасли, что тот же электромеханик – это не человек в моторном масле, а высококвалифицированный специалист, умеющий работать руками, но все же обладающий необходимым набором цифровых компетенций.

– Чем, на ваш взгляд, ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова отличается от других транспортных вузов, чем привлекает будущих моряков?

– Главная особенность вуза – нам самим понятно, чему и кого мы учим, к какому стремимся результату. В соответствии с этим и студентам понятно, что от них требуется, куда они должны прийти в конце обучения. Мы действительно открыты для диалога, для любых абитуриентов, а впоследствии и для студентов. Однако они должны понимать, что мы учим нашему ремеслу, а это процесс долгий, кропотливый и трудоемкий. К нему нужно быть готовыми. Но мы все одна семья, что обязывает нас помочь, научить, вовремя подсказать. В этой честности, я бы даже сказал – прозрачности, и есть наша главная особенность!

<http://transportrussia.ru/item/5389-my-znaem-chemu-uchim.html>

## **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2020.24.01; ЦИФРОВАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ; В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ – ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ПРОЕКТЫ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА И ЛОГИСТИКИ**

Эта тема была одной из ключевых на большинстве отраслевых мероприятий минувшего года. И это неудивительно. Отличительной чертой происходящей цифровой трансформации является повышение роли бизнеса – разработчика и основного потребителя инновационных решений, продуктов и сервисов, инициатора проектных, инфраструктурных и регуляторных новаций. Поэтому крайне важно наладить конструктивный диалог бизнеса и государства. Одной из площадок для такого диалога и последующей совместной реализации проектов цифровой трансформации стала созданная российским бизнесом при поддержке **Минтранса России** ассоциация «Цифровой транспорт и логистика» (ЦТЛ), которая объединила представителей всех видов транспорта.

Цифровая вертикаль

Так, в рамках стратегического форума ассоциации «ЦТЛ» состоялись пленарная дискуссия и «круглые столы», где эксперты обсуждали перспективные проекты цифровой трансформации в сфере транспорта и логистики, предлагали рецепты распространения лучших практик цифровой трансформации ведущих российских компаний транспортной отрасли.

Заместитель министра транспорта РФ Алексей Семенов, открывая дискуссию, заметил, что во всем мире транспортный комплекс является крупнейшим потребителем цифровых технологий и решений. Учитывая геополитическое расположение нашей страны, ее транзитный потенциал, российский транспортный комплекс должен идти в ногу с мировыми трендами в части внедрения цифровых технологий. «Задача цифровой трансформации транспорта – повысить производительность, безопасность и качество транспортных систем без увеличения вложений в инфраструктуру», – сказал Алексей Семенов. Особую значимость внедрение цифровых технологий приобретает при реализации национальных проектов – БКАД и КППИ.

Заместитель генерального директора ФГУП «ЗащитаИнфоТранс» Виктор Парахин рассказал об основных проектах, выполняемых предприятием. На рынке «ЗащитаИнфоТранс» известна как оператор Единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ), она участвует в реализации всей цифровой вертикали трансформации транспорта. Собственно, история про цифровую платформу транспортного комплекса начинается с больших данных на транспорте, сказал Виктор Парахин.

«Мы в режиме реального времени собираем данные о пассажирах непосредственно от источников – систем резервирования и продажи билетов, регистрации пассажиров. Это

огромный объем данных, 8 млрд записей от 8 тыс. перевозчиков на всех видах транспорта из 139 стран мира. Собираем данные о транспортной инфраструктуре и транспортных средствах, готовимся к получению данных о грузах. Используем эти данные для создания и наполнения национальной модели транспортного комплекса. С каждым годом таких платформ становится все больше, в том числе и у субъектов транспортной инфраструктуры, – отметил он. – Чтобы работать с таким количеством данных на транспорте, нужно создавать отраслевую модель данных и закрепить это нормативно. На государственном уровне уже реализуется подобный проект – национальная система управления данными (НСУД). Все данные находятся в отраслях. Транспорт по объему данных и количеству источников занимает лидирующие позиции. Мы приступили к созданию своей отраслевой системы управления данными, которая будет взаимодействовать с НСУД. Это первый шаг к созданию цифровой платформы транспортного комплекса».

По словам Виктора Парахина, все эти платформы должны взаимодействовать друг с другом по единым правилам и стандартам, то есть необходим единый отраслевой механизм доверенного взаимодействия, безопасного обмена данными, который и станет основой доверенной цифровой среды на транспорте. «Этот механизм призван обеспечить цифровая платформа транспортного комплекса, отраслевая интеграционная сервисная шина доверенного взаимодействия (программное обеспечение, позволяющее объединять большое число платформ и приложений, а также организовать взаимодействие между ними на основе сервисов). Это позволит сделать перевозки грузов и пассажиров мультимодальными и безбумажными. Бизнес получит возможность обмениваться данными в процессе перевозки, но юридически значимые данные, необходимые государству, оригиналы электронных документов будут поступать в единый государственный информационный ресурс, который и будет расположен на цифровой платформе транспортного комплекса. Государственные контрольные органы через эту платформу будут иметь доступ к данным о перевозках», – пояснил он.

Предполагается, что на первом этапе такие сервисы, как электронная транспортная накладная, электронные путевые листы, электронные спецразрешения на перевозку тяжеловесных крупногабаритных грузов, опасных грузов, электронное резервирование времени пересечения государственной границы, будут предоставлены для мультимодальных грузовых перевозок. Чтобы все это работало, нужен реестр перевозчиков.

«Только внедрив цифровую платформу транспортного комплекса, мы сможем создать доверенную, единую цифровую транспортно–логистическую среду, которая позволит нам в реальном режиме времени безопасно обмениваться унифицированными, актуальными, проверенными данными о движении транспортных средств, доступности инфраструктуры, о грузе и его состоянии, о пассажире. Создав такую цифровую транспортно–логистическую среду, Россия сможет предоставить своим соседям лучшие и прозрачные услуги международных транспортных коридоров, транспортно–логистических центров, по сути превратив свою транспортную сеть в единый глобальный распределительный мега–хаб, в основе которого будет цифровая платформа транспортного комплекса РФ», – заявил Виктор Парахин.

8 платформ и 55 проектов

Участники мероприятия обсудили возможности цифровой трансформации во всех сегментах транспортного комплекса, и везде внедрение цифровых технологий дает ощутимый экономический эффект.

Например, в ОАО «РЖД» эффект от цифровизации до 2025 года составит 153 млрд руб., а косвенный эффект для экономики всей страны – 400 млрд руб., такие цифры привел директор по информационным технологиям ОАО «РЖД» Евгений Чаркин.

В конце октября 2019 года была утверждена стратегия цифровой трансформации ОАО «РЖД», взаимоувязанная с долгосрочной программой развития до 2025 года как по срокам, так и по объемам финансирования и эффективности. «Будут разработаны 8 платформ, затрагивающих пассажирские и грузовые перевозки, транспортно–логистические узлы, управление производственными процессами (тяга, инфраструктура) и

т. д., в общей сложности 55 проектов, часть из которых уже в действии», – проинформировал Евгений Чаркин.

Например, внедрение платформы «Тяговый подвижной состав» уже дало ощутимый эффект. Здесь одно из прорывных направлений – техническое зрение. Это отечественная разработка, данной технологией уже оборудованы 10 маневровых локомотивов, до 2025 года будут оборудованы 12 тыс. локомотивов. Ожидаемый эффект – увеличение пропускной способности железной дороги на 15–20%. Техническое зрение применяется и в проекте «Грузовой скорый», где помогает машинисту добиться увеличения скорости как минимум на 10%. Немаловажно и то, что новые технологии имеют серьезный экспортный потенциал наряду с другими продуктами, которые РЖД начинает активно продвигать на внешний рынок.

Компания «РЖД» является одним из крупнейших пользователей ERP–системы SAP, отвечающей за финансово–экономический блок и управление персоналом. Следуя идеологии импортозамещения, в рамках разработки платформы «Непроизводственные процессы» РЖД хочет перейти на аналогичную систему российской разработки. «Для нас это представляет определенный вызов. Мы не просто хотим заместить систему, в которую были вложены огромные деньги, мы хотим получить решения, которые через 3–5 лет улучшат нашу конкурентоспособность, – подчеркнул Евгений Чаркин. – Здесь мы рассчитываем на помощь государства, чтобы мотивировать качественный ответ на наш бизнес–заказ.

Все эти технологии являются финальной стадией цифровизации. По нашим оценкам, для успешной реализации стратегии цифровой трансформации в компании не хватает 2,5 тыс. разработчиков, то есть потребность в таких кадрах велика». Но ключевым моментом является изменение корпоративной культуры, что предполагает обучение и подготовку сотрудников, вовлеченных в процесс цифровой трансформации, создание института «агентов изменений», которые будут обучать других сотрудников, заниматься обобщением передового опыта и его распространением в компании.

**Эффективность и экономия**

Генеральный директор ПАО «Аэрофлот» Виталий Савельев, вспоминая свой приход в компанию в 2009 году, сказал, что на тот момент уровень цифровизации не превышал 35%. Сегодня Аэрофлот по уровню цифровизации занимает 4–е место в мире. «Если в 2009 году у нас было порядка 176 разрозненных цифровых решений, не связанных между собой, то сегодня мы перешли на промышленные платформы, к сожалению, пока импортные, которые дали нам возможность развития», – сказал Виталий Савельев.

О чем идет речь? В мире существует средний интегральный показатель соотношения количества пассажиров и сотрудников, когда на 1 млн пассажиров приходится 1 тыс. сотрудников. «Сегодня компания «Аэрофлот» (не группа) перевозит около 40 млн человек, то есть должна насчитывать порядка 40 тыс. человек, – пояснил Виталий Савельев. – У нас работают 24 тыс. человек. В том же 2009 году компания перевозила 8,6 млн человек, а численность почти в два раза превышала количество перевезенных пассажиров и составляла 14,7 тыс. Вот что такое цифровизация на современном этапе».

В 2019 году Аэрофлот собирается перевезти 60 млн пассажиров, а к 2023 году, когда будет 100–летие Аэрофлота, – 100 млн пассажиров. Для наращивания провозных мощностей нужна цифровизация, которая дает оценку рынка, помогает прогнозировать. Чтобы поставить на крыло отечественные самолеты – «Сухой Суперджет», МС–21, также необходимо обеспечить передовой уровень цифровизации, заметил глава компании.

Благодаря работе с большими данными (big data) удалось получить эффект в объеме 3,5 млрд руб. Интернет вещей позволил на 10% ускорить оборачиваемость воздушных судов, как результат – Аэрофлот вошел в пятерку самых пунктуальных компаний мира и стал первым в Европе по пунктуальности. Внедрение системы производственного обеспечения AMOS позволило существенно сократить расходы на техническое обслуживание самолетов, увидеть реальную картину состояния летной годности, технического обслуживания и ремонта воздушных судов Аэрофлота. Развитие онлайн–сервисов привело к тому, что 220 млрд руб. компания получает от продажи билетов на сайте и на гаджетах, что позволило сэкономить средства на офисах продаж. Результатом внедрения



цифровых технологий стало сокращение в 8 раз количества документов, представляемых в налоговую инспекцию.

«Цифровые решения позволяют Аэрофлоту повышать эффективность. Будущее за машинным обучением, искусственным интеллектом, только он может определить, какая цена будет приемлема для пассажиров и какая будет загрузка при этой цене. Технологии меняются, весь мир движется в этом направлении. На базе цифровизации разные компании могут объединяться и реализовывать наиболее сильные решения, которые позволят клиентам получать как можно больше качественных услуг по низкой цене», – выразил уверенность Виталий Савельев.

Поймать нелегала

А как обстоят дела в сфере пассажирских перевозок, конкретно – в сегменте межрегиональных перевозок автобусами, где ежегодно перевозятся порядка 130–150 млн пассажиров? Как сказал член совета директоров ООО «Технопасс» Александр Советников, сегодня перевозка автобусом стала намного опаснее по сравнению с поездом или самолетом, и вероятность пострадать в ДТП у пассажира межрегионального автобуса гораздо выше.

По оценкам эксперта, 50% рынка перевозок в межрегиональном сообщении пассажирским транспортом осуществляется в «серой зоне». Демпинг со стороны нелегалов, которые экономят на НДС, на проведении медицинских и техосмотров, составляет порядка 30–40% от цены билета. При этом нелегальные перевозчики успешно используют преимущества цифровых технологий – это и сервисы попутчиков, и агрегаторы, которые аккумулируют не только официальные билеты, но и перевозки по договорам фрахтования, а также регулярные перевозки под видом заказных, и социальные сети, и диспетчеры, которые обзванивают водителей, и те забирают пассажиров по пути следования, минуя автовокзалы. В результате 50% выручки и доходов проходят мимо официальных перевозчиков и автовокзалов. О каком развитии тогда можно говорить?

Очевидно, что в этом сегменте пассажирских перевозок нужно наводить порядок.

**Минтранс России** разработал и внедрил систему мониторинга и контроля межрегиональных пассажирских перевозок. Пилотный проект был запущен в 4 федеральных округах и показал эффективность цифровых технологий и автоматизации в борьбе с нелегальными перевозчиками. Речь не идет об установке на действующие автобусы дополнительных механизмов контроля, пояснил Александр Советников, напротив, задействуется уже созданная инфраструктура, включая «Платон». Благодаря этому удалось выявить нелегальных перевозчиков, выполняющих регулярные перевозки под видом заказных, сервисы попутчиков, которые перевозят пассажиров легковым транспортом, а также посадку пассажиров в пути, отметил он.

Таким образом, с помощью цифровизации создаются условия для повышения уровня безопасности пассажирских перевозок. Цифровая платформа позволяет создавать единые стандарты для всего рынка, что ведет к увеличению прибыли перевозчиков и автовокзалов, улучшению качества обслуживания пассажиров (электронный билет, мобильное приложение, посадка без распечатки билета), возможности подбирать пассажиров на остановочных пунктах, там, где это удобнее пассажиру. При этом контролирующие органы видят по цифровому следу всю картину в отрасли.

Сегодня в системе зарегистрированы 6,5 тыс. межрегиональных перевозчиков автобусным транспортом. Повсеместное внедрение цифровых технологий или заставит нелегалов выйти из тени, или им придется уйти с рынка.

Такси вызывали?

Важное место в сегменте пассажирских перевозок занимает такси. Генеральный директор ООО «Яндекс.Такси» Даниил Шулейко привел такие цифры: за последние 7 лет доля такси в Москве выросла с 0,2 до 3,3%, что стало результатом совместной работы компании и города.

«Яндекс» ведет активные разработки устройства для мониторинга внимания и усталости водителя в машине. Борется с водителями-гонщиками, уменьшая вероятность получения заказа или вовсе блокируя возможность работы, что в пять раз снизило количество нарушений скоростного режима водителями, работающими в системе. Одно из перспективных направлений деятельности – проверка достоверности водительского

удостоверения, что также позволит не допускать к работе водителей, лишенных водительских прав.

**Директор Департамента цифровой трансформации Минтранса России Дмитрий Баканов** сообщил, что **Минтранс** с 2020 года начинает работу по формированию государственной информационной системы «Навигация на автомобильных дорогах», основная задача которой – сбор первичных данных в онлайн–режиме о любых изменениях на дорогах, что поможет выстраивать оптимальный маршрут. Он призвал представителя «Яндекса» объединить усилия, чтобы компания могла использовать юридически значимые данные в своей системе.

## Пограничный контроль

Для того чтобы полностью реализовать транзитный потенциал нашей страны, нельзя уповать только на удачное расположение России между двумя мощными экономическими центрами на западе и на востоке. Необходимо внедрять цифровые сервисы, ускоряющие логистику, делать ее бесшовной, мультимодальной. Особенно это важно для сокращения времени при пересечении границы на пунктах пропуска. О наработках в этой сфере рассказал генеральный директор ООО «Глобальные системы автоматизации» Игорь Каширин.

В ходе работы над созданием концепции цифровых международных автомобильных пунктов пропуска были выявлены основные слабые места при пересечении границы. Прежде всего, это очереди, связанные с инфраструктурными проблемами. Применение современных цифровых технологий позволит ускорить трансграничный товарооборот и транзит машиногрузов.

В середине 2020 года планируется запустить два модернизированных пункта пропуска в Республике Бурятия и Забайкальском крае. Эти пункты будут включать несколько комплексов: автоматического распознавания государственных регистрационных знаков, автоматического взвешивания, весогабаритного контроля, сканирования грузового отсека и др., что позволиткратно увеличить их пропускную способность. Кроме этого, предусматривается возможность интеграции цифровой среды пункта пропуска с электронной цифровой пломбой, что позволит уйти от бумажного документооборота и перевести все в цифру.

Компании, не прошедшие цифровую трансформацию, не смогут выдержать конкуренцию, убежден председатель правления, президент ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (FESCO) Александрс Исуринс. Он положительно отозвался о новом мультимодальном проекте «Интертран» по осуществлению интермодальной перевозки с оформлением электронных документов, в котором принимают участие оператор морской линии, перевозчик в лице ОАО «РЖД», таможенные органы, грузоотправители и грузополучатели. «Срок оформления документов сократился с 3,5 суток до 6 часов, – отметил Александрс Исуринс. – Мы продолжаем масштабировать этот проект на два направления: разработка такого же маршрута через другие порты Дальнего Востока; распространение этого проекта на контейнеры, которые следуют транзитом через территорию РФ».

## Индивидуальный подход

В экспертном сообществе давно обсуждается вопрос нахождения беспилотного транспорта на дорогах общего пользования. «Не думаю, что правильно допускать на дороги общего пользования беспилотники, которые управляются, контролируются и подключены к общедоступным беспроводным сетям связи», – высказал свою точку зрения Виктор Парахин. Для таких приложений на транспорте нужна отраслевая сеть мобильного, широкополосного, беспроводного доступа, считает эксперт. По его словам, уже ведется ее проектирование, и в 2020 году пилотные участки будут созданы вдоль автомобильных дорог А–181 и М–11. На железнодорожном транспорте эта беспроводная широкополосная сеть МТУ охватит МЦК, МЦД–1 и МЦД–2. «Пока это только пилоты, а нам нужна полноценная технологическая сеть беспроводного широкополосного доступа со своим оператором, на своей полосе частот. Мы предлагаем создать такую сеть в рамках программы «Цифровая экономика», прорабатываем возможности сотрудничества с институтами развития, в частности, с ГТЛК. Необходима поддержка государства, чтобы защитить этот проект в программе «Цифровая экономика», – заявил Виктор Парахин.

«Проблема интеграции беспилотных воздушных судов в единое воздушное пространство с пилотируемой авиацией – это сильный вызов для существующей аэронавигационной системы, – отметил заместитель генерального конструктора НПП «ЦРТС» Сергей Быбин. – Это вызвано тем, что беспилотные воздушные суда в ряде случаев технически не могут выполнять процедуры, принятые для пилотируемых ВС. Но небо для всех одно, и безусловный приоритет обеспечения безопасности полетов отдается пилотируемым воздушным судам».

В целях обеспечения безопасности при совместном использовании воздушного пространства наиболее эффективным является создание специализированной информационной системы по обеспечению применения беспилотных воздушных судов. Работа по созданию такой системы уже началась, проинформировал Сергей Быбин. На основе этой платформы будут продвигаться и другие сервисы, ориентированные на услуги беспилотных воздушных судов.

Система транспортного образования является основным поставщиком кадров для транспортных компаний. Однако транспортные вузы не являются территорией цифры, у них нет необходимых ресурсов, чтобы соответствовать современным требованиям. Это подчеркнул ректор Российского университета транспорта Александр Климов. «Сейчас идет разработка концепции развития транспортного образования. Необходимо так выстроить взаимодействие транспортных вузов с бизнесом, чтобы вузы поставляли транспортной отрасли не только разработчиков цифровых решений, но и основной персонал, владеющий цифровыми технологиями. Для этого необходимо, чтобы цифровые технологии активно внедрялись в самих вузах», – отметил он. Дмитрий Баканов предложил включить РУТ в ассоциацию «Цифровой транспорт и логистика» для выработки совместных предложений.

<http://transportrussia.ru/item/5388-tsifrovaya-transformatsiya.html>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; ТАКСИ ОБЯЖУТ СТРАХОВАТЬ ПАССАЖИРОВ НА 2 МЛН РУБ., ПРОЧИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ОЖИДАЕТ В 2020Г СНИЖЕНИЕ ТАРИФОВ В ОСГОП**

Депутаты Госдумы РФ рассчитывают в весеннюю сессию 2020 года принять законодательные изменения, касающиеся организации деятельности перевозчиков такси, сообщил член комитета по транспорту Госдумы Александр Васильев в эфире телеканала «Россия 1».

Базовый законопроект о деятельности такси внесен депутатами в Госдуму, он включает требование гарантий обязательных выплат за вред жизни и здоровью пострадавшим пассажирам такси в размере 2 млн рублей, сказал депутат. Это единственный вид наземных пассажирских перевозок, на которые пока не распространяется закон об обязательном страховании ответственности перевозчиков перед пассажирами (ОСГОП).

Со своей стороны страховщики ответственности не исключают, что обсуждение базового законопроекта, регламентирующего деятельность таких перевозчиков, может затянуться. Они выступают за скорейшее принятие другого законопроекта, уже прошедшего первое чтение и распространяющего положения закона об ОСГОП на пассажиров такси, документ предусматривает требование выплат пассажирам в лимите 2 млн 25 тыс. рублей. Потребность пассажиров такси в усилении страховой защиты обостряется, по данным ГИБДД, число ДТП с участием такси выросло в стране на 50% за прошлый год по сравнению с 2018 годом.

Как пояснила «Интерфаксу» вице-президент Национального союза страховщиков ответственности (НССО) Светлана Гусар, «пассажиры такси, жизни и здоровью которых причинен ущерб, могут сегодня рассчитывать на получение страховой компенсации по закону об ОСАГО, она равна 500 тыс. рублей. Это в 4 раза меньше, чем предусмотренная законом об ОСГОП выплата пассажирам за причинение вреда жизни на других видах транспорта (она составляет 2 млн 25 тыс. рублей)». Закон об ОСГОП действует в России с 2013 года.

**ИСКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПАССАЖИРЫ**

Вопрос о повышении страховых выплат пассажирам такси мог быть решен в случае принятия поправки об увеличении выплат по жизни и здоровью до 2 млн рублей в законе об ОСАГО, напомнила Гусар и добавила, что выравнивание лимитов смягчило бы проблему неравенства выплат. Подобная инициатива выдвигалась правительством РФ в прошлом году в блоке поправок к закону об ОСАГО. Однако она была отклонена в ходе финальных обсуждений, все лимиты в ОСАГО сохранились без изменений. «На этом фоне становится особенно важным принятие законодательных изменений, которые распространяют действие закона об обязательном страховании ответственности пассажирских перевозчиков на такси», - сказала она.

Именно такой законопроект был внесен депутатами в свое время в Госдуму и принят в первом чтении в октябре 2018 года. Однако затем его рассмотрение было приостановлено до принятия основного закона о деятельности такси. «Сегодня мы понимаем, что этот важнейший законопроект оказался слишком сложным и трудоемким, его обсуждение затянулось», - сказала Гусар.

Представитель комитета по транспорту Госдумы РФ, комментируя основные положения внесенного в Госдуму основного законопроекта о деятельности такси, пояснил, что в нем сформулирована ответственность всех участников договора перевозки, полномочия контролирующих органов, введено новое понятие - агрегатора. Агрегатор отвечает за передачу заказа водителю, который допущен к участию в дорожном движении с соблюдением ряда условий. В частности, машина должна быть оформлена под такси. Сам водитель должен иметь российские права на вождение и опыт вождения не менее 3 лет, он должен знать город и пройти соответствующую аттестацию», - сообщил Васильев. У него должны отсутствовать непогашенные судимости за серьезные преступления. Также в проекте есть положения, ограничивающие возможности допуска к перевозкам такси водителей, лишенных прав за грубые нарушения ПДД. «Все эти моменты должны быть на контроле агрегатора и органа, выдающего лицензии», - отметил депутат. Кроме того, по его словам, согласно этому законопроекту, должен быть создан реестр водителей такси, где можно проверить наличие у него лицензии.

Параллельно в Кодекс об административных правонарушениях РФ предполагается внести положения о штрафах за отсутствие полиса страхования пассажиров у перевозчика такси. Отсутствие такого полиса - основание не допускать водителя к пассажирской перевозке независимо от наличия лицензии, пояснил депутат.

По мнению Гусар, вопрос о распределении ответственности между агрегаторами и теми, кто непосредственно осуществляет перевозки пассажиров такси, достаточно сложен. Позиция судов, вставших на защиту пострадавших в ДТП пассажиров такси, судившихся с агрегаторами, известна. В ряде случаев судами выносились решения о солидарной ответственности перевозчиков и агрегаторов при возмещении ущерба пострадавшим пассажирам такси.

«К организации работы такси через агрегаторов остается много вопросов. Есть вопросы, связанные с порядком уплаты налогов, есть вопросы у законодателей по защите прав водителей, по гарантированию им условий труда, по соблюдению режима работы и отдыха. Это напрямую влияет на безопасность перевозок пассажиров. Структура ответственности выстраивается сложно в бизнесе такси, поскольку автомобиль может принадлежать одному владельцу, сдаваться в аренду другому человеку, а затем передаваться третьему на правах субаренды. Мы же говорим о том, с чем никто не спорит - надо срочно расширять страховую защиту пассажиров такси. И делать это лучше, выделив такие положения в отдельный небольшой законопроект», - считает Гусар.

## ЦБ РФ СНИЖАЕТ ТАРИФЫ В ОСГОП

Банк России опубликовал 22 января проект указа, которое предусматривает существенное снижение тарифов в обязательном страховании ответственности пассажирских перевозчиков (ОСГОП). В основном снижение тарифов затронет перевозки автобусным транспортом, доля таких перевозок в общем объеме перевезенных в 2019 году пассажиров составила 71%, привела данные вице-президент НССО Светлана Гусар. В настоящее время указания Банка России направлены на регистрацию в Минюст России, сообщили в ЦБ. По оценке президента НССО Игоря Юргенса, «ожидаемое падение сборов страховой премии составит около 20%, и в 2020 году сборы могут сократиться

примерно на 500 млн рублей». «НССО и страховым сообществом ведется работа по подготовке к вступлению в силу новых тарифов по ОСГОП», - пояснил президент союза.

«Проект указания ЦБ при корректировке тарифов в ОСГОП разделил группу воздушных перевозок на перевозки пассажиров вертолетами и самолетами. Страховщики выступают за введение такой меры», - сообщила «Интерфаксу» Светлана Гусар.

«Дело в том, что перевозки пассажиров вертолетами за всю историю действия закона демонстрируют самую высокую убыточность. Включение этой группы перевозчиков в единую позицию с перевозчиками пассажиров самолетами, как это было до сих пор, определенным образом искажает статистику», - пояснила она.

При этом после разделения группы воздушных перевозок и пересмотра тарифов, согласно расчетам НССО, страховая нагрузка на стоимость билета в расчете на одного пассажира в вертолетных перевозках составит от 61,5 рубля до 305,7 рубля. Нагрузка на стоимость билета при перевозках пассажирскими самолетами будет колебаться от 3,05 рубля до 28,5 рубля. В настоящее время страховая нагрузка на перевозку одного пассажира авиатранспортом без разделения на вертолеты и самолеты составляет от 15,5 рубля до 44,5 рубля.

Гусар добавила, что «в сложившейся практике в группе воздушных перевозчиков львиная доля договоров страхования приходится на пассажирские перевозки вертолетами». «Федеральный закон о страховании ответственности перед пассажирами предусматривает возможность для перевозчиков самолетами страховать пассажиров не по национальному, а по международному законодательству на сопоставимых условиях. Авиаперевозчики, совершающие международные рейсы, чаще всего используют такие договоры добровольного страхования, они не учитываются в базе НССО», - уточнила вице-президент союза.

За шесть лет действия в РФ закона об ОСГОП в расчете на 1 млн перевезенных авиаперевозчиками пассажиров было зарегистрировано 13 погибших. В то же время при перевозках водным транспортом этот показатель (число погибших на 1 млн перевезенных пассажиров) составил 1,97, при перевозках автомобильным транспортом - 0,30, железнодорожным транспортом - 0,28, троллейбусами - 0,13, трамваями - 0,06.

Говоря о тенденциях 2019 года, Гусар отметила, что «по данным информационной базы НССО видно снижение объемов перевозок пассажиров по всем видам транспорта, за исключением авиационных и перевозок железнодорожным транспортом. По-прежнему львиная доля перевозок пассажиров в РФ традиционно приходится на наземный электрический и автомобильный транспорт».

В прошлом году выросло число лицензируемых автобусных перевозчиков, это связано с определенными корректировками законодательства, которые направлены на упорядочение сегмента. Под лицензирование в прошлом году подпали заказные автобусные перевозки, к которым прежде такие требования не предъявлялись. В этой связи количество лицензиатов в 2019 году выросло по сравнению с 2018 годом.

Согласно статистике ЦБ за 9 месяцев 2019 года, премии по обязательному страхованию ответственности перевозчиков перед пассажирами снижались, в результате сборы российских страховщиков по этой линии бизнеса в январе-сентябре уменьшились на 7,2% по сравнению с аналогичным периодом 2018 года и составили 2,4 млрд рублей. Одновременно зафиксирован рост числа договоров на 5,8% при снижении показателя средней премии на 12,4%. Он составил 50,2 тыс. рублей, количество действовавших на 30 сентября 2019 года договоров ОСГОП равнялось 59,1 тыс. единиц.

Выплаты по ОСГОП в январе-сентябре 2019 года снизились на 7,6% и составили 600 млн рублей. Страховщикам было заявлено 5,3 тыс. страховых случаев (рост на 12,9%), урегулировано 4,5 тыс. (рост на 20,4%), что означает рост количества мелких выплат и снижение числа крупных.

Как пояснила «Интерфаксу» вице-президент НССО Светлана Гусар, почти 93% договоров ОСГОП имеют среднюю страховую премию, не превышающую 17 тыс. рублей. «Таким образом, мы понимаем, что заключение договора страхования ответственности перевозчика - это относительно недорогое и выгодное для перевозчика страхование. Если сравнивать эти расходы с уровнем выплат, установленным законом (2 млн 25 тыс. рублей по риску ущерба жизни и до 2 млн рублей - за причинение вреда здоровью пассажиров),

то понятно, что небольшим транспортным перевозчикам самостоятельно при наступлении страховых событий трудно их выполнить», - сказала она.

На долю 10 лидеров среди страховщиков по ОСГОП за 9 месяцев прошлого года по данным ЦБ пришлось 91,1% всех премий и 89,4% всех выплат. Среди 10 лидеров 3 страховщика за 9 месяцев продемонстрировали отрицательную динамику прироста премий и 7 - положительную. Лидером по темпам прироста стало ПАО «САК «Энергогарант» (МОЕХ: ENGR) (+53,7%). Самая высокая отрицательная динамика по сборам у АО «СОГАЗ» (МОЕХ: SOGP) (-26,8%). Тем не менее компания сохраняет за собой первое место в рэнкинге по показателю сборов с долей 33,1%, тогда как годом ранее она была равна 41,8%.

Первые пять компаний по сборам по итогам января-сентября сохранили свои позиции в рэнкинге топ-10 крупнейших страховщиков ОСГОП. Группу из 10 лидеров покинула компания «НАСКО» (занимавшая годом ранее 7-е место), которая в мае 2019 года была лишена всех лицензий. Вошла в десятку лидеров компания «Гайде», переместившись с 12-го места на 10-е.

По данным автоматизированной информационной системы НССО, по итогам 2019 года сборы премии по ОСГОП упали на 3,6% относительно показателя 2018 года. Показатель средней премии в 2019 году сократился на 8,7%. Средняя выплата по рискам «вред жизни» и «вред здоровью» в 2019 году сократилась на 12,3% и 9%, соответственно, однако средняя выплата по риску «вред имуществу» увеличилась на 3,8%.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; МОСКВА НАПРАВИТ БОЛЕЕ 35 МЛРД РУБ. НА ВТОРОЙ ЭТАП РЕКОНСТРУКЦИИ МКАД**

Столичные власти выделили более 35 млрд рублей на второй этап реконструкции МКАД, сообщила пресс-служба департамента строительства Москвы в четверг.

«Мы приступаем ко второму масштабному этапу реконструкции МКАД, на эти цели в Адресной инвестиционной программе выделено более 35 миллиардов рублей на период до 2022 года», - отметил заммэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарев.

«В предыдущие годы мы завершили строительство и реконструкцию 16 развязок на МКАД, две из которых построены за счет федеральных средств (Молодогвардейская и Бусиновская развязки), а остальные - за счет городского бюджета», - добавил он.

По словам Бочкарева, основные строительные-монтажные работы начнутся в начале 2021 года. В настоящее время ведется разработка проектно-сметной документации по пяти развязкам: на пересечении с Липецкой улицей, Осташковским шоссе, Алтуфьевским шоссе, по участку от Бесединского шоссе до Косинского шоссе, включая развязки на пересечении с улицей Верхние Поля и улицей Капотня.

Заммэра отметил, что практически все развязки находятся в работе, кроме пересечения Щелковского шоссе и МКАД. В настоящее время разрабатываются проектные решения по строительству участка Щелковского шоссе на территории Московской области в обход населенных пунктов, которое ведут федеральные структуры. В последующем эти проектные решения будут интегрированы в развязку на МКАД, завершится ее проектирование и начнется строительство.

Как сообщалось, в середине октября 2019 года правительство Москвы утвердило АИП на 2020-2022 годы объемом свыше 2 трлн рублей. Примерно две трети средств планируется направить на развитие транспортной системы города.

Осенью 2017 года руководитель департамента развития новых территорий Москвы Владимир Жидкин сообщал в интервью «Интерфаксу», что в течение ближайших 6-8 лет в дальнейшее развитие МКАДа будет дополнительно вложено около 90 млрд рублей.

«По нашим оценкам, весь проект реконструкции МКАДа стоит около 190 млрд рублей. Порядка 100 млрд рублей уже вложено в реконструкции развязок первого этапа. Таким образом, в ближайшие 6-8 лет будет проинвестировано еще порядка 90 млрд», - говорил Жидкин.

Он отмечал, что планируется строить дублеры, эстакады, внеуличные переходы, другие инженерные объекты, которые должны улучшить дорожную ситуацию. «В основном, на

эти цели будут выделяться средства из городского бюджета. Хотя, безусловно, какие-то деньги будут поступать от инвесторов в дорожный фонд», - подчеркивал Жидкин.

О планах проектирования реконструкции развязок МКАД тогда же заявлял и курировавший строительство в московской мэрии Марат Хуснуллин, недавно получивший кресло вице-преьера в новом правительстве Михаила Мишустина.

## **ТАСС; 2020.23.01; В ПРИАНГАРЬЕ ОБЪЯВЛЕН АУКЦИОН НА СТРОИТЕЛЬСТВО 10 КМ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЫ ЗА 3,2 МЛРД**

Упрдор «Прибайкалье», управляющее в Иркутской области участком федеральной трассы Р-255 «Сибирь», объявило закрытый аукцион по поиску подрядчика для строительства и реконструкции 10 км дороги в Куйтунском районе. Начальная цена контракта 3 млрд 154 млн рублей, сообщается в материалах к аукциону на сайте госзакупок.

«Бюджетные инвестиции в объекты капитального строительства государственной собственности - строительство и реконструкция участков автомобильной дороги Р-255 «Сибирь» <...> на участке км 1545 - км 1555, Иркутская область», - указывается в материалах. Срок исполнения контракта - 14 марта 2021 года.

В пресс-службе Упрдор «Прибайкалье» ТАСС уточнили, что часть участка будет реконструирована, часть построена. Заявки на участие в аукционе принимают до 25 февраля, торги состоятся 10 марта.

Протяженность федеральной трассы Р-255 «Сибирь» составляет более 1,8 тыс. км, она проходит по Новосибирской, Томской, Кемеровской, Иркутской областям и Красноярскому краю.

<https://tass.ru/ekonomika/7586273>

## **ТАСС; 2020.23.01; ПСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ ТРЕБУЕТСЯ ПОРЯДКА 6 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ МОСТОВЫХ СООРУЖЕНИЙ**

Псковской области нужно порядка 6 млрд рублей, чтобы отремонтировать все мосты, расположенные на территории региона, которые в большинстве случаев являются стратегическими объектами для муниципалитетов, так как связывают их с остальной территорией области, сообщил в четверг ТАСС председатель комитета по транспорту и дорожному хозяйству Псковской области Борис Елкин.

По его словам, для Псковской области тема о ремонте мостов имеет крайне важное значение, так как на региональных дорогах насчитывается более 500 таких сооружений, причем большинство из них находятся в изношенном состоянии. В 2019 году псковские власти удвоили объемы ремонта мостов. Однако этого, по оценке представителей комитета по транспорту, недостаточно.

«Мостов у нас очень много, только на региональных дорогах 504 моста. Они в изношенном состоянии, на ремонт всех мостов в регионе требуется порядка 6 млрд рублей. В 2019 году мы 9 мостов начали ремонтировать. Мы смогли часть средств направить на мосты, заняться ими, потому что без этого сооружения дорога совершенно бесполезна, и движение в полной мере по ней осуществить невозможно», - сказал Елкин, уточнив, что на протяжении последних десяти лет в Псковской области ремонтировали лишь по три-четыре моста ежегодно.

По его словам, небольшие по размеру мосты региональные власти ремонтируют за счет средств областного бюджета, а на крупные проекты привлекают федеральные средства. «Есть капиталоемкие мосты, на такие объекты просим деньги у федерации. В 2019 году приступили к ремонту 100-метрового моста через реку Шелонь в Дедовичском районе, он стоит более 700 млн рублей, его полностью необходимо переделывать. Есть еще два проекта по 260 млн рублей каждый: это мосты через реку Великую в Пушкинских горах и мост через реку Шелонь. Наш бюджет не потянет такие объемы, просим у правительства РФ помощи, достигнуты договоренности, финансово нам поможет федерация», - сказал собеседник агентства.

Он также отметил, что в 2020 году власти начнут ремонт еще шести мостов. «В этом году запустили проектно-сметную документацию, чтобы в 2020 году начать ремонт 6 мостов, а когда получится экономия средств регионального бюджета после проведения торгов,

направим ее на мосты. Сейчас будем наращивать темп в части финансирования проектно-изыскательских работ, чтобы всегда был в запасе проект, на который можно будет найти финансирование», - добавил Елкин.

По его словам, власти региона намерены возобновить строительство моста через реку Великую в Пскове, объем затрат на возведение которого оценивается в 6 млрд рублей. Это сооружение необходимо городу, чтобы закончить масштабный проект по строительству объездной дороги вокруг Пскова, что позволит существенно разгрузить центральные улицы. «В следующем году намерены возобновить строительство моста, во второй половине года. Этого удастся достичь за счет поступления средств из федерального бюджета», - сказал председатель комитета по транспорту и дорожному хозяйству Псковской области.

<https://tass.ru/obschestvo/7585691>

## **ТАСС; 2020.23.01; ВЭБ ПРОФИНАНСИРОВАЛ ПОСТАВКУ БОЛЕЕ 430 АВТОБУСОВ В ТВЕРСКУЮ ОБЛАСТЬ**

ВЭБ.РФ профинансировал поставку 438 автобусов, произведенных группой «ГАЗ», в Тверскую область. Об этом ТАСС сообщил глава ВЭБ.РФ Игорь Шувалов.

«Первый проект комплексного развития городского транспорта реализуется в Тверской области, ВЭБ финансирует поставку 438 автобусов производства группы «ГАЗ», - сказал он.

Как уточняется в сообщении ВЭБ.РФ, объем финансирования составил 3,03 млрд рублей. Договоры лизинга подписаны между группой «ВЭБ.РФ» и ООО «Верхневолжское автотранспортное предприятие». Последнее будет обеспечивать перевозку пассажиров в Твери и Калининском районе, используя автобусы большого, среднего и малого класса производства Ликинского автобусного завода и Горьковского автомобильного завода (входят в группу «ГАЗ»).

Всего будет поставлено десять больших автобусов вместимость 105 пассажиров, 314 средних автобусов (вместимость 73 пассажира) и 14 «ГАЗель NEXT» (вместимость - 20 пассажиров).

«В рамках реализации новой модели (пассажирских перевозок в Тверской области - прим. ТАСС) предусматривается обновление автобусного парка, прозрачная тарифная политика, контроль за исполнением графика работы перевозчиков, обеспечение льготного проезда на всех маршрутах, повышение экономической эффективности предприятий городского и межмуниципального транспорта», - отмечается в сообщении ВЭБ.РФ.

Как уточнили ТАСС в пресс-службе правительства региона, вся полученная техника выйдет на маршруты в течение февраля, первые 115 автобусов начнут курсировать с 3 февраля в Твери и Калининском районе.

Все новые автобусы соответствуют экологическому стандарту «Евро-5». Автобусы оснащены современным навигационным оборудованием, устройствами бесконтактной оплаты проезда, системами климат-контроля. Все автобусы оформлены в едином стиле. Оплатить проезд можно будет наличными, бесконтактной банковской картой, а также транспортной картой «Волга».

<https://tass.ru/ekonomika/7589853>

## **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СЕРГЕЙ БАБКИН; 2020.23.01; ВСТРЕТИМСЯ НА ВОКЗАЛЕ В ОСТАФЬЕВО; В НОВОЙ МОСКВЕ ОТКРЫЛАСЬ СТАНЦИЯ МЦД-2**

В Новой Москве открылась станция МЦД-2 Остафьево. По предварительным расчетам, в часы пик ею будут пользоваться более 10 тысяч человек - жители ТиНАО и подмосковные дачники. «Фактически это новый вокзал, построенный в духе XXI века», - сказал мэр города Собянин.

Расположена новая станция между Щербинкой и Силикатной, рядом с жилыми кварталами молодых районов - Южного и Новомосковского. Территория в последние годы застраивается, к 2035 году здесь появится целый городок. Станцию и строили с учетом развития кварталов. «Она нужна уже сейчас: многие местные жители работают в центре Москвы», - рассказал один из первых пассажиров Денис Борщев. Теперь от



Остафьево до Царицыно можно доехать за 20 минут без пересадок. Поезда идут каждые 6 минут.

Остафьево - одна из самых современных станций на МЦД и по дизайну, и по оснащению, с эскалаторами, понятной навигацией, просторным кассовым залом, туалетом. «Часть жителей может дойти сюда пешком, - отметил Собянин. - Для остальных запустим регулярный автобусный маршрут». Разгрузит станция Остафьево и крупные железнодорожные узлы агломерации, Щербинку и Подольск.

На направлении Нахабино - Подольск, открылась уже 34-я станция, но на этом работы на МЦД-2 не заканчиваются. Крытые переходы строят в Опалихе, Нахабине и Подольске. В этом году рассчитывают достроить станцию Курьяново.

По тем же принципам на МЦД-1 модернизируют Баковку, Сетунь, Новодачную и Долгопрудную. Готовят к открытию станцию Славянский бульвар с пересадкой на метро. Параллельно на обоих диаметрах будут строить дополнительные пути. Это должно свести к минимуму сбои на линиях. Работы ведутся на Горьковском и Ярославском направлениях МЖД.

На Дмитровской, Петровско-Разумовской и Марьиной Роще железнодорожники планируют сделать удобные пересадки между разными диаметрами. Как отметил замгендиректора РЖД Олег Тони, все объекты будут сдаваться по мере готовности. «На первых двух МЦД обновляются поезда, - заявил Собянин. - Здесь будут самые современные составы».

<https://rg.ru/2020/01/23/reg-cfo/stanciia-mcd-2-otkrylas-v-novoj-moskve.html>

## **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АНТОН ВАЛАГИН; 2020.23.01; ЛОВИТЕ ТАКСИ**

На автостанции орловского райцентра Болхов появилось объявление «Рейсы по пригородным маршрутам отменены». Жители нескольких деревень вынуждены добираться на почту, в магазины и поликлинику на попутках. Чиновники обещают вернуть автобус в лучшем случае в феврале, а пока предложили селянам ездить на такси.

- У меня стенокардия, и в больнице приходится бывать постоянно: сначала чтобы посетить врача, потом сдать кровь, потом получить результаты анализов и снова записаться к врачу. Итого четыре раза в неделю. Доехать до больницы на такси стоит 1200 рублей, четыре поездки - пять тысяч. Никакой пенсии не хватит, - рассказал житель Болховского района Иван Никитин.

Селяне говорят, что в прошлом году автобус не ходил в выходные и праздники, но все равно это было раем по сравнению с тем, что стало сейчас. Прекращение движения они связывают с разбитой дорогой - она же, кстати, ведет на Кривцовский мемориал.

У районных властей другая версия.

«Истек срок действия договора с перевозчиком. Объявлен конкурс, проведем торги и с февраля заключим новый договор», - пообещал первый заместитель главы Болховского района Евгений Баев. В отсутствие автобусов он проблемы не видит: дескать, у нас такси достойно работает.

Автобусная компания меж тем требует от администрации погасить долги.

«За 2019 год накопилось более миллиона рублей по оплате выпадающих доходов. Последняя выплата была в декабре за май», - рассказал представитель перевозчика Александр Варичев. Дальше работать в долг транспортники не согласны.

<https://rg.ru/2020/01/23/reg-cfo/v-bolhove-v-orlovskoj-oblasti-otmenili-prigorodnye-marshruty.html>

## **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВАЛЕРИЙ БУДУМЯН; 2020.24.01; КОМФОРТ, НАДЕЖНОСТЬ, ЭКОНОМИЯ; ПОДВЕДЕНЫ ИТОГИ РАБОТЫ МЦД ЗА ПЕРВЫЕ ДВА МЕСЯЦА**

С момента запуска Московских центральных диаметров (МЦД) прошло два месяца. 21 ноября 2019 года началось движение электропоездов по МЦД-1 протяженностью 52 км, соединившему Одинцово и Лобню, и по МЦД-2, длина которого от Нахабино до Подольска составила 80 км. Время в пути по ним соответственно равно 87 и 120 минутам.

За минувший период электропоездами обоих диаметров были перевезены 23,8 млн пассажиров, что в среднем на 11% больше аналогичного периода до ввода в действие МЦД. Впрочем, были дни, когда этот показатель превышал и 14%. В частности, по МЦД–1 перевезены 11,2 млн, и 12,6 млн пассажиров воспользовались услугами МЦД–2. Эти цифры озвучил начальник дирекции МЦД департамента транспорта Москвы Андрей Акимов в рамках состоявшегося на днях «круглого стола». Он отметил также, что пиковыми стали предновогодние дни. К примеру, в пятницу 27 декабря 2019 года услугами нового вида транспорта воспользовались более 500 тыс. пассажиров, что стало красноречивым подтверждением высокой востребованности МЦД у населения.

Одним из преимуществ проекта является экономия, которую получает пассажир при использовании новой билетной системы. Если раньше из-за довольно высокой стоимости проезда, которая складывалась из оплаты проезда в электричке по одному диаметру, метро и второму диаметру, многие пассажиры вообще не рассматривали поездку на электричках, то сейчас мнение на этот счет изменилось. Теперь пассажир благодаря фиксированной стоимости может совершать поездку по тому маршруту, который ему наиболее удобен.

По оценкам дирекции МЦД, экономия с момента запуска диаметров превысила 205 млн руб. Наибольшую экономию ощутили жители ряда подмосковных городов. В частности, города Щербинка, сэкономившие за прошедшие два месяца порядка 11 млн руб. А жители городского округа Нахабино – свыше 30 млн руб. В результате по сравнению с тарифами прошлых лет москвичи теперь экономят до 50%, а жители Московской области – до 75% денежных средств. В целом же годовая экономия может превысить 7 млрд руб.

Функционирование обоих диаметров существенно разгрузило работу станций метрополитена. В частности, от 7 до 12% разгрузились такие станции, как «Кунцевская», «Фили», «Окружная» и «Деловой центр». И, напротив, пассажиропоток мало востребованной станции метро «Волоколамская» после запуска МЦД–2 вырос на 45% и составляет уже более 470 тыс. пассажиров в сутки.

Наблюдается также серьезная разгрузка автомобильных магистралей, находящихся в едином транспортном коридоре с маршрутами обоих МЦД: плотность транспортных потоков сократилась до 6%. Это говорит о том, что автолюбители видят преимущества наземного метро и предпочитают пользоваться им, оставив свои автомобили дома.

– С коллегами Московской области мы отмечаем положительную динамику и по подвозящим маршрутам, – отметил Андрей Акимов. – Если раньше житель Подмосковья, чтобы добраться до станции метро, использовал межмуниципальные маршруты, то сегодня муниципальный маршрут подвозит пассажира к станции МЦД.

Как уже отмечалось, важнейшей характеристикой проекта является единая билетная система, которая работает на пересадках между городом и пригородом. Для ее функционирования были обновлены более 2 тыс. устройств, и режим платного проезда был запущен 9 декабря. Для максимально удобного пользования МЦД установлены новые дополнительные валидаторы, которых раньше вообще не было. Сегодня же таких устройств 387. Что касается всевозможной навигационной аппаратуры, после запуска МЦД были установлены дополнительно более 800 единиц. Работа в этом направлении продолжается и сейчас. В 2020 году у пассажиров появится возможность оплачивать проезд с помощью телефонов и банковских карт, что избавит их от необходимости стоять в очереди к кассам и автоматам.

– Нужно будет просто приложить телефон к определенному турникету или к валидатору, – сказал директор по развитию диаметральных маршрутов Центральной ППК Артем Царев. – Вам даже не нужна карта «Тройка». Достаточно иметь телефон с функцией бесконтактной оплаты.

Говоря о других приоритетах проекта, руководитель управления продуктового и технического маркетинга дирекции по развитию пассажирского транспорта компании «Трансмашхолдинг» Валерия Шарафутдинова заметила, что в поездах, курсирующих по маршрутам обоих МЦД, есть все необходимое для пассажира как на короткую, так и на длинную поездку. Речь о поездах «Иволга». Они являются самыми пассажироориентированными, потому что создавались на основе мнений пассажиров, предлагавших учесть все, что обеспечит максимально комфортные условия поездки. В

результате поезда оснащены системами климат-контроля, удобными сиденьями, USB-розетками. Эти поезда создавались именно для городской перевозки пассажиров, поэтому и была продумана специальная планировка салона. Подобрано оптимальное сочетание стоящих и сидящих пассажиров, чтобы перевезти как можно больше людей.

На этапе проектирования в поезда была заложена возможность их гибкой составности, что в первую очередь удобно для операторов. У них есть возможность увеличивать или уменьшать число вагонов в составе в зависимости от пассажиропотока. Если в начале запуска в составы входили шесть вагонов, то сегодня – одиннадцать. Предусмотрены и другие моменты: широкие двери и проходы. В вагоне с комфортом могут проехать пассажир с велосипедом, мама с коляской.

В свою очередь заместитель генерального директора – операционный директор компании «Аэроэкспресс» Михаил Ковальский отметил, что участие компании в проекте МЦД – это счастливый выигранный билет. Еще в 2018 году с учетом развития общедорожной сети, транспортной инфраструктуры Москвы в компании было принято решение как можно плотнее интегрироваться в транспортную систему столицы. В итоге по следованию маршрутов МЦД появились дополнительные остановки аэроэкспрессов, которые сопряжены со станциями метро. Для очень многих пассажиров такое решение облегчает передвижение как в аэропорт, так и обратно.

– Благодаря таким промежуточным пересадкам мы завершили 2019 год по перевозке пассажиров с ростом 2%, – отметил Михаил Ковальский. – Но это не все. Учитывая, что очень многие пассажиры пользуются аэропортом Шереметьево, мы полностью заменили наш подвижной состав. Теперь на этом маршруте курсируют двухэтажные поезда «Штадлер» со всеми системами безопасности и комфортности для пассажиров. Сегодня таких поездов на маршруте девять, и они полностью закрывают потребности в перевозке пассажиров.

Проект МЦД, предполагающий работу железнодорожного транспорта в высокоинтенсивном режиме, приближенном к работе метрополитена, представляет собой сочетание сложных инженерных и научных разработок. Это, в свою очередь, предполагает новые требования к инфраструктуре, графику движения поездов и вообще к технологии работы. Мало того, в отличие от метрополитена на железной дороге есть и другие участники движения – поезда разных классов и сервисов. Плюс проект МЦД был запущен, так сказать, не в чистом поле, где можно было наблюдать за его работой, а в условиях действующего движения.

– Поэтому достигнутые за минувшие два месяца успехи – это в определенной степени результат работы, которая была проведена за период 2017 и 2018 годов, – отметил директор научно-образовательного центра «Цифровые высокоскоростные транспортные системы» Российского университета транспорта (МИИТ) Олег Покусаев. – Приведенные цифры подтверждают гипотезы, предпосылки, которые мы выдвигали в плане пользования городским транспортом. Исходя из этого, разработаны схемы еще двух диаметров – МЦД-3 и МЦД-4.

Сегодня идет их активное обсуждение, поскольку имеет место ряд специфических вопросов, требующих тщательного изучения. В том числе моделирование соответствующего графика движения.

В части реализации проекта МЦД-4 предусматривается строительство сразу нескольких новых станций, а на киевском направлении соединительной ветки с белорусским направлением мимо «Москва-Сити». Особое внимание заслуживает перегон Курская – Каланчевская, связанный с прокладкой третьего и четвертого путей. Строительство идет в непростых условиях, так как необходимо учитывать организацию движения.

Запуск двух новых диаметральных маршрутов – МЦД-3 Крюково (Зеленоград) – Раменское (Ленинградско-Казанский) и МЦД-4 Апрелевка – Железнодорожная (Киевско-Горьковский) предполагается осуществить в ближайшие 2–3 года. Что касается МЦД-5, то сроки его реализации будут определены по результатам разработки основных проектных решений.

<http://transportrussia.ru/item/5386-komfort-nadezhnost-ekonomiya.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.23.01; МАШИНИСТУ ДАЛИ «КРАСНЫЙ»; ОСУЖДЕННЫМ ЗА ЭКСТРЕМИЗМ ЗАПРЕТИЛИ УПРАВЛЯТЬ ПОЕЗДАМИ**

Гражданам, подозреваемым в причастности к экстремизму или терроризму, запретили управлять железнодорожными локомотивами. Уже работающих граждан, подозреваемых в том же, должны уволить. Вступили в силу поправки в закон о железнодорожном транспорте.

По закону неблагонадежными считаются лица, включенные в специальный перечень. Это граждане, уже ранее признанные судом виновными в терроризме и экстремизме, либо те, кому предъявлены официальные обвинения в совершении таких преступлений.

Повышается и уровень контроля в этой сфере. Обновленные свидетельства на право управлять железнодорожным локомотивом или специальным самоходным подвижным составом будет выдавать Ространснадзор. Для получения свидетельства необходимо успешно пройти испытания в государственной комиссии.

Как отмечают в **Министерстве транспорта**, управление железнодорожным подвижным составом - это деятельность по эксплуатации источника повышенной опасности. «Очень важно обеспечить безопасность на транспорте, тем более пассажирском, новые нормы будут способствовать этому», - поясняет «Российской газете» вице-президент ассоциации «Желдорразвитие» Николай Березин.

Впрочем, даже если машинист будет иметь злой умысел, вряд ли он сможет его исполнить. На железной дороге и так действует многоуровневый контроль, рассказывает заведующий лабораторией кафедры «Управление транспортным бизнесом и интеллектуальные системы» Российского университета транспорта Дмитрий Роменский.

«В 2000-х годах был случай в Ленинградской области, когда машинист вышел из кабины, и состав начал набирать скорость. Остановить поезд удалось, когда сняли напряжение», - вспоминает Роменский. Конечно, с тепловозом в этой ситуации было бы сложнее, признает эксперт, но такие события случаются очень редко.

<https://rg.ru/2020/01/23/podozrevaemym-v-ekstremizme-zapretili-upravliat-poezdami.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИЛЬЯ ИЗОТОВ; 2020.23.01; НА КРЫМСКИЕ ПОЕЗДА «ТАВРИЯ» ПРОДАНО 100 ТЫСЯЧ БИЛЕТОВ**

На поезда в Крым и обратно компания-перевозчик с 8 ноября продала уже 100 тысяч билетов. Об этом «РГ» сообщили в пресс-службе компании «ГрандСервисЭкспресс».

- С восьмого ноября, когда была открыта продажа билетов на поезда в Крым из Москвы, Санкт-Петербурга и обратно, реализовано 100 тысяч проездных документов, - уточнили в пресс-службе. - Наибольшее их число продано на станциях Симферополь, Севастополь, Ростов, Москва Казанская, Воронеж, Санкт-Петербург Главный. Из 100 тысяч билетов 55 процентов куплено на петербургский поезд № 7/8, 45 процентов - на московский поезд № 27/28. Стотысячному пассажиру мы подарили сертификат на бесплатный проезд с семьей на «Таврии».

В то же время поездами «Таврия» уже перевезено более 88 тысяч пассажиров. Доля пассажиров, которые едут в Крым и из Крыма, по данным перевозчика, равна.

Напомним, первый поезд № 7 Санкт-Петербург-Севастополь отправился из северной столицы на полуостров 23 декабря, а 25 декабря первый пассажирский состав впервые пересек керченский пролив по Крымскому мосту.

С 15 января поезда «Таврия», следующие в Крым из Санкт-Петербурга и обратно через Крымский мост, перешли с новогоднего на зимнее расписание - до начала курортного сезона они будут ходить через день. А двухэтажные московские поезда № 27/28 продолжают ходить ежедневно. Как ранее сообщала «РГ», через Крымский мост уже проехали 100 первых поездов.

К курортному сезону прорабатываются семь новых железнодорожных направлений в Крым, в том числе планируется наладить регулярное сообщение между Крымом и Мурманском, Екатеринбург и Кисловодском. Также будет запущен и прямой поезд Москва - Севастополь.

<https://rg.ru/2020/01/23/reg-ufo/na-krymskie-poezda-tavriia-prodano-100-tysiach-biletov.html>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; АЭРОЭКСПРЕСС В 2019 ГОДУ УВЕЛИЧИЛ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА 0,8%**

Пассажиропоток ООО «Аэроэкспресс» в 2019 году вырос на 0,8% по сравнению с 2018 годом, до 12,2 млн пассажиров, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе компании.

При этом на маршруте в аэропорт «Шереметьево» пассажиропоток вырос на 4%, до 5,4 млн человек. Поездами «Аэроэкспресс» на Внуковском направлении в 2019 году воспользовались 2,5 млн пассажиров, как и в 2018 году. Перевозки пассажиров в аэропорт «Домодедово» сократились на 2% до 4,3 млн человек.

«По итогам 2019 года пассажиропоток «Аэроэкспресс» продолжает положительный тренд, который был установлен в 2018 году. Но если в 2018 рост пассажиропотока во многом обеспечило проведение Чемпионата мира по футболу, то в прошедшем 2019 году сохранить стабильную и позитивную динамику даже при отсутствии мероприятий подобного масштаба в Москве позволили гибкая тарифная политика компании и ряд новых запущенных проектов», - заявила генеральный директор «Аэроэкспресса» Алина Бисембаева, слова которой приводятся в сообщении компании.

«В 2019 году наблюдался ряд сдерживающих факторов. Так, в связи с ремонтными работами на железной дороге компания была вынуждена массово отменять рейсы на некоторых направлениях. Тем не менее, мы успешно справились с сохранением и наращиванием показателей, достигнутых в 2018 году», - отметила она.

Компания отмечает, что в 2019 году «Аэроэкспресс» запустил ряд новых проектов. Так, с 15 октября 2019 года добраться в аэропорт «Шереметьево» стало возможно не только на поездах «Аэроэкспресс», но и на экспресс-автобусах компании, которые курсируют между станцией метро «Ховрино» и терминалом В северного терминального комплекса аэропорта. Кроме того, с ноября прошлого года в рамках интеграции с МЦД-1, маршрут «Аэроэкспресса» с Белорусского вокзала в аэропорт «Шереметьево» был продлен до Одинцова.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; ПРОИЗВОДСТВО ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ В РФ В 2019Г УВЕЛИЧИЛОСЬ НА 15,5%, ДО 79,6 ТЫС**

Выпуск грузовых вагонов в РФ в 2019 году увеличился на 15,5%, до 79,6 тыс., следует из материалов Федеральной службы государственной статистики (Росстат) РФ.

В декабре производство выросло на 9,5% (абсолютная цифра не приводится).

Участники рынка полагают, что на прошлый год пришелся «пик» выпуска грузовых вагонов, и в дальнейшем ситуация на этом рынке ухудшится. В частности, один из крупнейших отечественных производителей подвижного состава - «Объединенная вагонная компания» (МОЕХ: UWGN) (ОВК) - ожидает падения спроса вплоть до 2024 г. По оценкам ОВК, уже в течение 2020-2023 гг. он снизится до 37,7 тыс. в год. Далее будет наблюдаться незначительный рост - до 45,7 тыс. в 2026г., прогнозировала в декабре компания.

Среди факторов почти двукратного падения потребности в грузовом подвижном составе к 2024 г. «Объединенная вагонная» выделяла снижение списания старого подвижного состава с истекшим сроком службы, ограничение роста перевозок и необходимого парка из-за недостаточных пропускных способностей на перспективных направлениях перевозок. Кроме того, технические возможности ж/д инфраструктуры в РФ не позволяют осуществить массовое внедрение вагонов с осевыми нагрузками от 27 тонн на ось и выше, добавляет железнодорожный холдинг.

Похожие ожидания - и в министерстве промышленности и торговли РФ. «У нас весьма негативные прогнозы. Этап роста и насыщения рынка мы прошли. Предвестником этого является начавшееся падение ставок аренды. Впереди нас ждут непростые времена - по сути, сокращение производства», - говорил в ноябре замглавы Минпромторга Александр Морозов.

«В 2015 г., когда мы были на дне этого цикла, нам помог президент, запретив «продленный» (со сроками эксплуатации сверх нормативных - ИФ) грузовой подвижной состав. И мы тогда на 4 года запустили мощнейшую программу по обновлению парка», - напомнил он. «Но мы подходим к очередному витку цикла, и это может реально сказаться

на деятельности всех предприятий союза», - добавлял чиновник. В этой связи, по его словам, ведомство, готово обсуждать с производителями как пройти ожидаемый в ближайшие годы спад в отрасли.

На фоне активных закупок локомотивов «Российскими железными дорогами» вырос и их выпуск. В частности, по данным Росстата, производство магистральных электровозов увеличилось в 2019 г. на 12,1%, до 397 шт., в декабре - на 10%, магистральных тепловозов - на 32,2% (до 283 секций) и на 45,8% соответственно.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; Ж/Д ПЕРЕВОЗКИ ГРУЖЕНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ В РОССИИ В 2019 ГОДУ ВЫРОСЛИ НА 13,1%**

Железнодорожные перевозки груженых контейнеров в РФ в 2019 году выросли на 13,1%, до 3,4 млн TEU, в весовом выражении - на 13,6%, до 47,6 млн тонн, сообщило ОАО «Российские железные дороги».

В частности, транспортировка химикатов и соды увеличилась на 15% (до 564 тыс. TEU), лесных грузов - на 32,9% (до 512,8 тыс. TEU), промышленных товаров - на 10,3% (до 310 тыс. TEU), метизов - на 8,3% (до 287,8 тыс. TEU), автомобилей и комплектующих - на 10,5% (до 249,4 тыс. TEU), машин, станков и двигателей - на 9,2% (до 230,5 тыс. TEU), черных металлов - на 14,4% (до 140,7 тыс. TEU), цветных металлов - на 6,3% (до 114,6 тыс. TEU), строительных грузов - на 9,9% (до 113,1 тыс. TEU), нефти и нефтепродуктов - на 9,2% (до 87,2 тыс. TEU).

В то же время, на 0,8% сократились перевозки бумаги (до 310,5 тыс.), на 9,9% - химических и минеральных удобрений (до 38,2 тыс. TEU).

В целом (с учетом порожних контейнеров) в 2019 г. по сети РЖД во всех видах сообщения было отправлено более 5 млн TEU, что на 12,6% больше, чем годом ранее.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; РЖД ОТМЕЧАЮТ РОСТ ПЕРЕВОЗОК ЛЕСА В КОНТЕЙНЕРАХ С ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА И СПАД ПЕРЕВОЗОК РЫБЫ**

Перевозка контейнеров по Дальневосточной железной дороге (ДВЖД, филиал ОАО «РЖД») в 2019 году выросла по сравнению с 2018 годом на 9,8%, до 691,2 тыс. TEU (эквивалент 20-футового контейнера), говорится в сообщении пресс-службы магистрали.

Перевозка лесных грузов в контейнерах увеличилась на 48,7%, до 28,2 тыс. TEU, при этом перевозка рыбы сократилась на 1,4%, до 20,5 тыс. TEU.

Во внутреннем сообщении отправлено 246,3 тыс. TEU (+3,4% к 2018 году), в транзитном - 72,2 тыс. TEU (+12,1%), в экспортном - 39,6 тыс. TEU (+39,8%), в импортном - 333 тыс. TEU (+11,5%).

Перевозка груженых контейнеров во всех видах сообщения в 2019 году выросла на 7,5%, до 530,2 тыс. TEU (перевезено 6,151 млн тонн грузов, рост на 9,4% к 2018 году). В том числе перевезены: машины, станки, двигатели - 86,3 тыс. TEU (рост на 11,9%), промышленные товары - 84,6 тыс. TEU (снижение на 0,1%), химикаты и сода - 81,5 тыс. TEU (рост на 6,7%), метизы - 72,1 тыс. (рост на 8,5%), автомобили и комплектующие - 48,6 тыс. TEU (рост на 2,5%), бумага - 11,3 тыс. (рост на 7,4%), цветные металлы - 13 тыс. (рост на 13,5%).

Дальневосточная железная дорога обслуживает шесть регионов РФ: Приморский и Хабаровский края, Амурскую область, Сахалин, Еврейскую автономную область и Якутию.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; РОСТ ЦЕН В КУПЕ, СВ И ЛЮКСЕ В 2020Г СОСТАВИТ ПОРЯДКА 1,3% - ГЕНДИРЕКТОР ФПК**

Тарифы на перевозки пассажиров в вагонах «купе», «СВ» и «люкс» в 2020 году вырастут на 1,3%, сообщил журналистам генеральный директор ФПК Петр Иванов.

«В среднем на 2020 г. стоимость проезда в дерегулированном сегменте возрастет на 1,3%, что существенно ниже прогнозируемого Минэкономразвития уровня инфляции, который на 2020 г. составляет 3%», - сказал он.

«В межсезонье АО «ФПК», стремясь повысить транспортную подвижность населения и доступность услуг, планирует снижение стоимости проезда к уровню 2019 г. Этому будет

способствовать как общая тарифная стратегия, так и реализация различных маркетинговых акций», - отметил он.

В вагонах «купе», «СВ» и «люкс» (в так называемом «дерегулированном сегменте») применяется система динамического ценообразования, при котором стоимость билетов формируется в зависимости от сезона, дня недели, спроса и количества проданных мест. Тарифы на перевозки пассажиров в плацкартных и общих вагонах поездов дальнего следования (так называемом «регулируемом сегменте») с 1 января 2020 года выросли на 3,5%.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; ПАССАЖИРСКАЯ «ДОЧКА» РЖД РАССЧИТЫВАЕТ УВЕЛИЧИТЬ ГЛУБИНУ ПРОДАЖ БИЛЕТОВ ДО 180 ДНЕЙ К 2025Г**

«АО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК, пассажирская «дочка» РЖД) планирует увеличить глубину продаж ж/д билетов на поезда дальнего следования до 180 дней к 2025 году.

«Мы к этому идем (к глубине продаж 180 дней к 2025 году - ИФ). Я не исключаю, что мы найдем какой-то вариант, связанный с предоставлением возможности приобретения билета заранее, но это не вопрос 2020 года», - сообщил журналистам генеральный директор ФПК Петр Иванов.

«Мы 120 дней (глубину продаж - ИФ) сделали уже по ряду поездов, мы точно совершенно будем распространять это на другие поезда. Сейчас мы видим, что у нас есть направления, по которым изменения в графике происходят достаточно редко, а частота движения позволяет предоставлять окна для ремонта уже с учетом того сложившегося графика, который есть», - отметил он.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; ФПК К 2025 Г НАМЕРЕНЫ СОКРАТИТЬ ВРЕМЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ МЕЖДУ МОСКВОЙ И АДЛЕРОМ ДО 16 ЧАСОВ**

Ключевой инициативой новой стратегии развития АО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК) к 2025 году является сокращение времени в пути поездов на маршрутах между Санкт-Петербургом, Москвой и Адлером, сообщил журналистам генеральный директор ФПК Петр Иванов.

«Стратегия развития ФПК утверждена советом директоров компании в конце 2019 года. Мы заложили достаточно амбициозные цели, синхронизировали нашу стратегию с долгосрочной программой РЖД до 2025 года и поставили цели до 2030 года», - сказал он.

«Основные инициативы - это ускорение поездов «центр-юг», расширение полигона курсирования двухэтажных этажных поездов, назначение новых поездов и расширение маршрутной сети. А также ввод нового продуктового предложения и обновление парка подвижного состава», - отметил Иванов.

«Основной инициативой является «центр-юг» и сокращение времени в пути (между Москвой и Адлером - ИФ) до 16 часов к 2025 году. Такая задача поставлена и решается совместно с РЖД. Она требует как обновления подвижного состава, так и существенной реконструкции инфраструктуры, путей и контактной сети», - подчеркнул топ-менеджер.

В 2020 году необходимо разработать план реализации стратегической инициативы «центр-юг», говорится в презентации компании. На маршрутах между Петербургом, Москвой и Адлером к 2025 году прогнозируется запуск 7 новых поездов, 5 пар двухэтажных поездов, а также ускорение движения 39 пар существующих поездов.

По словам Иванова, время в пути от Адлера до Москвы сейчас составляет порядка 23 часов.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; ФПК В 2020 Г. ПЛАНИРУЕТ НА 20% УВЕЛИЧИТЬ САРЕХ НА ЗАКУПКУ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА**

«Дочка» ОАО «Российские железные дороги» - АО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК) - в 2020 году планирует на 20% увеличить инвестиции на обновление парка подвижного состава.

«За прошлый год по контрактам мы должны были получить 524 (вагона - ИФ), фактически с опережением плана идем - 579 нам поставил «Тверской вагоностроительный

завод» (МОЕХ: TVAG) (ТВЗ, входит в ТМХ). Весь подвижной состав вышел на линию. В 2020 году мы планируем приобретение 610 новых вагонов по контрактам, в том числе, 168 двухэтажных и 442 одноэтажных вагонов», - сообщил генеральный директор ФПК Петр Иванов журналистам в четверг.

По его словам, в связи планами закупить в 2020 году больше вагонов, в текущем году объем инвестиций планируется увеличить более, чем на 20%.

Согласно презентации ФПК, инвестпрограмма компании в 2019 году составила 43,8 млрд рублей.

Большая часть средств в рамках CAPEX ФПК в 2020 году пойдет на закупку вагонов, говорил ранее Иванов. Как сообщалось, финансировать инвестиционную программу планируется за счет трех источников - амортизации, заемных средств и взноса ОАО «Российские железные дороги».

## **ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; РЖД В 2020 ГОДУ РАСШИРЯЮТ СПИСОК МАРШРУТОВ С НЕВОЗВРАТНЫМИ БИЛЕТАМИ**

АО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК, пассажирская «дочка» РЖД) в 2020 году планирует расширить список поездов дальнего следования, билеты на которые можно приобрести по невозвратному тарифу.

«В 2020 году абсолютно точно будем расширять количество поездов, на которые продаются невозвратные билеты», - сообщил журналистам генеральный директор ФПК Петр Иванов.

«С 20 января по 31 марта в рамках пилотного проекта невозвратные билеты будут доступны еще в шести поездах», - отметил он.

Речь идет о маршрутах на поезда Москва - Kisловодск, Москва - Санкт-Петербург (№ 5/6), Москва - Петрозаводск (два поезда - «Карелия» и «Сура»), Москва - Казань, Санкт-Петербург - Адлер.

Как сообщалось, ФПК открыла продажу невозвратных ж/д билетов в поезда дальнего следования год назад. Билеты по невозвратному тарифу доступны в купейные вагоны и вагоны с местами для сидения скоростных внутрироссийских поездов. На поездки в плацкартных и общих вагонах (так называемый регулируемый сегмент), а также на поезда, следующие в/из Калининградской области, невозвратный тариф не распространяется.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; РЖД В ФЕВРАЛЕ ПЛАНИРУЮТ ПОСТАВИТЬ ПОЕЗД С НОВЫМ КУПЕ И ПЛАЦКАРТМ НА МАРШРУТЕ МОСКВА-ВЛАДИВОСТОК**

«Дочка» ОАО «Российские железные дороги» - АО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК) планирует в феврале запустить на маршруте между Москвой и Владивостоком поезд с вагонами купе и плацкарта нового модельного ряда, сообщил генеральный директор ФПК Петр Иванов журналистам в четверг.

«В середине февраля 2020 года планируем начать обновление состава поездов 99/100 Москва-Владивосток», - сказал он. «Все составы будут сформированы из двухцепных вагонов. Сейчас утверждается дата торжественного отправления в рейс первого обновленного состава, - добавил Иванов.

В вагонах купе нового модельного ряда появились USB-розетки, удобное освещение, персональные сейфы, а также душ, пеленальный столик, сенсорные смесители и электросушилки для рук. Вместо технических тамбуров в вагонах установлены сервисные зоны с вендинговыми аппаратами, кофе-машинами, микроволновыми печами, холодильниками и зонами для приема пищи. В новой модельной серии купейных вагонов появился также герметичный межвагонный переход.

Первый новый купейный вагон ФПК запустили в октябре 2019 года на маршруте Москва - Белгород.



## **ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; РЖД ПЛАНИРУЮТ В 2020 Г ЗАПУСТИТЬ В РЕГИОНАХ ДОСТАВКУ ЕДЫ ИЗ РЕСТОРАНОВ К ПОЕЗДУ**

Дочка» ОАО «Российские железные дороги» - АО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК) в 2020 году планирует запустить в регионах сервис по доставке еды из ресторанов к поездам дальнего следования, сообщил журналистам генеральный директор ФПК Петр Иванов.

«В 2020 году планируется масштабирование этого проекта на территории регионов РФ», - сказал он.

По словам Иванова, в приоритетном порядке к данной услуге будут подключаться города-миллионники, идут переговоры с потенциальными партнерами, расположенными в Санкт-Петербурге, Самаре, Ростове-на-Дону, Екатеринбурге и Нижнем Новгороде.

Как сообщалось, сервис по доставке еды из ресторанов и кафе к поездам дальнего следования РЖД запустили в декабре 2019 года. Первоначально сервис предоставлялся пассажирам поездов, следующим через Москву и Санкт-Петербург.

## **ТАСС; 2020.23.01; ДВА ФЛЕКСИ-ПОЕЗДА ОТПРАВИЛИСЬ ПО ЮВЖД В ПОРТ НОВОРОССИЙСК**

На Юго-Восточной железной дороге (ЮВЖД, филиал ОАО «РЖД») развиваются перевозки наливных грузов флекси-поездами в порт Новороссийск, следует из сообщений РЖД.

Со станций Телегино (Липецкая область) и Придача (Воронеж) отправились два контейнерных флекси-поезда, в состав которых вошли в общей сложности 213 контейнеров с флекситанками, в порт Новороссийск, куда доставят около 4,6 тыс. т соевого и рапсового масла.

Поезда будут находиться в пути всего 30 часов. Затем груз отправится морем из Новороссийска в Китайскую Народную Республику (КНР).

Флекситанк - это инновационная эластичная упаковка, позволяющая перевозить наливные неопасные грузы в универсальном 20-футовом контейнере. Объем одной емкости - от 17 до 24 тыс. л, в зависимости от плотности перевозимой продукции.

<https://tass.ru/ekonomika/7589685>

## **ТАСС; 2020.23.01; «ЗВЕЗДА» ПЛАНИРУЕТ СДАТЬ ПЕРВЫЙ ТАНКЕР ТИПА «АФРАМАКС» К СЕНТЯБРЮ - ОКТЯБРЮ 2020 ГОДА**

Судоверфь «Звезда» планирует в мае спустить на воду первый танкер типа «Афрамакс», срок сдачи намечен на сентябрь - октябрь. Об этом в интервью ТАСС сообщил гендиректор «Звезды» Сергей Целуйко.

«По контракту первый танкер мы должны спустить на воду в мае, сдать - в сентябре - октябре. Но мы постараемся выполнить работы с опережением. Танкеры таких размеров не делали даже в Советском Союзе, его водоизмещение - 114 тыс. тонн, длина - 258 м, ширина - 46 м», - сказал он.

Целуйко напомнил, что в России верфей, обладающих технологическими возможностями строительства крупнотоннажных судов, ранее не было. Среди заказов «Звезды», помимо «Афрамакса», также арктические суда-газовозы высокого ледового класса и атомный ледокол «Лидер», который рассчитан на проводку во льдах караванов крупнотоннажных судов.

Сейчас на «Звезде» уже запущено строительство танкеров типа «Афрамакс», которые предназначены для перевозки сырой нефти и нефтепродуктов в неограниченном районе плавания благодаря энергетическим установкам, которые могут работать на сжиженном природном газе - экологически чистом топливе. В серии «Афрамакс» 12 танкеров.

Судостроительный комплекс «Звезда» создается в городе Большой Камень консорциумом «Роснефти», «Роснефтегаза» и Газпромбанка. После ввода в эксплуатацию «Звезда» станет первой в России верфью крупнотоннажного судостроения и будет выпускать целую линейку средне- и крупнотоннажных судов и морской техники, в том числе танкеры, газовозы, элементы буровых платформ, суда снабжения и сейсморазведки.

<https://tass.ru/ekonomika/7589211>

**ТАСС; 2020.23.01; СУДОВЕРФЬ «ЗВЕЗДА» ПЛАНИРУЕТ ЗАВЕРШИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО СУХОГО ДОКА В 2020 ГОДУ**

Судоверфь «Звезда» планирует в 2020 году завершить строительство объекта второй очереди - сухого дока - с опережением графика. Об этом в интервью ТАСС сообщил гендиректор «Звезды» Сергей Целуйко.

«Сейчас для строительства первых заказов мы используем наши построенные объекты - блок корпусных производств, окрасочные камеры и открытый тяжелый достроечный стапель. И в то же время готовятся площадки для дальнейших заказов. Например, строительство ключевого объекта второй очереди, сухого дока, идет со значительным опережением графика - планируем ввести его в строй в этом году», - сказал он, добавив, что также начнут работу ряд цехов, достроечные и грузовые набережные.

Сухой док «Звезды» - гидротехническое сооружение размерами 485x114x14 м. Он позволит осуществлять постройку большинства типов существующих и перспективных судов практически без ограничения тоннажа и спусковой массы корпусов.

<https://tass.ru/ekonomika/7589219>

**ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЕЛАТИНА; 2020.24.01; ЛЕГКИХ НАВИГАЦИЙ НЕ БЫВАЕТ; ДОБРАЯ ПРИМЕТА МИНУВШЕЙ – ОТСУТСТВИЕ АВАРИЙ**

Итоги навигации подвели волжские путейцы на ставшей традиционной встрече, которая проводится по завершении навигации уже более десяти лет.

Этих встреч речники ждут. На этой площадке можно задать интересующий плавсостав вопрос и получить квалифицированный ответ, что называется, из первых рук. Представители судоходных компаний – капитаны грузовых и пассажирских теплоходов, капитаны–наставники, ответственные за обеспечение безопасности судоходства, сотрудники Ространснадзора, Верхне–Волжского филиала Российского речного регистра используют эту площадку для диалога с комсоставом флота, чтобы максимально эффективно обсудить возникающие вопросы и выработать стратегию на будущую навигацию.

Как отметил начальник службы пути ФБУ «Администрация Волжского бассейна» Игорь Кукин, общая протяженность внутренних водных путей составляет 9231 км (15 субъектов РФ), из них было востребовано для судоходства 45%.

В течение навигации специалистами администрации были проведены два инспекторских и ряд плановых осмотров водных путей. По результатам осмотров в актах и отчетах отмечалось, что фактическая расстановка знаков навигационного ограждения соответствует утвержденным схемам, количественный и качественный состав знаков судоходной обстановки отвечает требованиям безопасных условий плавания судов. Видимость знаков и сигнальных огней соответствует требованиям ГОСТ 26600–98, то есть качество судоходной обстановки на транзитных водных путях обеспечивает безопасное судоходство. Бесперебойное судоходство в течение всей навигации обеспечивалось проведением комплекса путевых работ, включающего дноуглубление, содержание навигационной обстановки, производство русловых изысканий и обеспечение чистоты судоходных трасс путем проведения тральных и дноочистительных работ.

Внутренние водные пути в границах обслуживания администрации содержались в соответствии с государственным заданием на 2019 года и утвержденным Росморречфлотом Перечнем судовых ходов. Важный итог прошедшей навигации – отсутствие случаев срыва гарантированных габаритов пути и выполнение государственного задания в полном объеме.

В целом на эксплуатируемых участках водных путей работали 35 обстановочных бригад. На водных путях бассейна были задействованы 4111 навигационных знаков, в том числе 1242 береговых и 2869 плавучих. Освещались 2570 знаков. В среднем на километр судового хода приходится один знак. В 2019 году были приобретены 145 новых буев из полимерных материалов. Средняя продолжительность действия обстановки в целом по бассейну по сравнению с 2018 годом выросла на 6 суток. 13 земкараванов вели землечерпательные работы. Ими извлечено 7,3 млн кубометров грунта, из них на транзитных водных путях (госпрограмма) – 5 млн кубометров. Всего на транзите и вне

транзита в прошедшую навигацию протралено 656 кв. км судовых ходов. Для повышения эффективности и качества проведения этих работ к двум имеющимся гидротралам в Нижегородском и Волгоградском районах водных путей – филиалах администрации в 2019–м был приобретен еще один гидролокатор бокового обзора. Местом его локации стала Средняя Волга, Республика Татарстан, где базируется Казанский район водных путей и судоходства – один из крупнейших филиалов ФБУ «Администрация Волжского бассейна».

По оценке путейцев и судоводителей, гидрологические условия навигации в целом были не просто плохими, а очень плохими. Паводковый период был настолько коротким, что сменившая его маловодная межень потребовала переброски дополнительных земкараванов на Верхнюю и Нижнюю Волгу. Это, в свою очередь, заставило изыскивать дополнительное топливо и смазочные материалы для земкараванов. Несмотря на возникшие трудности, гарантированные габариты пути были выдержаны.

Весной в Рыбинском водохранилище воды было меньше нормы на 25–30 см, поэтому паводок закончился, практически не начавшись. Зато в самом конце навигации (с середины октября по ноябрь) за счет обильных осадков расход воды настолько увеличился, что это водохранилище набрало воды на 12 см выше весенней максимальной отметки, и воды стали паводковыми (максимальный сброс в Городце 5840 куб. м в сек.). Аналогичная ситуация наблюдалась и на Нижней Волге. Весной расход воды рано упал до минимальных значений. Впервые с начала эксплуатации Волгоградского водохранилища не было «рыбохозяйственной полки», а поздней осенью расход воды был таким, как при рыбохозяйственных сбросах (максимальный сброс 17 240 куб. м в сек. зафиксирован 13 ноября), что для путейцев нередко оборачивалось срывами плавучих и затоплением береговых знаков.

Легких навигаций, говорят речники, не бывает. Однако, несмотря на трудности и капризы природы, флотом судоходных компаний, работающих в Волжском бассейне, в 2019 году было перевезено 39 млн 507,4 тыс. тонн грузов (на 7,9% больше, чем в 2018 году). Свыше чем на 21 млн тонн выросли перевозки строительных грузов. Наливных перевезено 9,5 млн тонн, зерновых – около 2 млн тонн, металла – свыше 1 млн тонн, серы – более 2 млн тонн (прирост – 168,1%). На 34% упали перевозки зерновых, на 24,5% – лесных грузов. Эти показатели привел в своем выступлении первый заместитель руководителя – капитан Волжского бассейна Евгений Лепехин.

К навигации 2019 года все пусковые нитки судоходных шлюзов были подготовлены к установленным государственным заданием срокам их открытия. Коллективы судоходных гидротехнических сооружений провели 20 487 шлюзований, были пропущены 40 149 единиц флота, что на 1% больше, чем в 2018 году. Наибольшее количество судов проследовало через шлюзы Городецкого района гидротехнических сооружений и судоходства – рост 18%.

Добрая примета завершившейся навигации – отсутствие аварий и уменьшившееся на 30% количество транспортных происшествий. Об этом рассказал начальник Волжского управления госнадзора на морском и речном транспорте Ространснадзора Олег Абукин.

Большая работа проведена в навигацию инспекторами портового контроля: 2630 инспекторских осмотров судов, из которых 421 – пассажирское, составлены 5284 замечания. Для их устранения были задержаны 168 судов, среди которых 21 – пассажирское. Начальник службы государственного портового контроля ФБУ «Администрация Волжского бассейна» Александр Крюков заявил, что специалисты подведомственной ему службы не разделяют нередко бытующее утверждение о строгости принимаемых у нас законов, которая компенсируется необязательностью их исполнения. Поэтому и впредь они намерены последовательно и системно отстаивать нормы и требования документов, регламентирующих безопасность судоходства в бассейне.

Специалисты администрации, представители Верхне–Волжского филиала Российского речного регистра ответили на вопросы плавсостава. Говорили о новой форме дипломов – бумажном листке без знаков и печати, о процедурных моментах, связанных с оформлением документов на разовый переход судна. В этой связи вспомнили случай с затонувшим в Ярославле дебаркадером, когда ответственные за перегон судна в надежде

на авось пренебрегли прописными истинами и не проверили документы на готовность судна к перегону.

Говорили капитаны и о конструктивных особенностях подходной стенки шлюза № 22 в Тольятти, из-за чего возникают сложности при маневрах судна во время захода в камеру шлюза. Их предложение построить там короткую стенку в последние дни уходящего года выглядело как новогоднее пожелание. Равно как и просьба обсудить с коллегами из Центрального бассейна возможность улучшения подхода судов к верхней стенке Рыбинского шлюза.

В завершение встречи капитаны судов поблагодарили путейцев, коллективы гидротехнических сооружений, связистов за четкую и безупречную работу. Волжские путейцы высоко ценят сложившиеся деловые и партнерские отношения между коллективом администрации и представителями судоходных компаний, позволяющие оперативно решать возникающие вопросы, отметил руководитель ФБУ «Администрация Волжского бассейна» Дмитрий Бессмертный.

<http://transportrussia.ru/item/5390-legkikh-navigatsij-ne-byvaet.html>

## **КОММЕРСАНТЪ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2020.24.01; ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ СОБИРАЕТ АЭРОПОРТЫ; ОПЕРАТОР АЭРОДРОМА В КОМСОМОЛЬСКЕ-НА-АМУРЕ МОЖЕТ СМЕНИТЬСЯ**

На фоне пристального внимания правительства к развитию авиаперевозок на Дальнем Востоке в Хабаровском крае, вероятно, начата кампания по возврату авиационных активов региону. Местное управление **Росавиации** аннулировало сертификат оператора аэродрома в Комсомольске-на-Амуре из-за нарушения правил пожарной безопасности, полеты остановлены. В сентябре глава Хабаровского края Сергей Фургал говорил о необходимости вернуть малые аэропорты в региональную собственность. Авиакомпании рассчитывают, что к апрелю авиасообщение с Комсомольском возобновится.

Дальневосточное межрегиональное территориальное управление **Росавиации** отозвало сертификат эксплуатанта аэропорта Хурба у АО «Комсомольский-на-Амуре аэропорт» (решение регулятора есть у “Ъ”). В решении говорится, что аннулирование вызвано неустранением нарушений в части требований по аварийно-спасательным работам. В первый раз нарушение было выявлено в апреле 2018 года и к настоящему времени не устранено, хотя авиационные правила предписывают устранять их в течение 120 дней. И. о. министра транспорта Хабаровского края Максим Прохоров пояснил, что в аэропорту не хватает дополнительной пожарной машины и обученного персонала. По его словам, эксплуатация аэропорта возобновится сразу после устранения всех выявленных регулятором нарушений.

Возможно также, что аэропорт вернется в ведение краевых властей.

Об этом во время визита вице-премьера Юрия Трутнева в Хабаровск в сентябре прошлого года говорил губернатор Хабаровского края Сергей Фургал. «Край должен вернуть все свои аэропорты, которые ему принадлежали, вернуть всю инфраструктуру назад в «Хабаровские авиалинии», чтобы эффективнее развиваться. Есть «дорожная карта», согласованная с **Росавиацией**. В противном случае будет сложно что-то сделать: мы будем увеличивать количество рейсов, а нам будут поднимать цены за обслуживание, в результате мы не сможем снижать цены на билеты»,— говорил тогда губернатор. Он добавлял, что частный собственник аэродрома «не проявляет интереса к ремонту, реконструкции или содержанию» терминала.

Полеты гражданской авиации в аэропорт начались после выкупа АО «Комсомольский-на-Амуре аэропорт» у Росимущества в 2016 году петербургским ООО «ЕВМ Недвижимость» за 70 млн руб. Собственник планировал наладить авиасообщение с Владивостоком, Иркутском, а в перспективе — и с Москвой. До последнего времени аэропорт обслуживал транзитные рейсы «Хабаровских авиалиний» из Хабаровска в Николаевск-на-Амуре, Чумикан, Херпучи и Богородское. «Аврора» (дочерняя структура «Аэрофлота») выполняла прямые рейсы из Южно-Сахалинска, а S7 рассчитывает с апреля запустить полеты из Благовещенска. В 2018 году аэропорт обслужил 5,8 тыс. человек, за январь—

ноябрь 2019 года — 7,77 тыс. человек. Население Комсомольска на начало 2019 года составляло 246,6 тыс. человек.

«Аврора» уже объявила, что вернет пассажирам деньги за билеты, приобретенные на рейсы из Южно-Сахалинска на даты после 14 февраля. Пассажирам, купившим билеты с вылетом до 14 февраля, будет предложен билет до Хабаровска с компенсацией проезда до Комсомольска. S7 уже открыла продажи на рейсы из Благовещенска. Перевозчик планирует летать на Embraer 170, рассчитанном на 78 человек, первый рейс запланирован на 27 апреля, и компания пока не корректирует свои планы.

Топ-менеджер одного из аэропортовых холдингов отмечает, что отзыв лицензии нехарактерен для **Росавиации**: «Я не помню, чтобы у нас закрывали аэропорты. Обычно Александр Нерадько так не делает». Он добавил, что с учетом полетов в аэропорт S7 и «Авроры», которые летают «отнюдь не на кукурузниках», пожарная безопасность должна быть обеспечена в полном объеме.

<https://www.kommersant.ru/doc/4227883>

## **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА СИБИРИ; ЮЛИЯ ПОТАПОВА; 2020.23.01; ПОШЛИ НА ВЗЛЕТ; В КУЗБАССЕ ПРИСТУПАЮТ К РЕКОНСТРУКЦИИ МЕЖДУНАРОДНОГО АЭРОПОРТА КЕМЕРОВА, НА ОЧЕРЕДИ - НОВОКУЗНЕЦКИЙ**

Объявлен тендер на строительство нового аэровокзального комплекса внутренних воздушных линий в кемеровском международном аэропорту имени Алексея Леонова. Начальная стоимость контракта превышает 2,7 миллиарда рублей.

Прием заявок на участие в тендере будет завершён 17 марта, итоги подведут 24 марта этого года. В планах у холдинга «Новпорт», которому принадлежит инфраструктурный объект, - получить в эксплуатацию современное трехэтажное здание терминала общей площадью почти двенадцать тысяч «квадратов» с тремя телескопическими трапами и прочими удобствами для пассажиров и персонала вместо безнадежно устаревшего, возведенного еще в советское время. Новый аэровокзальный комплекс рассчитан на годовой пассажиропоток до одного миллиона человек.

Проектирование, к которому приступили в начале 2019-го, завершилось перед Новым годом. Строительно-монтажные работы начнут не раньше марта 2020-го - после проведения госэкспертизы и конкурсных процедур, а завершатся они ориентировочно в марте-апреле следующего года - к 300-летию Кузбасса. И еще в пределах пятилетки в Кемерове предстоит отремонтировать взлетно-посадочную полосу, состояние которой давно оставляет желать лучшего. Затраты на обновление ВПП оцениваются в 4,3 миллиарда рублей. Кроме того, будет построен новый международный терминал в Новокузнецке.

«В 2019 году были поданы заявки в **минтранс РФ** на включение реконструкции аэропортов Кемерова и Новокузнецка в «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года». Они прошли экспертную оценку в Аналитическом центре при правительстве РФ и рекомендованы к включению в «Комплексный план модернизации», - напомнил на своей страничке в соцсети замгубернатора Кузбасса Андрей Панов.

Обновление обоих аэропортов создаст комфортные условия, позволит привести воздушные гавани в соответствие с существующими нормами и требованиями, то есть повысить их привлекательность для перевозчиков и потребителей транс-портных услуг. А конкуренция, как известно, - залог разумных цен на билеты. Тем более что власти региона уже активно занимаются развитием внутренних авиалиний.

«С начала 2020 года уже выполняются рейсы из Кемерова в Новосибирск, Красноярск и Казань. Из Новокузнецка теперь можно улететь в Новосибирск, Красноярск, Томск и Екатеринбург. Некоторые рейсы уже показывают хорошую заполняемость, например, самолет «Новокузнецк - Красноярск» загружен почти на девяносто процентов», - делится в соцсетях губернатор области Сергей Цивилев.

На этой неделе открыли авиасообщение между Новокузнецком и Омском, в феврале должен вылететь первый рейс из Кемерова в Абакан, а во втором квартале 2020-го - в

Кызыл. Ближе к лету (и вплоть до осени) начнут выполняться регулярные перелеты на курорты Юга России. Как уточняет Андрей Панов, открытие новых маршрутов стало возможным благодаря увеличению финансирования авиаперевозок из регионального бюджета с 21 миллионов до 157 миллионов рублей в год.

Интернет-пользователи, комментируя посты чиновников, благодарят за новые авиамаршруты и предлагают дальше расширять их спектр, в том числе за счет внутриобластных рейсов. Ведь когда-то из Кемерова можно было спокойно улететь в Тяжин, Тисуль, Мариинск и даже в Верх-Чебулу и село Салтымаково.

<https://rg.ru/2020/01/23/reg-sibfo/na-rekonstrukciiu-aeroporta-kemerova-obiavili-tender.html>

## **RNS; 2020.23.01; «ПОБЕДА» ПРЕДУПРЕДИЛА О ВОЗМОЖНОМ ПОВЫШЕНИИ ТАРИФОВ ИЗ-ЗА РОСТА ЦЕН НА АВИАКЕРОСИН**

Российский лоукостер «Победа» может повысить цены на билеты в российские регионы из-за роста стоимости авиакеросина в российских аэропортах, сообщили RNS в компании. «Стоимость билетов «Победы» на рейсы региональной программы полетов может повыситься в связи с ростом цен на авиакеросин в российских аэропортах», — сказал представитель авиакомпании.

В декабре 2019 года глава «Аэрофлота» Виталий Савельев в своем письме жаловался в ФАС на резкое подорожание аэропортовых услуг, а также призывал обратить внимание на разницу в стоимости топлива в разных аэропортах.

Тогда же Федеральная антимонопольная служба (ФАС) возбудила дело об установлении монопольных цен на авиакеросин, который предоставляет оператор топливозапращика в аэропорту Южно-Сахалинска. Дело было возбуждено против компании «Топливообеспечивающая компания» (ТОК). В сообщении ведомства отмечалось, что рассматриваются материалы и по другим аэропортам Дальневосточного федерального округа.

<https://rns.online/transport/Pobeda-predupredila-o-vozmozhnom-povishenii-tarifov-iz-za-rosta-tsen-na-aviakerosin-2020-01-23/>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7590951>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; РЕШЕНИЯ ПО РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ ДОЛГОВ UTAIR МОГУТ БЫТЬ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ - ГРЕФ**

Решения по реструктуризации долгов авиакомпании «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) (летает под брендом Utair) могут быть приняты в ближайшее время, заявил глава Сбербанка (МОЕХ: SBER) Герман Греф.

«Мы работаем над реструктуризацией, я думаю, в ближайшее время там должны быть (решения - ИФ)», - сказал Греф журналистам в рамках ВЭФ в Давосе.

Сбербанк - один из 11 банков, которые в 2015 году выдали балансировавшей на грани банкротства «ЮТэйр» два синдицированных кредита на общую сумму 42,6 млрд рублей. Один из синдкредитов, на 18,9 млрд рублей, выдавался на семь лет, второй, на 23,7 млрд рублей - на 12 лет. По семилетнему кредиту «ЮТэйр» трижды допустила дефолт.

К концу первого квартала 2020 года ожидается согласование плана реструктуризации долга «ЮТэйр», сообщил ранее зампред правления Сбербанка Анатолий Попов.

## **ТАСС; 2020.23.01; АЭРОПОРТ КОМСОМОЛЬСКА-НА-АМУРЕ ПРИОСТАНОВИЛ РАБОТУ ИЗ-ЗА ЗАМЕЧАНИЙ К БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ**

Аэропорт Комсомольска-на-Амуре приостановил деятельность из-за нарушений, связанных с безопасностью полетов. Об этом сообщил в четверг журналистам и.о. министра транспорта и дорожной деятельности Хабаровского края Максим Прохоров.

«Есть уведомление от аэропорта Комсомольска-на-Амуре на обращение Росавиации о том, что не устранены замечания по уровню пожарной защиты и поисково-спасательному обеспечению полетов. В ответ на письмо Росавиации аэропорт выпустил нотам-уведомление, в котором сообщил, что приостанавливает обслуживание полетов до

устранения замечаний, которые выдала **Росавиация**», - сказал Прохоров, уточнив, что аэропорт не принимает рейсы с четверга.

Речь идет об аэропорте Хурба. Этот аэропорт имеет аэродром совместного базирования судов военной и гражданской авиации, принадлежит Минобороны РФ, оператором гражданского сектора является компания «Комсомольский-на-Амуре аэропорт». С Комсомольском-на-Амуре есть сообщение по автомобильной и железной дороге. Полеты в город осуществлялись несколько раз в неделю.

Полеты в город осуществлялись несколько раз в неделю компаниями «Хабаровские авиалинии» и «Аврора».

Прохоров сообщил, что загруженность аэропорта Комсомольска-на-Амуре невысокая, однако он является важным связующим звеном между городом и Южно-Сахалинском, а также между поселениями Богородское, Чумикан и Херпучи. С посадкой в Комсомольске-на-Амуре летали и самолеты до Николаевска-на-Амуре, но до этого города есть и прямые рейсы. «Рейсы на Богородское и Чумикан будут выполняться напрямую, как и на Николаевск-на-Амуре. Планировалось открыть рейсы на Благовещенск авиакомпанией «Сибирь», надеемся, что вопрос решится к дате открытия», - сказал Прохоров, уточнив, что «выпал» только рейс на Южно-Сахалинск. Аэропорт используется и воздушными судами в качестве запасного.

Прохоров сообщил, что компания-оператор аэропорта набрала необходимый для обеспечения безопасности полетов персонал, который должен пройти соответствующее обучение. Он затруднился сказать, сколько времени это может занять. Компания сейчас также заключает договор на привлечение необходимой пожарной машины. В пресс-службе губернатора и правительства Хабаровского края журналистам сообщили, что региональный **Минтранс** неоднократно выходил на компанию с просьбой изменить ситуацию, но замечания **Росавиации** так и не были устранены.

<https://tass.ru/obschestvo/7585833>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ МЕЖДУНАРОДНОГО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА ВЛАДИВОСТОКА К ИЮНЮ БУДЕТ УВЕЛИЧЕНА НА 30%**

Пропускная способность международного терминала аэропорта Владивостока к июню 2020 года будет увеличена на 30%, сообщил на совещании во Владивостоке управляющий директор по авиации группы «Базэл» Алексей Васильченко.

«Первая, самая срочная, задача - повысить пропускную способность международного терминала на 30%. Мы разработали соответствующую концепцию, на наше предложение хорошо откликнулись таможенные и пограничные службы. Рассчитываем, что в рамках действующего пункта пропуска к июню обеспечим заявленную способность», - приводит слова Васильченко пресс-служба администрации Приморья.

В настоящее время площадь аэровокзала составляет 46 тыс. квадратных метров.

«По международному уровню это возможность качественного обслуживания от 4,6 млн пассажиров в год. У нас (в аэропорту Владивостока - ИФ) в прошлом году было более 3 млн пассажиров, на 17% выше показателя 2018 года. Соответственно в ближайшие семь (лет - ИФ), если будем эффективно использовать площади существующего терминала, сможем обслуживать людей без нареканий на качество», - отметил представитель «Базэла».

Среднесрочная задача, по словам Васильченко, - до конца текущего года скорректировать планировку действующего терминала: изменить технологии движения пассажиров, конфигурации багажных систем, назначение площадей.

«Одновременно с этим на текущий год предусмотрены средства на разработку долгосрочного, на 20 лет, мастер-плана развития аэропорта. Это большой документ, который позволит запланировать увеличение площади аэропорта. Предполагается построить второй, аналогичный по площади пассажирский терминал, перенести ближе служебно-технические здания, построить гостиницу», - сказал он.

Представитель «Базэла» также отметил, что российская авиакомпания S7 заинтересована в том, чтобы построить на территории аэропорта Владивосток ангар для обслуживания своих воздушных судов.

«Сейчас у нас базируются пять самолетов. S7 рассматривает Владивосток как базовый хаб на Дальнем Востоке. Отдельное, очень перспективное направление - грузы. Планируем в качестве базовой компании привлечь крупнейшего российского грузоперевозчика AirBridgeCargo», - сказал Васильченко.

По его словам, одной из ключевых задач становится решение вопроса с вводом в эксплуатацию второй взлетно-посадочной полосы, которая была построена более 30 лет назад, в дополнение к действующей.

«По оценке, проводившейся по заказу аэропорта, в 2023 году наступает период капитального ремонта действующей полосы. Для проведения этих работ потребуется реконструкция второй полосы. Мы, со стороны аэропорта, готовы финансировать проектирование этих работ», - отметил Васильченко.

Губернатор Приморья Олег Кожемяко, слова которого приводит пресс-служба, заявил, что готов повторно обратиться в правительство РФ для решения данного вопроса.

Ранее сообщалось, что АО «Международный аэропорт Владивосток» (МАВ) в 2019 году обслужило 3,080 млн пассажиров, что на 17% превысило показатель 2018 года. В том числе на внутренних маршрутах обслужено 1,630 млн человек (рост на 10%), на международных - 1,450 млн человек (рост на 26%).

### **ИНТЕРФАКС; 2020.23.01; ГЕОГРАФИЯ МАРШРУТОВ АВИАКОМПАНИИ «АЗИМУТ» В 2020Г БУДЕТ РАСШИРЕНА - РОСТОВСКИЙ ГУБЕРНАТОР**

Авиакомпания «Азимут» в 2020 году расширит географию международных полетов, сообщил губернатор Ростовской области Василий Голубев журналистам в четверг.

«Думаю, что этот год запомнится тем, что мы начнем расширять географию международных полетов. В первом полугодии - Мюнхен и Баку. Мы работаем с Росавиацией на тему полетов в Италию. Последний раз, когда мы были в Италии, говорили с президентом этой земли, что было бы неплохо, если бы у нас такой полет появился. Еще ряд предложений есть, они сегодня изучаются, рассматриваются», - сказал Голубев.

Предполагается расширение и маршрутной сети по России. «Не так давно мы обсуждали с президентом Татарстана возможность еще одного рейса. И не только в Казань, но и в другую часть Татарстана», - сказал губернатор.

Он также сообщил, что в текущем году авиакомпания «Азимут» продолжит работу по расширению парка воздушных судов.

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2020.24.01; МАЛ ЗОЛОТНИК, ДА ДОРОГ; В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ ОБСУДИЛИ ПРОБЛЕМЫ МАЛОЙ АВИАЦИИ**

Во всем мире развитию малой авиации придается огромное значение. Силами малой авиации могут выполняться самые разные виды.

авиационных работ: патрулирование объектов; аэрофотосъемка; деловые, учебные, туристические и разведывательные полеты. В Государственном реестре гражданских воздушных судов РФ зарегистрированы более 5 тыс. воздушных судов авиации общего назначения (АОН), из них более 3 тыс. легких и сверхлегких пилотируемых воздушных судов, из которых более половины принадлежат физическим лицам.

В настоящее время слишком сложные правила и процедуры оформления сертификата эксплуатанта тормозят развитие малой авиации. Воздушное законодательство РФ ограничивает осуществление частными лицами и эксплуатантами малой авиации воздушных перевозок на легких воздушных судах небольшой вместимости, авиаэкскурсионных полетов за плату, а также выполнение авиационных работ в сельском хозяйстве.



Об этом шла речь в Совете Федерации на «круглом столе», посвященном законодательному обеспечению развития малой авиации, который провел председатель Комитета СФ по экономической политике Андрей Кутепов.

Малая, но незаменимая

В ходе дискуссии было отмечено, что в России широкое распространение получила практика выполнения полетов легкими и сверхлегкими воздушными судами АОН с пассажирами, разумеется, за деньги, без сертификата эксплуатанта и лицензии, что является обязательным условием при выполнении воздушной перевозки пассажиров или авиационных работ за плату. Зачастую воздушные суда АОН эксплуатируются без сертификата летной годности лицами, не имеющими действующего свидетельства пилота, без обязательного страхования ответственности, как того требует Воздушный кодекс РФ, что создает угрозу безопасности жизни и здоровью экипажа и пассажиров. Транспортные прокуроры на основании исков в судебном порядке признают эту деятельность незаконной, налагают запрет до получения разрешительных документов, виновные лица привлекаются к ответственности, но... воз и ныне там.

**Минтранс России** разработал проект федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ (в части регулирования деятельности авиации общего назначения)», в котором создаются условия для государственного регулирования деятельности АОН в интересах не только отдельных граждан, но также общества и государства, интенсивного развития и повышения уровня безопасности полетов АОН, повышения мобильности населения, особенно в труднодоступных регионах, уменьшения нагрузки на федеральный бюджет за счет сокращения субсидий.

Как сказал заместитель директора Департамента государственной политики в области гражданской авиации Министерства транспорта РФ Борис Алякритский, разработка этого законопроекта шла 2,5 года. Предлагаемые изменения законодательства позволят снизить действующую регуляторную нагрузку и обеспечат возможность коммерческой эксплуатации сверхлегких и легких воздушных судов. Также предлагается снизить требования к сверхлегким воздушным судам в части транспортной безопасности.

По мнению разработчиков, благодаря принятию данного законопроекта и подзаконных актов к нему минимальный вклад в экономику страны от использования воздушных судов для оказания экскурсионных, туристических услуг, выполнения воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты, авиаработ, в том числе в районах Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока, на начальном этапе составит не менее 500 млн руб. в год.

В России на 60% территории страны малая авиация является единственным средством обеспечения транспортной доступности, однако износ созданной в 70–80-х годах прошлого века инфраструктуры аэропортов превысил 80%. В Якутии и Магаданской области из 31 аэропорта только шесть имеют искусственные взлетно-посадочные полосы, остальные 25 – грунтовые. В Республике Саха (Якутия) в настоящее время зарегистрированы лишь 42 воздушных судна малой авиации и 116 посадочных площадок. Высокий уровень аэропортовых, аэронавигационных сборов препятствует развитию предпринимательства в сфере гражданской авиации, хотя потребность в этом очень велика. Для сравнения: на Аляске имеются 255 сертифицированных аэропортов, 1,2 тыс. посадочных площадок, около 12 тыс. воздушных судов. Отрасль авиаперевозок имеет здесь годовой оборот 3,5 млрд долларов США, обеспечивая работой 47 тыс. квалифицированных работников и 25 тыс. пилотов.

По словам председателя Госсовета (Ил Тумэн) РС (Я) Петра Гоголева, в республике острой проблемой является организация перевозок на межмуниципальных маршрутах на расстояние 200–500 км. «В 2019 году на 28 маршрутах протяженностью до 200 км были перевезены 4,2 тыс. пассажиров. На расстояние от 200 до 500 км по 80 маршрутам – более 19 тыс. пассажиров. В Якутии 157 внутрирайонных социально значимых маршрутов субсидируются на 70% от стоимости авиабилетов, на 14 межрайонных маршрутах в Арктическую зону для отдельных категорий граждан (в возрасте до 23 лет и старше 55 лет) с 1 апреля по 31 октября субсидируются 50% стоимости экономтарифа. По факту мы можем обеспечить субсидирование авиаперевозок менее 10% жителей арктических районов. Если субсидировать перелеты всех пассажиров, без возрастных ограничений, потребуется 2,5 млрд руб.», – констатировал Петр Гоголев.

Вице–президент Объединенной федерации сверхлегкой авиации Алексей Кобызев рассказал об опыте применения сверхлегкой авиации в сельском хозяйстве. Малоизвестный факт: при подготовке к Чемпионату мира по футболу в 2018 году силами сверхлегкой авиации были обработаны водные объекты против комаров и мошки.

В 2019 году сверхлегкие летательные аппараты «АСК «Дельта» использовались в Волгоградской области при выполнении авиационных работ по защите лесных массивов от вредителей, что позволило вдвое снизить цену госконтракта и сэкономить бюджетные средства более чем на 3 млн руб. «Без авиационно–химических работ невозможно получить достойный урожай и обеспечить продовольственную безопасность страны. На 80% эти работы выполняют сверхлегкие воздушные суда», – подчеркнул Алексей Кобызев и предложил Министерству сельского хозяйства РФ включить в перечень приоритетных направлений развития агропромышленного комплекса раздел «Применение малой, сверхлегкой и легкой авиации в сельскохозяйственном производстве», провести мониторинг по регионам РФ и рекомендовать им разработать региональные программы развития авиации.

«Основными препятствиями для полноценного выполнения коммерческих воздушных перевозок и авиационных работ авиакомпаниями малой авиации России являются избыточное регулирование их деятельности и необоснованные ограничения количества разрешенных видов авиационных работ, – заявил председатель Ассоциации малой авиации РС (Я) Иван Лукин. – Для создания на территории России конкурентной среды малой авиации необходимо создавать условия для появления новых авиакомпаний, а для этого требуется внесение изменений в Федеральные авиационные правила, в которых в настоящее время практически наложен запрет на их создание».

Для развития малой авиации Иван Лукин, в частности, предложил ряд мер:

– обнуление таможенной пошлины для самолетов с максимальным летным весом до 2 тонн и вертолетов – до 3,1 тонны при их покупке, а также транспортного налога для лизинговых компаний, поставляющих в лизинг воздушные суда для малой авиации;

– обнуление аэропортового сбора в России для легких воздушных судов с взлетным весом до 5,7 тонны с последующим финансированием выпадающих доходов федеральных казенных предприятий из бюджета РФ, что даст возможность снизить стоимость авиационных услуг малой авиации на 25–27%;

– включение в перечень получателей субсидий по постановлению № 1212 Правительства РФ от 30 декабря 2011 года самолетов с пассажироместимостью от одного до трех пассажиров и вертолетов – до шести пассажиров и распространение действия данного постановления не только на авиакомпании, выполняющие коммерческие перевозки пассажиров, почты и груза, но и на авиакомпании, выполняющие авиационные работы.

Развитие межрегиональных и местных авиаперевозок требует выработки и реализации новых, эффективных решений как на федеральном, так и на региональном уровне. По мнению экспертов, для развития авиационной отрасли необходимо проработать вопросы утверждения требований к подготовке пилотов для организации перелетов, разработать перечень мероприятий по субсидированию и софинансированию модернизации самолетов малой авиации, отремонтировать грунтовые взлетно–посадочные полосы и довести их до требований, предъявляемых стандартами.

На чем летать

По оценкам экспертов, 90% эксплуатируемого парка авиационной техники в России старше 15 лет, поэтому первостепенная задача – обновление парка воздушных судов. К 2023 году выбытие воздушных судов малой авиации в связи с физическим износом окажется критичным: подлежат списанию 89% воздушных судов коммерческой авиации и 79% самолетов авиации общего назначения. Таким образом, действующий парк сократится на 481 воздушное судно. Особую озабоченность вызывает недостаточное количество самолетов, способных работать на грунтовых взлетно–посадочных полосах в районах Сибири и Крайнего Севера.

За последнее десятилетие неоднократно предпринимались попытки создания отечественного воздушного судна, пригодного к эксплуатации в условиях севера. Существующие воздушные суда по разным причинам не стали универсальными для севера. Неудивительно, что отечественные авиаперевозчики долгое время отдавали

предпочтение воздушным судам зарубежного производства, что привело к технологической зависимости от иностранных компаний в вопросах сервисного обслуживания.

Для решения проблемы развития малой авиации Правительством РФ реализуется комплекс мер, направленных на обновление и пополнение парка воздушных судов. Начиная с 2002 года государство оказывает финансовую поддержку российским авиакомпаниям при приобретении воздушных судов российского производства на основе лизинга.

Сегодня авиационная промышленность России насчитывает около 250 предприятий, где ведутся разработки и производство, в том числе малых и средних самолетов, в которых нуждается Российская Арктика. Потенциал развития отрасли остается по-прежнему высоким, в том числе в части разработки и производства малых и средних самолетов, которые могут эксплуатироваться в суровых арктических условиях. По оценкам экспертов, минимальное востребованное количество новых воздушных судов на Севере в период с 2020 года составит от 1 до 3 тыс. ед.

В России ведутся перспективные разработки новых воздушных судов. В 2019 году Минпромторг России и ООО «Байкал–Инжиниринг» заключили контракт на разработку нового легкого многоцелевого самолета «Байкал» для местных воздушных линий на замену Ан–2. Срок завершения первого этапа – 2020 год, срок завершения проекта и получение сертификата типа – 2022 год. Серийное производство новых машин планируется начать в 2023 году.

«Самолет проектируется и будет сертифицироваться на девять мест, но в него заложены все необходимые конструктивные элементы, которые позволят при изменении правил сделать его 14–местным», – подчеркнул директор Департамента авиационной промышленности Министерства промышленности и торговли РФ Дмитрий Лысогорский.

По его словам, затраты производителей малых воздушных судов на их сертификацию субсидируются согласно постановлению Правительства РФ

№ 623. «Ежегодно на эти цели мы закладываем 100 млн руб. К сожалению, эта мера поддержки пока не пользуется большим спросом. Если мы увидим реальный спрос на сертификацию воздушных судов, то найдем возможность нарастить объемы на этом направлении поддержки», – сказал он.

«Программа по содействию сертификации продукции действует третий год, но особо желающих нет по той причине, что у нас отсутствует нормативная база для проектирования и производства сверхлегких судов. Мы на пять–шесть лет отстаем от всего мира в производстве данной техники, – подключился к дискуссии генеральный конструктор НПО «АэроВолга» Сергей Алафинов. – Мы производим легкие самолеты в России, но поставлять их в нашу страну можем только с зарубежными сертификатами. Вот такой парадокс».

Первый заместитель председателя законодательного собрания ЯНАО Виктор Казарин считает, что на федеральном уровне необходимо принять государственную программу по развитию легкой авиации, используя в том числе и государственно–частное партнерство. «Опыт небольшой у нас имеется. И если это все в правовом поле будет оформлено, тогда получит импульс к развитию», – отметил Виктор Казарин.

Будущее авиационной отрасли эксперты также связывают с новыми технологиями и материалами при производстве безопасных и удобных видов воздушного транспорта. В условиях Крайнего Севера могут быть востребованы такие новейшие транспортные средства, как экранопланы, безаэродромные самолеты, аэросани, беспилотники.

Для обеспечения региональных и местных авиаперевозок участники «круглого стола» рекомендовали Правительству РФ рассмотреть возможность разработки и утверждения государственной программы развития авиации общего назначения, предусмотрев в ней механизмы стимулирования отечественного производства легких и сверхлегких воздушных судов, систему подготовки летного и технического состава для них, развитие наземной инфраструктуры обеспечения полетов, а также механизмы привлечения инвестиций в данную сферу.

Органам государственной власти субъектов РФ рекомендовано шире использовать опыт Ямало–Ненецкого автономного округа при создании благоприятных налоговых условий

для развития авиации общего назначения и упрощенного порядка предоставления земельных участков под местные аэропорты, посадочные площадки и вертодромы, а также для организации центров технического обслуживания и ремонта.

<http://transportrussia.ru/item/5387-mal-zolotnik-da-dorog.html>

## **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЮРИЙ НИКИТСКИЙ; 2020.24.01; ПО МИРОВЫМ СТАНДАРТАМ; В АЭРОПОРТУ ШЕРЕМЕТЬЕВО ТОРЖЕСТВЕННО ОТКРЫТ НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ**

17 января в международном аэропорту Шереметьево введен в эксплуатацию новый пассажирский терминал С. Он построен и оборудован по самым высоким мировым стандартам.

В церемонии открытия приняли участие, в частности, **заместитель министра транспорта Александр Юрчик, руководитель Росавиации Александр Нерадько**, председатель Московской областной думы Игорь Брынцалов, председатель совета директоров АО «МАШ» Александр Пономаренко и гендиректор АО «МАШ» Михаил Василенко.

«Шереметьево в последние годы является лидером в развитии аэропортовой инфраструктуры нашей страны, Европы и мира. Здесь технологии очень гармонично и очень органично соединились с конструктивизмом, с культурными и архитектурными решениями. Аэропорт и его базовый перевозчик Аэрофлот – флагманы авиационной отрасли. Это очень нужный и важный симбиоз», – сказал на церемонии открытия Александр Юрчик. По его словам, развитие воздушной гавани идет на основе ГЧП. Это единственный аэропорт, который имеет полноценное концессионное соглашение.

«Шереметьево получит развитие с открытием новой железнодорожной станции. А появление третьей взлетно–посадочной полосы дало возможность реализовывать новейшие технологические решения», – отметил замминистра.

В свою очередь Александр Нерадько подчеркнул, что граждане и гости Российской Федерации привыкли пользоваться самым удобным и комфортным видом транспорта – воздушным. В 2019 году аэропорты России обслужили более 221 млн пассажиров. Из них почти 50 млн – в аэропорту Шереметьево. «Можете себе представить, что это больше, чем население нашей страны. Аэропорты стали, образно говоря, маленькими и большими городами, в которые приходят все больше и больше пассажиров», – сказал руководитель агентства.

«Шереметьево играет особую роль в развитии Московской области, поддерживает деловую активность региона, повышает его инвестиционную и туристическую привлекательность», – отметил Игорь Брынцалов.

По словам Александра Пономаренко, ввод в эксплуатацию терминала является важнейшим шагом в долгосрочной программе развития аэропорта, которая рассчитана до 2030 года. «Открытие терминала С дает нам возможность увеличения пассажиропотока до 80 млн человек в год. Мы стремились в кратчайшие сроки построить и оборудовать терминал так, чтобы он соответствовал высоким стандартам обслуживания пассажиров и авиакомпаний. В наших дальнейших планах – строительство второй очереди терминала С. Также к 2021 году наш партнер компания «РЖД» должна завершить строительство железнодорожной станции аэроэкспресса. Она позволит нашим пассажирам без пересадки из города прибывать в Северный терминальный комплекс», – сообщил он.

Пассажирский терминал С построен в рамках долгосрочной программы развития международного аэропорта Шереметьево и входит в состав его Северного терминального комплекса – терминалы В и С. Он предназначен для международных авиалиний, его пропускная способность – 20 млн пассажиров ежегодно. Терминал включает основное 7–этажное здание аэровокзального комплекса общей площадью

127 375 кв. м, вышку управления наземным движением воздушных судов и крытый шестиуровневый паркинг на 2500 машиномест, соединенный с терминалом пешеходной галереей. Основной задачей при проектировании и строительстве терминала С было совмещение высокого уровня технологичности и концептуального архитектурно–дизайнерского решения. Оно следует традициям русского конструктивизма.

Терминал С объединен с терминалом В. Стыковка корпусов «под одной крышей» стала одной из сложнейших особенностей строительства. Единство сооружений позволяет пассажирам пользоваться сервисными и техническими возможностями сразу двух терминалов, а трансферным пассажирам за минимальное время перемещаться между ними через транзитную зону.

Новый аэровокзал позволит перераспределить нагрузку между терминалами аэропорта и обеспечить более высокий уровень комфорта для пассажиров и авиакомпаний – и тем самым привлечь дополнительные трансферные потоки.

Для всех пассажиров Шереметьево в терминале С предлагаются следующие услуги:

- Duty Free – магазины беспошлинной торговли, где путешественники могут приобрести продукцию ведущих мировых брендов;
- залы повышенной комфортности – VIP– и бизнес–залы, зал сна и отдыха;
- общественное питание – все рестораны, кафе и бары работают круглосуточно;
- комфортная комната матери и ребенка и детские уголки;
- Wi-Fi для беспроводного доступа в глобальную сеть.

Системы навигации и информирования на русском, английском и китайском языках позволят пассажирам и посетителям комфортно перемещаться во всех зонах терминала.

Для пассажиров с инвалидностью созданы максимально удобные условия, что позволяет им чувствовать себя спокойно, уверенно и безопасно.

В перспективе с учетом ввода в строй второй очереди терминала С и новых пассажирских терминалов аэропорт Шереметьево планирует войти в лигу крупнейших авиахабов мира и укрепить статус основного транзитного авиаузла между Европой и Азией.

<http://transportrussia.ru/item/5385-po-mirovym-standartam.html>