



Ежедневный мониторинг СМИ

28 ФЕВРАЛЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЮРИЙ НИКИТСКИЙ; 2020.27.02; ОДОБРЕНА ПРОГРАММА РЕМОНТА И СТРОИТЕЛЬСТВА АВАРИЙНЫХ МОСТОВ И ПУТЕПРОВОДОВ.....	4
КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.27.02; РОССИЯ ОГРАНИЧИВАЕТ АВИАСООБЩЕНИЕ С ИРАНОМ; НО «АЭРОФЛОТ» И МАНАН AIR ПРОДОЛЖАТ ЛЕТАТЬ В ТЕГЕРАН	6
ТАСС; 2020.27.02; ЗАПРЕТ НА ПОЛЕТЫ ИЗ РФ В ЮЖНУЮ КОРЕЮ С 1 МАРТА НЕ КОСНЕТСЯ РЕЙСОВ АЭРОФЛОТА И KOREAN AIR - МИНТРАНС РФ	6
ИНТЕРФАКС; 2020.28.02; S7 ПРИОСТАНОВИТ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ В ЮЖНУЮ КОРЕЮ ДО АПРЕЛЯ.....	7
ТАСС; 2020.27.02; НЕИСПОЛЬЗОВАННЫЕ БИЛЕТЫ В ПОЕЗДА МОСКВА - НИЦЦА - МОСКВА МОЖНО ВЕРНУТЬ БЕЗ СБОРОВ	7
ИНТЕРФАКС; 2020.27.02; ПОЕЗД МОСКВА-НИЦЦА ВРЕМЕННО ПЕРЕСТАНЕТ ХОДИТЬ С 4 МАРТА - МИНТРАНС РФ	8
ТАСС; 2020.27.02; ВСЕ ПРИЛЕТАЮЩИЕ В ШЕРЕМЕТЬЕВО РЕЙСЫ ИЗ ИТАЛИИ БУДУТ ОБСЛУЖИВАТЬСЯ В ТЕРМИНАЛЕ F	8
ИНТЕРФАКС; 2020.27.02; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» НЕ ПЛАНИРУЮТ ОГРАНИЧИВАТЬ ПОЛЕТЫ В ИТАЛИЮ ИЗ-ЗА ВСПЫШКИ КОРОНАВИРУСА - СЕО	8
ИНТЕРФАКС; 2020.27.02; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ОЦЕНИЛИ УЩЕРБ ОТ ОТМЕНЫ ПОЛЕТОВ В КИТАЙ В 360 МЛН РУБ.....	9
ПРАЙМ; 2020.27.02; S7 ПОКА ФИКСИРУЕТ НЕЗНАЧИТЕЛЬНЫЕ ОБЪЕМЫ ВОЗВРАТОВ БИЛЕТОВ В ИТАЛИЮ	9
ТАСС; 2020.27.02; РЕЙСЫ ИЗ ПРИМОРЬЯ В СЕУЛ И ПУСАН ОТМЕНЯТ ИЗ-ЗА ЗАКРЫТИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ РФ С ЮЖНОЙ КОРЕЕЙ.....	10
ТАСС; 2020.27.02; В МИНТРАНСЕ ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ПРИНЯТИЕ ЗАКОНА О РЕГУЛИРОВАНИИ РАБОТЫ ТАКСИ	10
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2020.28.02; ПОЛЕТ ФОРМАЛЬНЫЙ: ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ДРОНОВ ГОТОВЯТ АНАЛОГ ОСАГО; ПОД РЕГУЛИРОВАНИЕ МОГУТ ПОПАСТЬ ВСЕ КОПТЕРЫ ТЯЖЕЛЕЕ НЕСКОЛЬКИХ КИЛОГРАММОВ	11
КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ МИХЕЕНКО; 2020.27.02; МИНТРАНС РФ ПОДДЕРЖАЛ ИНИЦИАТИВУ КУБАНСКОГО ДЕПУТАТА ОБ ОТКРЫТИИ АПТЕК В АЭРОПОРТАХ	13
РИА НОВОСТИ; 2020.27.02; ФАС ПРОВЕДЕТ МОНИТОРИНГ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ.....	13
ИНТЕРФАКС; 2020.27.02; НАПРОЕКТЫ ПОЛУЧИЛИ КУРАТОРОВ В РАНГЕ ВИЦЕ-ПРЕМЬЕРОВ	13
ТАСС; 2020.27.02; ПРАВИТЕЛЬСТВО МОЖЕТ РАЗРЕШИТЬ РЕГИОНАМ НАПРАВЛЯТЬ СЭКОНОМЛЕННЫЕ СРЕДСТВА НА НАЦПРОЕКТЫ	14
РИА НОВОСТИ; 2020.27.02; МИШУСТИН ПОРУЧИЛ ДОРАБОТАТЬ ПРОГРАММЫ ПО РАЗВИТИЮ ОТСТАЮЩИХ РЕГИОНОВ.....	14
ТАСС; 2020.27.02; МИШУСТИН ПОРУЧИЛ ОПТИМИЗИРОВАТЬ ПОРЯДОК ЗАКЛЮЧЕНИЯ ГОСКОНТРАКТОВ ПО НАЦПРОЕКТАМ	15

ТАСС; 2020.27.02; МИНКОМСВЯЗЬ К АВГУСТУ СОЗДАСТ СИСТЕМУ МОНИТОРИНГА РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ	16
ТАСС; 2020.27.02; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ ПРЕДЛОЖИЛО РАСПРЕДЕЛИТЬ ФУНКЦИИ ПО МОНИТОРИНГУ НАЦПРОЕКТОВ.....	16
ТАСС; 2020.27.02; В РЕГИОНАХ СКФО ОКОЛО 80 КМ ДОРОГ СДЕЛАЮТ ИЗНОСОСТОЙКИМИ	17
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ ;и2020.28.02; СТО МИЛЛИАРДОВ С ДОРОГИ СВАЛИЛИСЬ; ЗА ЧТО И КАК ШТРАФОВАЛИ ВОДИТЕЛЕЙ В 2019 ГОДУ	17
КОММЕРСАНТЬ; 2020.27.02; СКРЫТЫЕ СЮРПРИЗЫ ТЕПЛОЙ ЗИМЫ; ПОЧЕМУ ВОДИТЕЛЯМ И ПЕШЕХОДАМ НУЖНО БЫТЬ ВНИМАТЕЛЬНЕЙ НА ДОРОГАХ	19
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2020.27.02; ПРИШЛО ВРЕМЯ ВНЕСТИ ИЗМЕНЕНИЯ В ДОКУМЕНТЫ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПЛАНИРОВАНИЯ, ПРЕДУСМАТРИВАЮЩИЕ ЗАКРЕПЛЕНИЕ ГРУЗОВОЙ БАЗЫ ЗА СУДАМИ ПОД РОССИЙСКИМ ФЛАГОМ.....	21
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2020.27.02; НОВЫЕ ИДЕИ, ПРОРЫВНЫЕ РЕШЕНИЯ БЫЛИ ПРЕДСТАВЛЕНЫ НА VII НАЦИОНАЛЬНОЙ ВЫСТАВКЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.....	23
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВАЛЕРИЙ БУДУМЯН; 2020.27.02; «ЦИФРА» МЕНЯЕТ ЖИЗНЬ	28
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЛЮДМИЛА ИЗЪЮРОВА; 2020.27.02; ПРОФАЙЛИНГ КОРОНАВИРУСА ЕГО РАСПОЗНАЮТ С ПОМОЩЬЮ СОВРЕМЕННЫХ СИСТЕМ ВИДЕОНАБЛЮДЕНИЯ	31
ИНТЕРФАКС; 2020.27.02; Ж/Д ПЕРЕХОД НА САХАЛИН ОТКРОЕТ ВЫХОД НА 4 ПОРТА И СОЗДАСТ КРУПНЫЙ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР В АТР - ВЛАСТИ....	34
ТАСС; 2020.27.02; МИШУСТИН ОЦЕНИЛ ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ УГОЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РФ ДО 2035 ГОДА В 6 ТРЛН РУБЛЕЙ	34
ТАСС; ЕКАТЕРИНА МОСКВИЧ; 2020.27.02; ГЕНДИРЕКТОР УКВЗ — О РАБОТЕ НАД БЕСПИЛОТНЫМ ТРАМВАЕМ И НОВОМ ПРОИЗВОДСТВЕ ЛИФТОВ	35
ТАСС; 2020.27.02; В ГОСДУМУ ВНЕСЛИ ЗАКОНОПРОЕКТ О ВНЕДРЕНИИ ИННОВАЦИОННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.....	38
ТАСС; 2020.27.02; АГРЕГАТОРЫ ТАКСИ МОГУТ ВОЙТИ В СПИСОК БЕСПЛАТНЫХ ИНТЕРНЕТ-РЕСУРСОВ - МИНКОМСВЯЗЬ.....	38
ТАСС; 2020.27.02; КАПРЕМОНТ ПЕРВОГО УЧАСТКА ДОРОГИ НА БАЙКАЛЬСКОМ ОСТРОВЕ ОЛЬХОН НАЧНЕТСЯ В 2020 ГОДУ	39
ТАСС; 2020.27.02; МОСТ МЕЖДУ КУБАНЬЮ И АДЫГЕЕЙ СДАДУТ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ В 2024 ГОДУ	39
ИНТЕРФАКС; 2020.27.02; ВЛАСТИ КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ ОЖИДАЮТ НАЧАЛА СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЧЕРЕЗ ЕНИСЕЙ В 2020Г	40
РИА НОВОСТИ; 2020.27.02; ДЕПУТАТ ГОСДУМЫ ПРИЗВАЛ УМЕНЬШИТЬ РАЗМЕР ДОРОЖНЫХ ШТРАФОВ В НОВОМ КОАП	41
РИА НОВОСТИ; 2020.27.02; ЭКСПЕРТ ПРЕДЛОЖИЛ ВВЕСТИ ПРОГРЕССИВНЫЕ ШТРАФЫ ЗА НАРУШЕНИЕ ПДД	41
РИА НОВОСТИ; 2020.27.02; ЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ ИДЕЮ ПОВЫСИТЬ ШТРАФЫ ЗА НАРУШЕНИЕ ПДД В НОВОМ КОАП	42
RNS; 2020.27.02; ЭКСПЕРТЫ ПРЕДЛОЖИЛИ ИЗМЕНИТЬ ПОДХОД К ДОРОЖНОЙ СИТУАЦИИ В НОВОМ КОАП	42
ИЗВЕСТИЯ; 2020.27.02; ЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЦОДД О СНИЖЕНИИ СКОРОСТИ ДО 50 КМ/ЧАС.....	42
ИЗВЕСТИЯ; 2020.27.02; АВТОЭКСПЕРТ ОПРОВЕРГ ВЛИЯНИЕ ШТРАФОВ НА ДОРОЖНУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ.....	43

ТАСС; 2020.27.02; СУД ПРИОСТАНОВИЛ ВЫПОЛНЕНИЕ КОНТРАКТА НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ УЧАСТКА ВЕТКИ МЕТРО В ПЕТЕРБУРГЕ	44
КОММЕРСАНТЪ; 2020.27.02; ТРАНСПОРТНАЯ АГЛОМЕРАЦИЯ; РЕФОРМА	44
КОММЕРСАНТЪ (Н.НОВГОРОД); РОМАН РЫСКАЛЬ; 2020.27.02; МИНТРАНС ДОБАВЛЯЕТ ГАЗУ; НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ ГОТОВИТ ЛЬГОТЫ ДЛЯ ПЕРЕВОДА ТРАНСПОРТА НА МЕТАН.....	46
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.28.02; СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ РЖД ДВИНЕТСЯ СОСТАВОМ; ЕГО МОЖЕТ ПОКИНУТЬ АРКАДИЙ ДВОРКОВИЧ	47
ТАСС; 2020.27.02; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ КОРИДОР КИТАЙ - ЕВРОПА ВОЗОБНОВИЛ РАБОТУ В УСЛОВИЯХ ВСПЫШКИ КОРОНАВИРУСА	48
ИНТЕРФАКС; 2020.27.02; РЖД ВИДЯТ ИНТЕРЕС НА БЛИЖНЕМ ВОСТОКЕ К СВОЕМУ ОПЫТУ В ПОВЫШЕНИИ СКОРОСТЕЙ ДВИЖЕНИЯ	49
РИА НОВОСТИ; 2020.27.02; В РЖД ПОЛУЧИЛИ ПЕРВЫЕ ЗАЯВКИ ОТ ЖЕНЩИН, ЖЕЛАЮЩИХ СТАТЬ МАШИНИСТАМИ	49
ПРАЙМ; 2020.27.02; «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» ОТПРАВИЛ В КИТАЙ ПЕРВЫЙ ПОЕЗД СО СВИНЦОВО-ЦИНКОВЫМ КОНЦЕНТРАТОМ.....	49
ТАСС; 2020.27.02; ЗЕЛЕНДОЛЬСКИЙ СУДОЗАВОД ЗАЛОЖИЛ ПЕРВЫЙ В РОССИИ ПАССАЖИРСКИЙ ЭКСКУРСИОННЫЙ КОРАБЛЬ НА СПГ	50
РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО; 2020.27.02; ЭФФЕКТИВНОЙ АЛЬТЕРНАТИВЫ ПРОЕКТУ НИЖЕГОРОДСКОГО НИЗКОНАПОРНОГО УЗЛА НЕ СУЩЕСТВУЕТ 51	
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ, ОЛЬГА АДАМЧУК; 2020.28.02; ГАЗПРОМБАНК ПЛАНИРУЕТ ВПЕРВЫЕ ИНВЕСТИРОВАТЬ В АЭРОПОРТЫ; ОН МОЖЕТ СТАТЬ ПАРТНЕРОМ В ПРОЕКТЕ ВИКТОРА ВЕКСЕЛЬБЕРГА И РОМАНА ТРОЦЕНКО	51
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.27.02; В РОССИИ ВЫРОС ОБЪЕМ АВИАПЕРЕВОЗОК.....	52
ИНТЕРФАКС; 2020.27.02; САХАЛИН МОЖЕТ ПЕРЕДАТЬ ОСНОВНОЙ АЭРОПОРТ В УПРАВЛЕНИЕ СРАЗУ НЕСКОЛЬКИМ КОМПАНИЯМ - ГУБЕРНАТОР	53
ТАСС; 2020.28.02; В ПРИМОРЬЕ НАЧАЛСЯ ОТБОР МАРШРУТОВ ДЛЯ БУДУЩЕЙ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАКОМПАНИИ	53
ТАСС; 2020.27.02; UTAIR РАСШИРИЛА СЕТЬ СТЫКОВОЧНЫХ МАРШРУТОВ ЧЕРЕЗ ТЮМЕНЬ.....	54
ТАСС; 2020.27.02; НОВЫЕ ТЕРМИНАЛЫ ПОСТРОЯТ В АЭРОПОРТАХ ДИКСОН И ХАТАНГА В КРАСНОЯРСКОМ КРАЕ В 2021 ГОДУ	54
ПРАЙМ; 2020.27.02; СУД ВЕРНУЛ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПРИЗНАНИИ БАНКРОТОМ АВИАКОМПАНИИ «ЯКУТИЯ»	55

ПУБЛИКАЦИИ

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЮРИЙ НИКИТСКИЙ; 2020.27.02; ОДОБРЕНА ПРОГРАММА РЕМОНТА И СТРОИТЕЛЬСТВА АВАРИЙНЫХ МОСТОВ И ПУТЕПРОВОДОВ

Председатель Правительства РФ **Михаил Мишустин** провел заседание, на котором была одобрена Программа приведения в нормативное состояние и строительства искусственных сооружений на автомобильных дорогах регионального, межмуниципального и местного значения.

Подробно о целях, задачах и показателях программы рассказал **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**. Он отметил, что в самом разгаре реализация национальных проектов. Так, **нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в прошлом году был исполнен по своим показателям. Задачи по ремонту улиц и региональных дорог в 104 городах были выполнены. Сейчас анализируются итоги, собираются предложения регионов. Проект развивается.

– Сегодня актуальной проблемой и узким местом региональной дорожной сети являются мосты и путепроводы, – сказал министр. – На автодорожной сети в стране в целом 71 тыс. мостов и путепроводов, на региональных дорогах – 64 тыс. таких объектов. Порядка 7% мостов находятся в аварийном и предаварийном состоянии, которое требует введения ограничений для проезда автотранспорта. Снижается прочность мостовых конструкций, растет число их обрушений и аварий. В 2018 году обрушение пролета моста в Краснодарском крае привело к ограничению движения на трассе, соединяющей курортный центр с поселком Джубга. В Муромцевском районе Омской области обвалился мост, соединявший с Большой землей восемь поселков. В 2019 году в городе Свободном Амурской области под весом самосвала упал пролет путепровода над железнодорожными путями (слава богу, поезд внизу не проходил, были бы человеческие жертвы). В Оренбурге рухнул мост, не выдержавший веса колонны проезжавших самосвалов.

Евгений Дитрих подчеркнул, что нередко мостовые сооружения являются жизненно важной частью не только местной, но и межрегиональной транспортной инфраструктуры. Последствия их разрушений или просто ограничение движения вызывают существенные потери для экономики, значительные неудобства для населения, абсолютно недопустимы связанные с этим потери человеческих жизней.

– Многие руководители регионов по итогам первого года реализации **нацпроекта** обозначают проблему ветхих и аварийных мостов и путепроводов как первоочередную, – отметил глава **Минтранса**. – На днях мы с губернатором Тульской области обсуждали тему трех путепроводов в Туле, которые тоже признаны ветхими и аварийными, но имеют приоритетное значение для города. Практически все губернаторы говорят о необходимости восстановления мостов в самое ближайшее время.

Еще одной важной проблемой, по мнению министра, является одноуровневое пересечение автомобильных и железных дорог.

– Всем знакома картина: собравшаяся у закрытого шлагбаума вереница автомобилей в ожидании прохождения поезда. Если железная дорога проходит через город, то проблема усугубляется с учетом высокого трафика, длительного ожидания и риска дорожно–транспортных происшествий. Интенсивность работы ОАО «РЖД» выросла за последние годы, поездов стало больше, и когда переезды закрыты, люди ждут проезда часами, растет социальная напряженность, – сказал **Евгений Дитрих**.

По мнению главы **Минтранса**, реализация национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» выявила остроту этих проблем. Решение было

предложено на заседании Государственного совета по вопросам реализации национального проекта по дорогам в июне прошлого года.

По итогам заседания Госсовета Президент России поручил совместно с регионами обеспечить разработку программы приведения в нормативное состояние искусственных дорожных сооружений, отметил министр. **Минтранс** подготовил проект такой программы с учетом предложений регионов, МВД России и **РЖД**. Программой предусматривается приведение в нормативное состояние более 2 тыс. аварийных мостов протяженностью 115 тыс. погонных метров. Работы будут проводиться в период 2020–2024 годов в 81 субъекте Российской Федерации, на это будут направлены бюджетные средства в объеме 236 млрд руб.

Также программой предусмотрено строительство 170 важнейших путепроводов на пересечении автомобильных и железных дорог, эти работы будут проводиться в 36 регионах. На мероприятия по строительству таких путепроводов в следующие пять лет будет направлено бюджетное финансирование в объеме свыше 143 млрд руб. В качестве источников финансирования программы предусматриваются иные межбюджетные трансферты на финансовое обеспечение дорожной деятельности, которые выделяются из Федерального дорожного фонда, проинформировал **Евгений Дитрих**.

Он сообщил, что также предлагается использовать для этого дополнительные доходы регионов от акцизов на нефтепродукты в связи с поэтапным доведением норматива зачисления этого акциза в региональные бюджеты до 100%.

– Это нераспределенная ранее часть акциза, которая не задействована в решении базовых задач национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, тем не менее данные средства не являются для бюджета дополнительными. Мы действуем в рамках ранее определенных проектировок, – подчеркнул министр.

По его мнению, одобрение основных показателей и параметров программы именно сегодня даст возможность начать масштабную работу по приведению в нормативное состояние мостов, по строительству путепроводов через железнодорожные пути. Регионы смогут своевременно обеспечить разработку проектной документации, внести соответствующие изменения в свои региональные программы, а также мобилизовать имеющиеся производственные мощности.

– Для обеспечения комплексного решения задачи и применения современных методов проектного управления нами предложено формирование нового – пятого федерального проекта **«Мосты и путепроводы»** в составе **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, – сообщил министр. – При одобрении правительства мы внесем предложения и в паспорт нового федерального проекта и направим его на рассмотрение проектным комитетом и в последующем президиумом Совета при Президенте РФ по **нацпроектам** и стратегическому развитию. В целом на финансовое обеспечение мероприятий программы будут направлены средства в объеме 379,9 млрд руб.

Евгений Дитрих также сообщил, что в законе о федеральном бюджете предлагается выделить отдельным приложением распределение акцизов бюджетам субъектов Российской Федерации. Это позволит обеспечить и парламентский контроль по этим процессам, и необходимую гибкость для принятия решений. Такой механизм уже апробировали при распределении денег для тех регионов, которые хотели бы опережающими темпами достичь показателей **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

В заключение министр попросил правительство одобрить основные показатели и параметры Программы приведения в нормативное состояние и строительства искусственных сооружений на автомобильных дорогах регионального, межмуниципального и местного значения и поддержать предложенную схему реализации.

<http://transportrussia.ru/item/5446-odobrena-programma.html>

КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.27.02; РОССИЯ ОГРАНИЧИВАЕТ АВИАСООБЩЕНИЕ С ИРАНОМ; НО «АЭРОФЛОТ» И МАНАН AIR ПРОДОЛЖАТ ЛЕТАТЬ В ТЕГЕРАН

Минтранс добавил Иран в число стран, куда российским авиакомпаниям запрещены полеты из-за вспышки коронавируса. Как и в случае с Китаем и Южной Корей, запрет не касается «Аэрофлота», который продолжит летать из Москвы в Тегеран, и иранской государственной Mahan Air. Регулярные рейсы в Исламскую республику, кроме «Аэрофлота», сегодня не выполняет ни одна российская авиакомпания: пассажиропоток на направлении слишком мал. Собеседники “Ъ” в отрасли говорят, что запрет касается возможных чартерных рейсов в Иран.

С пятницы, 28 февраля, российские власти ограничивают авиасообщение между Россией и Ираном, сообщил **Минтранс**. Право выполнять полеты сохранится у «Аэрофлота» и иранской Mahan Air, которые обслуживают маршрут Москва—Тегеран. Среди российских перевозчиков регулярные рейсы в Иран выполнял только «Аэрофлот». Авиакомпания S7 открывала рейсы из Домодедово в Тегеран в 2017 году, но «по коммерческим причинам» впоследствии отказалась обслуживать данный маршрут.

Таким образом, запрет коснется только чартерных перевозок.

Чартерные рейсы в Казань выполняла иранская компания ATA Airlines.

В **Минтрансе** говорят, что решение принято для предупреждения завоза и распространения коронавирусной инфекции на территории России. От дополнительных комментариев в ведомстве отказались.

Иран стал третьей страной, в отношении которой введено ограничение авиасообщения из-за эпидемии коронавируса. Правительство 31 января закрыло сообщение с Китаем (см. “Ъ” от 31 января), а 26 февраля под запрет попали полеты в Южную Корею (см. “Ъ” от 27 февраля). Вице-премьер Татьяна Голикова 26 февраля также заявляла о временном прекращении выдачи виз гражданам Ирана с 28 февраля.

Большое число заболевших коронавирусом наблюдается также в Италии. Но закрывать с ней авиасообщение не имеет смысла: страна является членом Евросоюза, и граждане Италии в случае запрета смогут прилететь в России транзитом через любую другую европейскую страну.

<https://www.kommersant.ru/doc/4269629?query=минтранс>

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/7853037>

<https://ria.ru/20200227/1565285528.html>

ТАСС; 2020.27.02; ЗАПРЕТ НА ПОЛЕТЫ ИЗ РФ В ЮЖНУЮ КОРЕЮ С 1 МАРТА НЕ КОСНЕТСЯ РЕЙСОВ АЭРОФЛОТА И KOREAN AIR - МИНТРАНС РФ

Временный запрет на полеты из РФ в Южную Корею, который вводится с 1 марта, не коснется как рейсов «Аэрофлота», так и Korean air, сообщили в **Минтрансе** РФ.

«С 00:00 часов 1 марта вводится временный запрет на регулярные и чартерные рейсы с территории РФ на территорию Республики Корея и в обратном направлении. Запрет не распространяется на компании «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) и Korean air», - заявил представитель ведомства. При этом он отметил, что все рейсы обе компании будут выполнять в терминал F «Шереметьево», который ранее был выделен для пассажиров из Китая.

Авиакомпании «Аврора», S7 и «Якутия» с 1 марта продолжают полеты в Южную Корею в ограниченном чартерном режиме, сообщили в **Минтрансе**. Из РФ в Республику Корея им можно будет перевозить только южнокорейских граждан, в обратном направлении -

только россиян и граждан государств-членов Евразийского экономического союза. Режим будет действовать до полного вывоза указанных граждан в их страны.

«На всех международных пунктах пропуска на территории РФ, куда будут прибывать эти чартерные рейсы, уже установлено необходимое оборудование. Там дежурит специально обученный медицинский персонал», - отметили в ведомстве.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7853019>

ИНТЕРФАКС; 2020.28.02; S7 ПРИОСТАНОВИТ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ В ЮЖНУЮ КОРЕЮ ДО АПРЕЛЯ

Авиакомпания S7 приостановит регулярные рейсы в Южную Корею до апреля этого года.

"По распоряжению министерства транспорта РФ с 1 по 31 марта 2020 года S7 Airlines вынуждена временно приостановить все собственные регулярные рейсы из России в Южную Корею", - говорится в сообщении перевозчика.

"Для возвращения путешественников будут организованы чартерные рейсы. Авиакомпания будет переоформлять на рейсы из России в Сеул только иностранных граждан, на рейсы из Сеула - только граждан России и стран Евразийского экономического союза. С расписанием чартерных рейсов можно ознакомиться на сайте S7", - отмечает компания.

Пассажиры S7 также смогут оформить возврат полной стоимости авиабилетов или их обмен с вылетом из Сеула на рейсы компании из Токио, Осаки, Бангкока, Пхукета или Камрани, но при наличии мест.

ТАСС; 2020.27.02; НЕИСПОЛЬЗОВАННЫЕ БИЛЕТЫ В ПОЕЗДА МОСКВА - НИЦЦА - МОСКВА МОЖНО ВЕРНУТЬ БЕЗ СБОРОВ

Пассажиры могут вернуть билеты на поезда Москва - Ницца - Москва, которые временно прекращают курсирование с 5 марта на фоне распространения нового коронавируса, без взимания дополнительных сборов, сообщают РЖД.

«Неиспользованные проездные документы в отмененные поезда и прицепные вагоны можно будет вернуть без взимания дополнительных плат и сборов», - говорится в пресс-релизе холдинга.

За возвратом денежных средств пассажирам необходимо обращаться по месту приобретения билетов. В случае, если отказ от поездки происходит на территории иностранного для пассажира государства, он должен обратиться в железнодорожную кассу и проставить специальную отметку об отмене поезда, для последующей операции возврата.

Ранее в Минтрансе РФ сообщили журналистам, что курсирование поездов по маршруту Москва - Ницца - Москва, который пролегает по территории Белоруссии, Польши, Чехии, Австрии, Италии и Монако, временно прекращается на фоне распространения нового коронавируса.

В министерстве добавили, что движение поездов будет прекращено «в рамках мер по предупреждению завоза и распространения новой коронавирусной инфекции на территории РФ».

Вспышка коронавируса в Италии

Поезд Москва - Ницца формирования «Федеральной пассажирской компании» («дочка» РЖД) курсирует раз в неделю, отправляясь по четвергам, в обратном направлении - раз в неделю по воскресеньям. На территории Италии, где зафиксировано максимальное в Европе количество инфицированных новым коронавирусом, поезд останавливается в том числе в Вероне, Милане и Генуе. В поезд Москва - Ницца входят прицепные вагоны Москва - Брест.

Как ранее заявил глава Департамента гражданской защиты Италии Анджело Боррелли, число инфицированных коронавирусом нового типа в стране возросло до 528 человек.

Ранее с 3 февраля было полностью приостановлено железнодорожное сообщение между Россией и Китаем.

В РЖД отдельно отметили, что ограничения железнодорожного сообщения не распространяются на рейсы других международных поездов, связывающих Москву с Парижем или Берлином. Эти поезда продолжают курсирование.

<https://tass.ru/ekonomika/7855153>

ИНТЕРФАКС; 2020.27.02; ПОЕЗД МОСКВА-НИЦЦА ВРЕМЕННО ПЕРЕСТАНЕТ ХОДИТЬ С 4 МАРТА - МИНТРАНС РФ

Пассажирское железнодорожное сообщение между Москвой и Ниццей из-за ситуации с коронавирусом временно приостанавливается с 4 марта, сообщил Минтранс РФ.

«С 4 марта временно до особого распоряжения прекращается движение поезда по маршруту Москва-Ницца-Москва», - сообщил представитель ведомства журналистам.

Решение принято в рамках мер по предупреждению завоза и распространения новой коронавирусной инфекции на территории РФ, уточнил он.

По данным сайта РЖД, поезд Москва-Ницца отправляется из Москвы один раз в неделю, по четвергам. Время в пути составляет чуть более 2 суток.

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/7853001>

ТАСС; 2020.27.02; ВСЕ ПРИЛЕТАЮЩИЕ В ШЕРЕМЕТЬЕВО РЕЙСЫ ИЗ ИТАЛИИ БУДУТ ОБСЛУЖИВАТЬСЯ В ТЕРМИНАЛЕ F

Рейсы «Аэрофлота» и Alitalia, прилетающие в Шереметьево, с 1 марта будут обслуживаться в терминале F. Об этом ТАСС сообщила директор дирекции общественных связей аэропорта Анна Захаренкова.

«С 1 марта все рейсы итальянского направления на прилет переводятся в терминал F. Для вылетов в Италию будут использоваться те же терминалы, что и сейчас значатся в расписании на вылет», - сказала она.

Рейсы в Италию продолжают вылетать из терминалов, указанных в расписании на вылет в настоящее время, подчеркнула Захаренкова.

Сейчас терминал F аэропорта Шереметьево принимает только рейсы из Китая. Для предупреждения распространения коронавируса в России он оборудован тепловизорами и специальными помещениями для медицинского обследования.

С 28 февраля Россия ограничит авиасообщение с Ираном (кроме рейсов «Аэрофлота» и Mahan Air), а с 1 марта - с Южной Кореей (кроме рейсов «Аэрофлота» и Korean Air) из-за распространения коронавируса. Все рейсы из этих стран в Москву и обратно будут обслуживаться только в терминале F аэропорта Шереметьево.

<https://tass.ru/ekonomika/7854985>

ИНТЕРФАКС; 2020.27.02; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» НЕ ПЛАНИРУЮТ ОГРАНИЧИВАТЬ ПОЛЕТЫ В ИТАЛИЮ ИЗ-ЗА ВСПЫШКИ КОРОНАВИРУСА - СЕО

«Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) не планируют ограничивать полеты в Италию из-за вспышки коронавируса, заявил «Интерфаксу» генеральный директор авиакомпании Сергей Скуратов.

«Пока не планируем. У нас регулярные рейсы в Италию, и остановить их может только государство», - сказал Скуратов.

«Никакой паники нет, считаю, что это немного надуманная проблема», - добавил он.

В пресс-службе «Уральских авиалиний» «Интерфаксу» уточнили, что компания летает из Москвы в Римини и Венецию, из «Жуковского» - в Рим. С 30 мая запланированы рейсы из Екатеринбурга в Римини и с 21 марта - из Краснодара в Римини. Ранее полеты также выполнялись из Екатеринбурга в Рим, но были приостановлены.

Кроме того, перенесено начало выполнения полетов из «Жуковского» в Милан. «Планировали запускать рейс 31 марта. Теперь, скорее всего, запустим 23 апреля», - отметили в пресс-службе.

ИНТЕРФАКС; 2020.27.02; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ОЦЕНИЛИ УЩЕРБ ОТ ОТМЕНЫ ПОЛЕТОВ В КИТАЙ В 360 МЛН РУБ

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) в феврале получила ущерб в результате отмены рейсов в Китай в размере 360 млн рублей, сообщил «Интерфаксу» гендиректор авиакомпании Сергей Скуратов.

«В результате (отмены рейсов - ИФ) высвободилось четыре самолета, сейчас они летают в Симферополь, Сочи, западные страны и другие направления. Самолеты не простаивают», - отметил он.

Ранее **Минтранс** предлагал выделить 1,6 млрд рублей авиакомпаниям в качестве компенсации за закрытие рейсов в Китай. Замглавы **Минтранса** Александр **Юрчик** заявлял журналистам, что такая сумма была рассчитана совместно с авиакомпаниями.

В связи с эпидемией коронавируса в конце января были приостановлены чартерные рейсы из РФ в КНР, авиакомпании продолжили только вывоз российских граждан из Китая. С 1 февраля было также ограничено регулярное авиасообщение: остались только рейсы «Аэрофлота» (МОЕХ: AFLT) (летает в Пекин, Шанхай, Гуанчжоу и Гонконг) и нескольких китайских авиакомпаний с прибытием в терминал F аэропорта «Шереметьево». До запрета в Китай летали также S7, «Уральские авиалинии», «ИрАэро», «Якутия», «Аврора», NordStar, AZUR air, Nordwind, «Икар», IFLY и Royal Flight.

«Уральские авиалинии» до конца зимнего расписания отменили всю полетную программу в Китай. Речь шла о рейсах по маршруту Екатеринбург - Пекин, Владивосток - Пекин, Екатеринбург - Казань - Харбин и Владивосток - Харбин, Красноярск - Харбин и Екатеринбург - Харбин.

«Уральские авиалинии» входят в топ-5 российских авиакомпаний по объему перевозок, базируются в московском «Домодедово», екатеринбургском «Кольцово» и петербургском «Пулково». Основной акционер компании - Скуратов. В настоящее время флот компании состоит из 48 самолетов производства Airbus (три A320neo, два A321neo, 23 A320, 15 A321 и пять A319).

ПРАЙМ; 2020.27.02; S7 ПОКА ФИКСИРУЕТ НЕЗНАЧИТЕЛЬНЫЕ ОБЪЕМЫ ВОЗВРАТОВ БИЛЕТОВ В ИТАЛИЮ

Российская авиакомпания S7 на данный момент фиксирует незначительные объемы возвратов билетов по итальянским направлениям, сообщили РИА Новости в пресс-службе перевозчика.

Число жертв в результате заражения коронавирусом в Италии выросло до 12, всего с момента начала эпидемии зафиксированы 400 случаев заражения новым типом вируса. Больше половины случаев (258) отмечены в области Ломбардии. Инфицированные появились в девяти из 20 регионов Италии.

Ростуризм в среду после информации от Роспотребнадзора о росте числа заболевших новой коронавирусной инфекцией в Италии, Республике Корея и Иране рекомендовал туристам по возможности воздержаться от посещения этих стран до стабилизации эпидемиологической обстановки. В четверг же Ростуризм выпустил рекомендацию туроператорам и турагентам приостановить продажи по этим трем странам.

«На данный момент у нас незначительные объемы возвратов по итальянским направлениям», - сказали в пресс-службе S7.

Крупнейшая российская авиакомпания «**Аэрофлот**» в среду сообщила, что фиксирует обращения пассажиров по вопросам возврата билетов в Италию, Южную Корею и Иран, однако количество отказов можно будет определить только по фактической загрузке.

ТАСС; 2020.27.02; РЕЙСЫ ИЗ ПРИМОРЬЯ В СЕУЛ И ПУСАН ОТМЕНЯТ ИЗ-ЗА ЗАКРЫТИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ РФ С ЮЖНОЙ КОРЕЕЙ

Перелеты в города Южной Кореи из Владивостока осуществляют пять авиакомпаний, четырем из них предстоит отменить рейсы в Сеул и Пусан в связи с закрытием авиасообщения с этой страной из-за вспышки нового коронавируса. Об этом сообщили ТАСС в пресс-службе международного аэропорта Владивосток.

Вице-премьер России Татьяна Голикова заявила, что с 1 марта будет закрыто авиасообщение между РФ и Южной Кореей. Это ограничение не коснется рейсов группы «**Аэрофлот**».

«В зимнем расписании 2019-2020 [годов] авиаперевозки осуществляло пять авиакомпаний, от четырех до семи рейсов в зависимости от дня недели», - сообщили в пресс-службе. Согласно онлайн-табло аэропорта, полеты из Владивостока осуществлялись в Сеул и Пусан авиакомпаниями «Аврора» («дочка» «**Аэрофлота**»), Air Busan, Jejuair, Korean Airlines и S7 Airlines.

В авиакомпании Air Busan ТАСС сообщили, что рейсы этой компании из Владивостока в Южную Корею отменены с 24 февраля.

«По нам решение было принято еще 24 числа главным офисом, мы на март отменили рейсы. Мы летали три раза в неделю по направлению Владивосток - Пусан, был один рейс трижды в неделю», - сообщили ТАСС в представительстве авиакомпании во Владивостоке.

<https://tass.ru/obschestvo/7848465>

ТАСС; 2020.27.02; В МИНТРАНСЕ ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ПРИНЯТИЕ ЗАКОНА О РЕГУЛИРОВАНИИ РАБОТЫ ТАКСИ

Принятие нового законопроекта о регулировании деятельности такси будет способствовать снижению количества ДТП с их участием, сообщили ТАСС в пресс-службе Министерства транспорта РФ.

«В Государственной думе готовится к принятию новый законопроект о регулировании деятельности легкового такси», - отметили в **Минтрансе**. - Принятие законопроекта в том числе будет способствовать снижению количества ДТП с участием такси, а также снижению числа погибших и пострадавших в них граждан».

Согласно новому законопроекту, службы заказа такси обяжут проверять графики труда и отдыха водителей. В случае превышения ими установленных рабочих часов, водителей будут отключать от заявок пассажиров. Также предлагается не допускать к работе в такси водителей, ранее лишённых права управления автомобилем в течение последнего года.

«Во избежание случаев обслуживания пассажиров третьими лицами предлагается официально закреплять трудовые отношения между юрлицом или ИП и водителями. Кроме того, служба заказа легкового такси должна нести жесткую ответственность за передачу заявок (или за допуск к заявкам пассажиров) лицам, не имеющим разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси», - рассказали в министерстве.

Накануне президент **Владимир Путин** заявил, что число аварий с участием такси в 2019 году выросло в полтора раза. Он также попросил **Минтранс** «обратить на это особое внимание и предложить эффективные механизмы исправления ситуации».

<https://tass.ru/ekonomika/7853639>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2020.28.02; ПОЛЕТ ФОРМАЛЬНЫЙ: ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ДРОНОВ ГОТОВЯТ АНАЛОГ ОСАГО; ПОД РЕГУЛИРОВАНИЕ МОГУТ ПОПАСТЬ ВСЕ КОПТЕРЫ ТЯЖЕЛЕЕ НЕСКОЛЬКИХ КИЛОГРАММОВ

Для владельцев дронов хотят ввести обязательное страхование ответственности. Законодательная рабочая группа Национальной технологической инициативы (НТИ) «Аэронет» до апреля передаст в **Минтранс** проект соответствующего нормативного акта. Об этом «Известиям» рассказал руководитель группы Сергей Жуков. В марте документ обсудят со страховщиками, производителями и эксплуатантами беспилотников. Под новое регулирование могут попасть все дроны тяжелее нескольких килограммов, в том числе бытовые квадрокоптеры.

ОСАГО для коптера

В Министерстве транспорта подтвердили «Известиям», что разработка документа заложена в «дорожной карте» НТИ. Ведомство участвует в заседаниях, где поэтапно рассматриваются материалы, подготовленные рабочей группой, добавил представитель **Минтранса**.

Пока не решено, будет ли это новый федеральный закон либо отдельные поправки в действующие положения Воздушного кодекса (ВК), уточнил «Известиям» Александр Хрипунов, разработчик документа, занимающийся проектом по заказу профильного инфраструктурного центра НТИ. Юрист пояснил, что сегодня в ст. 131 Воздушного кодекса (ВК) формально уже закреплена обязанность владельцев воздушных судов (ВС) по страхованию ответственности за причинение вреда жизни и здоровью, а также имуществу третьих лиц. Однако те, кто приобретает небольшие бытовые коптеры для личных нужд, как правило, не оформляют такие полисы.

— У страховщиков также есть проблемы с продвижением этого страхового продукта. Это связано с тем, что минимальный размер страховой суммы привязан ко взлетной массе ВС, и в случае с небольшим коптером в 0,5–2 кг он слишком низкий, — сказал Александр Хрипунов.

Управляющий партнер юрфирмы «Шипович и партнеры» Денис Шипович пояснил, что формально малые дроны и квадрокоптеры можно отнести к сверхлегким ВС (согласно ст. 32 ВК). Но страхование ответственности их владельцев по действующим нормам, по словам юриста, бессмысленно из-за низких сумм компенсации в случае повреждения имущества третьих лиц или причинения вреда их здоровью. При этом ущерб может исчисляться десятками, а иногда и сотнями тысяч рублей, добавил он.

По словам Сергея Жукова, в нормативном акте четко пропишут лимиты ответственности, а также максимальный вес коптеров, которые нужно обязательно будет страховать. По его словам, это требование не станут распространять на игрушечные дроны массой до 250 г, но под регулирование могут подпасть беспилотники тяжелее нескольких килограммов.

— Чтобы прикинуть возможный ущерб, который дрон может нанести имуществу или здоровью человека, нужно учитывать не только его массу, но и возможную скорость. Мы знаем, что птица весом 2–3 кг может разрушить двигатель самолета. Поэтому машины, к примеру, в 10 кг точно должны быть застрахованы, — сказал он.

Минимальный подъем

Проработать вопрос обязательного страхования ответственности операторов дронов до середины декабря 2019-го должны были руководитель НП ГЛОНАСС Александр Гурко и эксперты «Альфа Страхования», сообщается в протоколе комиссии при президенте РФ по развитию авиации общего назначения от 22 ноября (копия есть у «Известий»). Инициатором выступал директор по авиастрахованию «Альфа Страхования» Илья Кабачник.

По мнению Александра Гурко, минимальную страховую сумму следует устанавливать на основе оценки рисков причинения ущерба третьим лицам в зависимости от категории использования дронов (для личных целей или коммерческих), их характеристик и условий применения, следует из протокола. В НП ГЛОНАСС не стали комментировать тему ОСАГО для дронов.

По словам гендиректора ассоциации «Аэронет» (объединяет разработчиков и эксплуатантов БВС) Глеба Бабинцева, предложения «Альфа Страхования» заключались в том, чтобы установить единый лимит ответственности в 1 млн рублей вне зависимости от массы беспилотника. Но в этом случае под «плоское» регулирование подпадут и авиамоделисты, и владельцы легких квадрокоптеров, и коммерческие эксплуатанты, сказал «Известиям» эксперт.

В «Альфа Страховании» заявили «Известиям», что вопрос пока не согласован с участниками авиационного сообщества. Поэтому говорить о страховых суммах и типах БВС, на которые могут распространяться подобные требования, там считают преждевременным. Вместе с тем в страховой компании обратили внимание на рост количества коптеров для личного использования, что неизбежно ведет к увеличению рисков причинения вреда. По данным компании, сегодня в России наиболее распространены БВС массой от 0,25 до 4 кг.

— При существующих требованиях воздушного законодательства лимит страховой ответственности для таких дронов составляет 200–800 рублей. В то время как в Европе для БВС, используемых в некоммерческих целях, лимиты начинаются от \$300 тыс., — сказала «Известиям» руководитель PR-службы «Альфа Страхования» Мария Карцева.

Именно поэтому, по ее словам, компания выступает за рост лимита ответственности. По нашим расчетам, даже при их многократном увеличении цена годового полиса для наиболее распространенных дронов массой до 2 кг составит не более 1 тыс. рублей, добавила она. О необходимости увеличения лимита страхового покрытия заявили также в «Ингосстрахе», ВСК и «Согласии». В частности, начальник управления «Ингосстраха» Вадим Семенов сказал «Известиям», что действующие лимиты страхования беспилотников «крайне малы и неадекватны».

Вице-президент Страхового дома ВСК Руслан Кубарев пояснил, что выплаты рассчитываются на основе старого МРОТа в 100 рублей. Основными клиентами компании, которая в 2018 году одной из первых внедрила полисы для владельцев БВС, являются организации, интерес физлиц к продукту пока минимальный, отметил он.

Дополнительный налог

По словам PR-директора яхт-клуба Санкт-Петербурга Алексея Жирова, введение обязательной страховки для владельцев и операторов квадрокоптеров на данном этапе воспринимается как дополнительный налог.

— Мы активно используем такую технику. Но в основном делаем это над водой для съемок парусных регат. Поэтому что касается ущерба имуществу или ранения людей, то для нас эти риски неактуальны. Вместе с тем даже бытовые дроны становятся массивнее, и воспринимать их как игрушку, наверное, неправильно, — сказал он «Известиям».

Введение ОСАГО для коптеров, по мнению Алексея Жирова, сместит интересы рынка из бытовой ниши в коммерческую.

По данным НП ГЛОНАСС, в стране порядка 800 тыс. БВС, включая личные и те, что используются в коммерческих целях. Точной статистики нет. В ВСК говорят, что в стране эксплуатируется порядка 40–50 тыс. бытовых коптеров.

Государство постепенно ужесточает надзор за дронами на фоне резкого роста их количества. Так, в июле 2019-го были внесены поправки в КоАП, увеличивающие в 10 раз штрафы за нарушение правил использования воздушного пространства (минимальный размер наказания для физлиц достиг 20 тыс. рублей, для юрлиц — 250 тыс.). А в конце

сентября вступили в силу поправки в законодательство, согласно которым все БВС весом от 250 г до 30 кг должны ставиться на учет в **Росавиации**. По состоянию на начало февраля было зарегистрировано 15,3 тыс. дронов, следует из данных ведомства. Сделать это можно, только направив заявление с данными владельца и фотографии аппарата по почте. В **Росавиации** не смогли уточнить «Известиям», когда заработает обещанный ранее сервис по их онлайн-регистрации.

<https://iz.ru/980999/aleksandr-volobuev/polet-formalny-dlia-vladeltcev-dronov-gotoviat-analog-osago>

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ МИХЕЕНКО; 2020.27.02; МИНТРАНС РФ ПОДДЕРЖАЛ ИНИЦИАТИВУ КУБАНСКОГО ДЕПУТАТА ОБ ОТКРЫТИИ АПТЕК В АЭРОПОРТАХ

Министерство транспорта России, а также федеральные Роспотребнадзор и Россельхознадзор поддержали предложения депутата Госдумы РФ от Краснодарского края Натальи Костенко об открытии в международных зонах аэропортов аптек и платежных терминалов. Данная инициатива была направлена парламентарием в декабре. Как сообщила госпожа Костенко, поводом для обращения стали многочисленные жалобы клиентов аэровокзалов на отсутствие в них возможности приобретения необходимых лекарств и гигиенических товаров, а также снятия наличных и оплаты платежей.

По информации ФТС РФ, для размещения платежных терминалов в «чистых» зонах необходимо совместное с ФСБ определение **пунктов пропуска**, на которых необходимо размещение данных устройств, а также внесение ряда изменений в ФЗ «О госгранице». По словам Натальи Костенко, ранее ФСБ без объяснений выступало против размещения банкоматов в международной зоне аэропортов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4269276>

РИА НОВОСТИ; 2020.27.02; ФАС ПРОВЕДЕТ МОНИТОРИНГ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ

Федеральная антимонопольная служба России будет проводить мониторинг цен на авиабилеты в связи с ограничением воздушного сообщения с рядом стран из-за коронавируса, говорится в сообщении ведомства.

«ФАС России будет проводить мониторинг цен на авиабилеты с тем, чтобы в результате падения прибыли авиакомпаний на внешних рынках не поднимались цены на внутренних направлениях», - говорится в сообщении.

Россия на фоне вспышки в Китае нового коронавируса с 1 февраля начала ограничивать авиасообщение с этой страной. Тогда были прекращены все регулярные перелеты за исключением рейсов крупнейшей российской авиакомпании «Аэрофлот» в Пекин, Шанхай, Гуанчжоу и Гонконг, а также рейсов четырех китайских перевозчиков. Остальные перешли на чартерный режим. С 14 февраля были прекращены и чартеры.

Минтранс предложил компенсировать авиакомпаниям потери из-за ограничения полетов в Китай в размере 1,6 миллиарда рублей. По заявлению главы **Минтранса Евгения Дитриха**, Минфин согласился с этой оценкой, однако сроков выплат пока нет.

<https://ria.ru/20200227/1565270771.html>

На ту же тему:

<https://rns.online/r/7rom/>

ИНТЕРФАКС; 2020.27.02; НАПРОЕКТЫ ПОЛУЧИЛИ КУРАТОРОВ В РАНГЕ ВИЦЕ-ПРЕМЬЕРОВ

Информация о закреплении за конкретными вице-премьерами кураторских функций над национальными проектами опубликована в четверг на сайте правительства РФ.

Так, общие вопросы реализации национальных проектов закреплены за первым вице-премьером Андреем **Белоусовым** и зампредом правительства Дмитрием Григоренко.

Белоусов также стал куратором **нацпроектов** «Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы», «**Международная кооперация и экспорт**» и «Производительность труда и поддержка занятости».

За вице-премьером Татьяной Голиковой закреплены **нацпроекты** «Образование», «Здравоохранение», «Культура», «Наука» и «Демография». Последний из этих проектов она будет курировать вместе с вице-премьером Дмитрием Чернышенко. Кроме того, Чернышенко назначен куратором **нацпроекта** «Цифровая экономика».

Марату Хуснуллину досталось кураторство **нацпроектов** «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», «Жилье и городская среда». Кроме того, он наравне с Викторией Абрамченко стал куратором **нацпроекта** «Экология», а вместе с Юрием Борисовым будет курировать **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**.

На ту же тему:

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3243658>

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/7852121>

ТАСС; 2020.27.02; ПРАВИТЕЛЬСТВО МОЖЕТ РАЗРЕШИТЬ РЕГИОНАМ НАПРАВЛЯТЬ СЭКОНОМЛЕННЫЕ СРЕДСТВА НА НАЦПРОЕКТЫ

Премьер-министр РФ **Михаил Мишустин** поручил вице-премьеру Марату Хуснуллину и министру финансов Антону Силуанову представить предложения, согласно с которыми регионы и федеральные органы власти смогут направлять сэкономленные на закупках средства на реализацию **нацпроектов**. Об этом говорится в протоколе заседания президиума совета при президенте по стратегическому развитию и приоритетным проектам от 12 февраля, имеющемуся в распоряжении портала «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого выступает ТАСС.

«Представить председателю правительства РФ предложения по внесению изменений в нормативные правовые акты, предусматривающих возможность сохранения в распоряжении субъектов РФ, федеральных органов исполнительной власти - главных распорядителей бюджетных средств по мероприятиям национальных проектов (программ), федеральных и региональных проектов, средств «экономии», сложившейся в результате проведения закупочных процедур в целях проектирования, строительства и реконструкции объектов капитального строительства, приобретения оборудования (машин и т. д.), и направления такой «экономии» на цели реализации национальных проектов», - говорится в документе.

<https://tass.ru/ekonomika/7852995>

РИА НОВОСТИ; 2020.27.02; МИШУСТИН ПОРУЧИЛ ДОРАБОТАТЬ ПРОГРАММЫ ПО РАЗВИТИЮ ОТСТАЮЩИХ РЕГИОНОВ

Председатель правительства России **Михаил Мишустин** поручил кураторам отстающих регионов до 10 марта доработать и внести в кабмин программы по социально-экономическому развитию этих субъектов РФ.

На заседании правительства в четверг премьер напомнил, что в ближайших планах кабмина - утвердить индивидуальные программы социально-экономического развития до 2024 года для десяти регионов, где пока складывается непростая социально-экономическая обстановка.

«Для каждого из десяти регионов назначен свой куратор в правительстве. И до 10 марта я поручаю всем кураторам доработать и внести в правительство программы для создания условий опережающего социально-экономического роста в этих регионах», - обратился **Мишустин** к коллегам по правительству.

Ранее на совещании об утверждении индивидуальной программы социально-экономического развития Курганской области на 2020-2024 годы **Мишустин** сообщил, что правительство может выделить регионам в трудной социально-экономической ситуации до 5 миллиардов рублей после 2024 года.

На заседании в четверг премьер уточнил, что в случае успешной реализации в регионах мероприятий, предусмотренных программами, кабмин рассмотрит возможность дополнительно выделить им такую же сумму - 5 миллиардов рублей.

«Фактически, на сегодняшний день эти средства предусмотрены в рамках национальных проектов на инфраструктуру, образование, модернизацию первичного звена здравоохранения. Но этого, конечно, явно недостаточно для стимулирования опережающего экономического роста. Нужны более активные меры для повышения доходов, создания новых рабочих мест, оздоровления экономики», - подчеркнул **Мишустин**.

Он добавил, что президент РФ **Владимир Путин** неоднократно указывал на необходимость добиться сбалансированного развития регионов.

Глава кабмина заверил, что продолжит посещение субъектов страны, чтобы понимать реальную ситуацию на местах.

«Будем оперативно принимать соответствующие решения по проблемам, которые там существуют», - заявил **Мишустин**.

<https://ria.ru/20200227/1565268739.html>

ТАСС; 2020.27.02; МИШУСТИН ПОРУЧИЛ ОПТИМИЗИРОВАТЬ ПОРЯДОК ЗАКЛЮЧЕНИЯ ГОСКОНТРАКТОВ ПО НАЦПРОЕКТАМ

Премьер-министр России **Михаил Мишустин** поручил оптимизировать порядок заключения госконтрактов по исполнению национальных проектов. Об этом говорится в протоколе заседания президиума совета при президенте по стратегическому развитию и приоритетным проектам от 12 февраля, имеющемуся в распоряжении портала «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого выступает ТАСС.

«Заместителю председателя правительства Российской Федерации Марату Хуснуллину, министру юстиции Российской Федерации Константину Чуйченко, министру финансов Российской Федерации Антону Силуанову совместно с Минэкономразвития России, Минстроем России, Федеральной налоговой службой России, **Минтрансом России** (в соответствии со сферами ведения) представить председателю правительства РФ предложения о внесении изменений в нормативные правовые акты, в том числе в федеральный закон от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд», - говорится в документе.

В частности, изменения предусматривают ужесточение ответственности подрядных организаций, участвующих в реализации **нацпроектов** за неисполнение своих обязательств, ускорение процедур определения нового подрядчика в связи с расторжением госконтракта, оптимизацию процесса финансирования строительных проектов, реализуемых в рамках национальных проектов и др.

Также **Мишустин** поручил Хуснуллину обеспечить создание штаба при правительственной комиссии по региональному развитию в РФ «в целях взаимоувязки и координации реализации мероприятий национальных проектов (программ)». Среди его полномочий - рассмотрение вопросов строительства, реконструкции, капремонта объектов капитального строительства при реализации национальных проектов.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/7853135>

ТАСС; 2020.27.02; МИНКОМСВЯЗЬ К АВГУСТУ СОЗДАСТ СИСТЕМУ МОНИТОРИНГА РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ

Минкомсвязь РФ создаст информационную аналитическую систему мониторинга реализации национальных проектов к 31 июля 2020 года. Об этом говорится в протоколе заседания президиума совета при президенте по стратегическому развитию и приоритетным проектам от 12 февраля, имеющемуся в распоряжении портала «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого выступает ТАСС.

«Минкомсвязи России (М. И. Шадаеву - министр цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Максут Шадаев - прим. ТАСС) с участием департамента организации проектной деятельности правительства Российской Федерации, Минфина России, Минэкономразвития России и Аналитического центра при правительстве Российской Федерации обеспечить создание информационной аналитической системы мониторинга реализации национальных проектов», - говорится в протоколе.

Система должна быть разработана к 31 июля 2020 года, промежуточный доклад должен быть подготовлен к 1 мая.

Ранее о необходимости создать информационно-аналитическую систему, чтобы отслеживать выполнение национальных проектов, заявил премьер-министр РФ **Михаил Мишустин**. По его словам, важно видеть общую картину на всех уровнях в режиме онлайн. Кроме того, система должна будет интегрировать данные практически всех ведомств.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/7852731>

ТАСС; 2020.27.02; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ ПРЕДЛОЖИЛО РАСПРЕДЕЛИТЬ ФУНКЦИИ ПО МОНИТОРИНГУ НАЦПРОЕКТОВ

Минэкономразвития (МЭР) РФ предложило распределить функции по мониторингу реализации **нацпроектов** между департаментом организации проектной деятельности правительства, Минэкономразвития и Аналитическим центром правительства РФ, следует из проекта постановления. Документ опубликован на сайте нормативно-правовых актов.

Проектом постановления предлагается, что департамент правительства выполняет методологическое, организационное и аналитическое сопровождение проектной деятельности президиума совета при президенте по стратегическому развитию и **нацпроектам**, а также развивает информационную аналитическую систему мониторинга **нацпроектов**.

В пояснительной записке отмечается, что Минэкономразвития будет осуществлять мониторинг реализации **нацпроектов**, оценивать риски их невыполнения, а также готовить предложения по снижению этих рисков. Кроме того, министерство будет анализировать влияние национальных проектов на достижение национальных целей развития.

Вместе с тем Аналитический центр при правительстве РФ будет вести информационную поддержку кураторов и руководителей национальных проектов.

Также МЭР предлагает предусмотреть дополнительный параметр, учитывающий влияние реализации **нацпроектов** на достижение национальных целей. «Проектом постановления вводится критерий общественно-значимых результатов, определяющих вехи федеральных проектов, в наибольшей степени влияющих на достижение результатов и показателей национальных проектов», - указывается в пояснительной записке.

Управление рисками

Кроме того, Минэкономразвития предлагает ежемесячно готовить справку по рискам реализации проекта, где будет содержаться информация о кассовом исполнении, недостигнутых результатах национальных и федеральных проектов, а также «неисполненных контрольных точках федеральных проектов, недостигнутых или

имеющих риск не достижения общественно-значимых результатов национальных и федеральных проектов».

Проект постановления подготовлен во исполнение поручения первого вице-преьера РФ Андрея Белоусова.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/7849791>

ТАСС; 2020.27.02; В РЕГИОНАХ СКФО ОКОЛО 80 КМ ДОРОГ СДЕЛАЮТ ИЗНОСОСТОЙКИМИ

Устройство защитных слоев планируется на порядка 80 км автомобильных дорог в регионах Северного Кавказа в 2020 году. Ожидается, что участки дорог станут водонепроницаемыми и износостойкими. Об этом ТАСС сообщили в четверг ТАСС в подведомственном Росавтодору Управлении федеральных автомобильных дорог «Кавказ» (ФКУ Упрдор «Кавказ»).

«В 2020 году планируется устройство защитных слоев на участках федеральных автодорог с использованием технологии Slurry Seal. Порядка 80 км», - сообщили в пресс-службе ФКУ Упрдор «Кавказ».

Там же отметили, что технологию Slurry Seal специалисты применяют для увеличения срока службы дороги и повышения коэффициента сцепления с поверхностью. «Кроме того, обновленные отрезки обретут водонепроницаемость и износостойкость», - добавили в управлении.

Дорожники ФКУ Упрдор «Кавказ» уложат слои защиты от износа на участках федеральных трасс, в том числе возле города Невинномыск, станицы Змейская, сельских поселений Карджин, Ардон, Мичуринский, Аргудан, Малка и других населенных пунктов округа. Как предполагается, перед началом работ дорожники устранят дефекты покрытия, а по завершении нанесут новую разметку.

Как отмечается на портале госзакупок, средства на работы будут направлены из федерального бюджета. Стоимость работ, согласно опубликованным на портале данным, составит 621,12 млн рублей.

Ранее в ФКУ Упрдор «Кавказ» ТАСС сообщили, что стоимость работ по реконструкции с расширением до четырех полос 30-километрового отрезка трассы А-157 Минеральные Воды (аэропорт) - Кисловодск составит 6,2 млрд рублей. Проект планируется реализовать с 2020 по 2024 годы. Кроме того сообщалось, что новая дорога в объезд города Черкесска будет построена в Карачаево-Черкесии, строительство начнется в ближайшее время.

<https://tass.ru/v-strane/7851895>

КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ ;и2020.28.02; СТО МИЛЛИАРДОВ С ДОРОГИ СВАЛИЛИСЬ; ЗА ЧТО И КАК ШТРАФОВАЛИ ВОДИТЕЛЕЙ В 2019 ГОДУ

Сумма штрафов, наложенных ГИБДД на российских водителей в 2019 году, впервые перешагнула рубеж в 100 млрд руб. Число постановлений за превышение скорости, в свою очередь, превысило отметку в 100 млн штук. Это следует из данных МВД и ГИБДД, с которыми ознакомился «Ъ». Для автомобилистов есть и хорошие новости: суды стали чаще прекращать дела за нарушения ПДД, заведенные по материалам Госавтоинспекции, сокращается и количество пьяных на дорогах.

В 2019 году органы ГИБДД вынесли 142,1 млн (+11% к 2018 году) штрафных постановлений за нарушения правил дорожного движения. Из них 122,1 млн — с помощью камер. Это следует из данных, представленных «Ъ» в МВД, и сведений, опубликованных на сайте Госавтоинспекции. Сумма наложенных ГИБДД санкций превысила 106,5 млрд руб. (+8,6%). 82,7 млрд руб. составила сумма штрафов, зафиксированных камерами (их получили владельцы транспортных средств), на 20,2 млрд руб. оштрафовали водителей инспекторы. За эти деньги можно возвести, к примеру, дорогу от Краснодара практически до моста в Крым (необходимо 100 млрд руб., по оценке

главы Краснодарского края Вениамина Кондратьева), а половины суммы достаточно, чтобы удовлетворить потребности «Автодора» на достройку Центральной кольцевой автодороги (44 млрд руб.).

Топ 10 самых частых нарушений ПДД традиционно и уверенно возглавляет превышение скоростного лимита: вынесено 101,8 млн постановлений (+16% к 2018 году). В 2019 году впервые эта цифра превысила 100 млн. 12 млн постановлений вынесено за несоблюдение требований знаков или разметки, 5,1 млн — за проезд на красный свет, 3,3 млн — за нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги, разъезда или обгона. Эти составы фиксируются дорожными камерами, число которых растет ежегодно: сегодня насчитывается 17,3 тыс. автоматических комплексов (13,5 тыс. — стационарные, 3,7 тыс. — передвижные).

Этот факт объясняет прирост числа выявляемых нарушений, говорит координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов. Больше всего комплексов — свыше 2 тыс. — в Москве. Здесь же вынесено почти 25% всех штрафов в России, более 27,7 млн постановлений. Это практически столько же, сколько в 2018 году. А вот общая сумма наложенных ГИБДД штрафов в Москве выросла с 20,9 млрд руб. до 23,5 млрд руб. Многие камеры, по данным “Ъ”, в столице за год были перенастроены и передислоцированы для выявления нарушений, связанных, в частности, с контролем безопасности пешеходов. В Московской области, тем временем, сумма наложенных штрафов и их количество выросли примерно в полтора раза — до 14,4 млрд руб. и 23,3 млн соответственно.

В целом по России значительную долю нарушений по-прежнему фиксируют инспекторы: 2,8 млн — несоблюдение правил применения ремней безопасности или мотошлемов, еще 2,8 млн — управление авто при нарушении требований ОСАГО (на 200 тыс. больше, чем годом ранее). «Небольшой рост нарушений возможен, поскольку штраф за отсутствие полиса обязательной “автогражданки” — 800 руб. — незначителен по сравнению со стоимостью полиса, — объясняют в “Российском союзе автостраховщиков”. — Но заметный рост вызван главным образом ростом эффективности мер ГИБДД по выявлению таких правонарушений».

2,7 млн постановлений вынесено за отказ уступить дорогу маршрутным транспортным средствам или автомобилям с включенными спецсигналами. 2,6 млн штрафов назначено за управление неисправными авто (значительная часть — незаконная тонировка). 1,6 млн постановлений — нарушения ПДД пешеходами или велосипедистами, 1,4 млн — отказы предоставить преимущество пешеходам или иным участникам движения, 1,1 млн — нарушения правил остановки или стоянки. С 690 тыс. до 864 тыс. выросло число нарушений правил перевозки детей.

ГИБДД опубликовала данные о пьянстве за рулем: в 2019 году инспекторы завели 308,1 тыс. дел за нетрезвое вождение, что на 11% меньше, чем годом ранее. В 21,3 тыс. случаев водители употребляли наркотики, в 173 тыс. — отказались от освидетельствования. До судов, однако, дошли только 260 тыс. дел. По их итогам 173 тыс. граждан лишены прав, 45,4 тыс. — арестованы, 18,5 тыс. — оштрафованы. 2,1 тыс. дел о пьяном вождении было прекращено. Судьба остальных дел из документов неясна.

При изучении данных (речь не только о наказании за вождение в нетрезвом состоянии) видна еще одна важная тенденция: в 2019 году ГИБДД прекратила на 8% больше ранее заведенных дел (41,7 тыс.), чем годом ранее. Суровые наказания также стали применяться реже: 354,5 тыс. граждан лишено прав (–15%), 144,7 подвергнуто административному аресту (–6,4%), 840 тыс. оштрафовано (–2%). «Улучшением качества работы судов это объяснить нельзя, — считает юрист, адвокат движения “Свобода выбора” Сергей Радько. — Скорее всего, просто ухудшилось качество материалов, которые готовят инспекторы для судов, что приводит к формальному прекращению дел. Это ожидаемый эффект от сокращения штата ГИБДД в 2018 году — сотрудников стало меньше, но работы

не убавилось». Общее же число материалов, которые ГИБДД направила в суды в отношении нарушителей, превысило 1,66 млн — на 2,2% больше, чем годом ранее.

<https://www.kommersant.ru/doc/4269789>

КОММЕРСАНТЪ; 2020.27.02; СКРЫТЫЕ СЮРПРИЗЫ ТЕПЛОЙ ЗИМЫ; ПОЧЕМУ ВОДИТЕЛЯМ И ПЕШЕХОДАМ НУЖНО БЫТЬ ВНИМАТЕЛЬНЕЙ НА ДОРОГАХ

Непривычно теплая и почти бесснежная зима в России обострила ряд проблем в области безопасности движения. Среди них – плохая видимость пешеходов, недостатки освещения на дорогах и большое число чрезмерно уверенных в себе водителей, пренебрегающих нормами безопасности на зимней дороге.

По предварительным данным (оперативным, могут быть уточнены) Госавтоинспекции МВД России, в первый месяц 2020 года на дорогах произошло более 11 тыс. происшествий, в которых около 15 тыс. человек получили травмы различной тяжести. Более 1,2 тыс. человек погибли, что на 7% больше, чем годом ранее. Практически на 50% увеличилось число аварий, связанных с наездом на пешеходов на пешеходных переходах. В прошлые годы количество пострадавших в ДТП, как правило, поровну делилось между водителями, пассажирами и пешеходами. В 2020 году Госавтоинспекция наблюдает весьма тревожную тенденцию: более 60% пострадавших в авариях – это пешеходы.

Почему гибнут пешеходы

«Январь для основной части России был очень необычным, – рассказывает заместитель начальника российской Госавтоинспекции Олег Понарыин. – Снега фактически на дорогах не было. Дороги темные и скользкие. Пешеходные переходы были недостаточно освещены. Из-за обилия осадков в форме дождя видимость ухудшается, а проезжая часть становится скользкой. В темное время суток пешеходы пользуются темной одеждой и, к сожалению, становятся малозаметными. В результате водитель оказывается в тяжелой ситуации и зачастую просто не видит людей, выходящих на дорогу. Самосохранение граждан в этом смысле играет очень важную роль: достаточно разместить на рюкзаке или одежде световозвращатель, чтобы обезопасить себя и быть заметными для других участников дорожного движения».

Проблема плохой видимости пешеходов на дорогах и, как следствие, значительное количество пострадавших обсуждается в России уже не первый год. У этой негативной тенденции есть несколько причин. По действующим правилам дорожного движения пешеход обязан иметь при себе световозвращающие элементы (например, полосы на одежде, брелоки и т.д.) при движении в темное время суток вне населенных пунктов по обочинам, по краю проезжей части либо при переходе проезжей части. Похожая норма в виде рекомендаций была прописана еще в советских правилах дорожного движения, утвержденных МВД СССР в 1986 году. К большому сожалению, сегодня правило это соблюдают далеко не все, и об этой проблеме говорят как в Госавтоинспекции, так и независимые эксперты.

Благодаря активной пропаганде (например, социальная кампания «Засветись», которая проходит с 2010 года в регионах страны) родители стали больше уделять внимания безопасности детей, возвращающихся из школ в сумерках. Но сами взрослые на дороге видны все еще плохо. Ситуация усугубляется популярностью гаджетов – пешеходы в темной, плохо отражающей свет одежде идут по дороге, уткнувшись в смартфон, а на проезжую часть не смотрят, говорит президент экспертного центра «Движение без опасности», член правительственной комиссии по безопасности движения Наталья Агре. Этой зимой в центральной части России из-за теплой погоды пешеходов в принципе на улицах было больше – многие чаще гуляли и выходили на прогулки.

«В обычные зимы снег дает хоть какую-то видимость, обеспечивая дополнительное отражение света от одежды, – поясняет Наталья Агре. – В этом сезоне снега практически

не выпало, в результате в темное время суток силуэты пешеходов плохо различимы. Особенно это проявляется во время дождя: темно, сумерки, свет отражается от мокрого темного асфальта. Водители постоянно едут в напряжении, вцепившись в руль, боясь кого-нибудь сбить». Пешеходы при этом идут, как правило, в темной одежде, хотя этот тренд – не только в России. «Шведы, к примеру, тоже часто ходят в темном, но в Стокгольме на улицах очень хорошее освещение и водители строго соблюдают скоростной режим. В результате аварийность низкая», – отмечает Наталья Агре.

Проблема нехватки освещения наблюдается во многих городах, включая Москву (столица по итогам 2019 года находится на первом месте по количеству аварий с пешеходами в темное время суток). Сегодня в российских городах принято подсвечивать только сам переход, при этом человека, который только собирается ступить на зебру, совсем не видно. Зону на подходе к переходу тоже надо освещать, но это, к сожалению, почти не практикуется.

Госавтоинспекция усилила контроль за соблюдением требований по обустройству пешеходных переходов, говорит полковник полиции Олег Понарьин. Проверяется чистота дорожных знаков, светофоров, исправность освещения и другие обязательные требования. «Также обращаем внимание на соблюдение пешеходами правил вне населенного пункта и правила ношения световозвращающих элементов», – говорит он.

Слишком ярко - тоже плохо

Другое негативное и часто наблюдаемое явление – чрезмерная подсветка пешеходных переходов, на что обращают внимание многие независимые эксперты. В сочетании с очень яркими светофорами и подсветкой знаков это приводит к тому, что водитель после проезда перехода на пару секунд ослепляется: его глаза не успевают адаптироваться к резко наступившей темноте. Тем более что современный человек в течение дня много времени проводит перед экранами – это также накладывает отпечаток на способность зрения восстанавливаться. Водители постоянно отвлекаются – смотрят в мобильные телефоны и умудряются сидеть в соцсетях прямо за рулем. Когда отводишь глаза от яркого экрана на темную дорогу, то первые секунды плохо видишь, в это время пешеход может оказаться перед машиной. Эту проблему также нужно решать, говорят эксперты: делать адаптивное освещение на переходах, приглушать его яркость, ужесточать контроль за использованием телефонов за рулем, вести активную пропаганду, донося до людей, что телефон и вождение несовместимы.

На проблему неконтролируемого использования телефонов за рулем обращают внимание и в Госавтоинспекции России. Напомним, что за это нарушение КоАП РФ предусмотрен штраф в 1,5 тыс. рублей. «Любое, даже самое короткое отвлечение от управления транспортным средством вызывает тяжкие последствия, — говорит Олег Понарьин. – Нужно работать и над пропагандой, и над тем, чтобы доводить информацию об опасности таких действий. Поработать с техникой, больше уделять внимания устройствам hands free, их полезности. А желательно и их не использовать, когда управляешь автомобилем. В этом году мы запланировали проведение такой информационно-пропагандистской работы. Надеюсь, что она получит должное продолжение. Уверен, что это будет очень интересный проект».

В чем ошибка водителей

Другая, не менее важная проблема в области безопасности движения, обострившаяся на рубеже 2019–2020 гг., – чрезмерная уверенность водителей в умении управлять машиной. «Этой зимой автомобили двигались с большими скоростями, чем в предыдущие годы, поскольку на дорогах не было снега, снегоуборки и гололеда, что обычно заставляло водителей снижать скорость, – поясняет глава общественной организации «Союз пешеходов» Владимир Соколов. – При этом темнело все равно очень рано». Теплая погода с небольшим количеством снега привела к тому, что многие граждане зимой не стали отказываться от личных автомобилей, подтверждает Олег Понарьин. «Спада

интенсивности движения не произошло, – поясняет он. – Люди как ездили, так и ездят, продолжают пользоваться транспортом, скоростные режимы не изменяются. Несмотря на то, что идет дождь, мокрый снег, остается скользкой проезжая часть, видимость ухудшается, скорости остаются летними. И скорость является самым убийственным в этом смысле фактором». В подмосковном **Минтрансе**, к примеру, рассказали, что в январе 2020 года в регионе более чем вдвое увеличилось число нарушений ПДД, в том числе выросло число наездов на пешеходов. Причину видят во влиянии, в том числе, теплой зимы и отсутствии снега. Водители не перестроились на зимнее вождение – скорость движения в январе была характерна для сентября и мая.

Основная опасность при движении на автомобиле зимой при плюсовой температуре – мнимая надежда на то, что под колесами сухой асфальт, а не скользкая дорога. На это обращают особое внимание независимые эксперты в области контраварийной подготовки. Это в свою очередь автоматически ведет к резким «летним» маневрам, превышению скорости движения автомобиля и несоблюдению безопасной дистанции. Немногие помнят и знают об особенностях управления машиной на зимней резине, которая, как правило, мягче и гораздо быстрее изнашивается, чем летняя, особенно при быстрой езде. Для эффективного торможения зимним покрышкам (любого вида, независимо от наличия шипов) нужно, как говорится, «набрать форму». До этого момента при езде лучше держать повышенную дистанцию до следующего автомобиля.

Причиной 90% аварий на дорогах являются действия водителей, напоминают в Госавтоинспекции, поэтому основными факторами безопасной езды являются навыки и способность самих граждан правильно оценивать риски. В темное время зимних суток на загородных трассах при невозможности разглядеть разметку и отсутствии снежного покрова легко не заметить края проезжей части или даже направления движения. Отсутствие снега резко снижает видимость в ночное время, подтверждают в **Минтрансе** Московской области. Грязная темная обочина без снега на неосвещенных участках в свете фар сливается с серым покрытием дороги, в результате очень легко съехать в кювет, особенно за городом. В охотничьем слэнге для этого даже есть специальное слово – чернотроп, означающее путь по тропе, не покрытой снегом. Данный термин отлично передает ощущение водителей на загородных дорогах в этом сезоне.

В связи с дополнительными факторами риска в Госавтоинспекции МВД России рекомендуют автомобилистам прежде всего строго соблюдать установленные правилами и знаками скоростной режим, а не придерживаться популярного принципа «за плюс 20 км/ч не штрафуют». Отсутствие штрафа – это не повод игнорировать ПДД! В условиях плохой видимости на дорогах крайне важно соблюдать увеличенную дистанцию до других транспортных средств, не забывать пользоваться световыми приборами (в том числе – выключать дальний свет при встречном движении) и без крайней необходимости не совершать обгонов. Если у водителя возникают сомнения по поводу навыков езды на зимних трассах, не лишним будет пройти дополнительный курс контраварийной подготовки. Более радикальный способ – вообще отказаться на зимние месяцы от использования автомобилей и дожидаться теплых и сухих дорог, рекомендуют в российской Госавтоинспекции.

<https://www.kommersant.ru/doc/4269529?query=минтранс>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2020.27.02; ПРИШЛО ВРЕМЯ ВНЕСТИ ИЗМЕНЕНИЯ В ДОКУМЕНТЫ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПЛАНИРОВАНИЯ, ПРЕДУСМАТРИВАЮЩИЕ ЗАКРЕПЛЕНИЕ ГРУЗОВОЙ БАЗЫ ЗА СУДАМИ ПОД РОССИЙСКИМ ФЛАГОМ

Под председательством заместителя Председателя Правительства РФ, председателя Морской коллегии при Правительстве РФ Юрия Борисова состоялось заседание Морской коллегии.

В ходе заседания участники обсудили вопросы обеспечения безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов в рамках выполнения Российской Федерацией требований международных договоров, а также вопросы активизации морских научных исследований.

С докладом по первому вопросу выступил **заместитель министра** транспорта РФ Юрий **Цветков**. Он проинформировал участников о современном состоянии механизма международного регулирования морского судоходства, включающего обеспечение безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов, и о деятельности **Минтранса** России, **Росморречфлота** и подведомственных организаций в этом направлении.

Транспортное ведомство, напомнил Юрий **Цветков**, осуществляет функции по выработке государственной политики и нормативно–правовому регулированию в сфере морского транспорта, в том числе при реализации обязательств в данной сфере, вытекающих из международных договоров РФ.

Значительная часть доклада была посвящена актуальным для отечественного судоходного сообщества неуклонно ужесточающимся требованиям Международной морской организации (ИМО) по различным направлениям защиты морской среды, в том числе, по исполнению Первоначальной стратегии по снижению выбросов парниковых газов с судов, принятой ИМО в 2018 г. в развитие Парижского соглашения по климату.

Заместитель министра, в частности, упомянул о «некоторых перегибах» в природоохранной повестке ИМО, «когда предложения, зачастую популистского характера, предполагающие ограничения или запреты, продвигаются без должного научно–технического обоснования и анализа социально–экономических последствий их введения».

Российская сторона, напомнил он, выступает против поспешных решений, за тщательное техническое и социально–экономическое обоснование предлагаемых мер регулирования, с опорой на доступные и зарекомендовавшие себя технологии, учетом результатов воздействия новых экологических требований, введенных за последние годы.

В этой связи Юрий **Цветков** сравнил содержащееся в поправке к Конвенции МАРПОЛ введение с 1 января 2020 г. нового требования о предельном содержании серы в судовом топливе не более 0,50% вместо ранее установленных 3,50% с революцией по степени воздействия на морской сектор.

Реализация обязательств, взятых на себя Россией в рамках международных договоров, отметил он, напрямую влияет на обеспечение конкурентоспособности национального флота. При этом транспортное ведомство в соответствии с документами стратегического планирования проводит большую работу по обеспечению увеличения доли участия российского торгового флота в экспорте и импорте товаров.

Минтранс в этой связи полагает, что наиболее эффективно индикатор увеличения доли российского флота может быть достигнут в процессе реализации ожидающейся к принятию стратегии развития Арктической зоны России.

Юрий **Цветков** напомнил, что в рамках входящего в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** федерального проекта «Морские порты России» мощности российских портов должны быть увеличены на 30% от существующих.

Замминистра отметил, что даже при наличии стабильной положительной динамики в грузообороте морских портов из всей массы переваленных грузов доля перевезенных судами под Государственным флагом РФ остается стабильно невысокой (около 2%).

Для того чтобы обеспечить достижение поставленной государством цели, в **Минтрансе** считают целесообразным зафиксировать в стратегических документах развития отраслей экономики РФ, в том числе в Энергетической стратегии и стратегиях развития минерально–сырьевой базы, лесного комплекса, пищевой и перерабатывающей

промышленности, зернового комплекса и угольной промышленности, положение о закреплении соответствующей грузовой базы за судами под российским флагом.

Только посредством выполнения комплекса уже озвученных ранее **Минтрансом** на Морской коллегии предложений и закрепления части грузовой базы за судами под российским флагом, подчеркнул он, можно достичь запланированного показателя, обеспечивающего конкурентоспособность российского торгового флота, в том числе в условиях перехода на низкосернистое и другие виды альтернативного топлива.

Юрий Борисов отметил, что положительно оценивает предложения **Минтранса** России о мерах по закреплению грузовой базы за российскими судами на законодательном уровне.

«На мой взгляд, обоснованно и убедительно звучат предложения **Минтранса** о необходимости внесения изменений в документы стратегического планирования, предусматривающие закрепление грузовой базы за судами под российским флагом или принадлежащими российским судовладельцам. Видимо, пришло время для принятия таких экономических мер», – подчеркнул Юрий Борисов.

<http://transportrussia.ru/item/5447-prishlo-vremya-vnesti-izmeneniya.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2020.27.02; НОВЫЕ ИДЕИ, ПРОРЫВНЫЕ РЕШЕНИЯ БЫЛИ ПРЕДСТАВЛЕНЫ НА VII НАЦИОНАЛЬНОЙ ВЫСТАВКЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Научная мысль не стоит на месте, на помощь человеку приходят новые, все более совершенные технологии. Подтверждением тому стали экспонаты VII национальной выставки инфраструктуры гражданской авиации NAIS 2020, прошедшей при поддержке и участии Министерства транспорта РФ и Федерального агентства воздушного транспорта. NAIS стала эффективной площадкой для демонстрации передовых образцов технических средств и технологий, направленных на повышение качества и безопасности системы обслуживания воздушных судов гражданской авиации, профессионального обсуждения актуальных вопросов развития наземной инфраструктуры аэропортов и обмена опытом.

В этот раз свои разработки представили 130 компаний из 16 стран. Более 30 компаний впервые приняли участие в NAIS, предложив свои инновационные решения в области строительства, оборудования для терминалов, ИТ, безопасности и аэродромной техники.

В ходе обхода экспозиции почетные гости форума – **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**, **заместитель министра Александр Юрчик**, **руководитель Росавиации Александр Нерадько**, **председатель Комитета Совета Федерации по международным делам Константин Косачев**, **член наблюдательного совета «Авиационный регистр Российской Федерации» Борис Алешин** и другие официальные лица ознакомились с последними достижениями в области инфраструктуры гражданской авиации.

Один из стендов был посвящен 75-летию Победы в Великой Отечественной войне.

Прочный фундамент

Гражданская авиация РФ является важнейшим фактором экономического развития страны, что требует постоянного совершенствования и обновления объектов инфраструктуры воздушного транспорта. В этой связи особое внимание уделяется выполнению Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. В ближайшие годы будут модернизированы 68 объектов аэропортовой инфраструктуры в 66 аэропортах РФ, расположенных в центральной части страны, в Сибири, на Урале и Дальнем Востоке.

На выставке NAIS впервые была представлена карта развития аэропортовой инфраструктуры, созданная при поддержке Федерального агентства воздушного транспорта, где отражены все достижения российских аэропортов за предыдущие 10 лет и обозначены цели до 2024 года. «Сегодня мы должны сосредоточиться на развитии межрегиональных маршрутов на отдаленных территориях. Это необходимо для

улучшения качества жизни людей. Маршрутная сеть, которую мы составили вместе с субъектами РФ и федеральными округами, разработана для того, чтобы понять, какой пассажиропоток появится в аэропортах регионального и местного значения. В свою очередь, это позволит нам определить параметры расширения и реконструкции аэродромной инфраструктуры», – подчеркнул **Евгений Дитрих**.

«Аэропортовая инфраструктура является прочным фундаментом всей гражданской авиации. Аэропорты представляют из себя сложную систему аэродромов, перронов, рулежных дорожек, патрульных дорог, ограждения, технических средств охраны, аварийно-спасательных станций, командно-диспетчерских и контрольно-пропускных пунктов, аэровокзальных комплексов, внутри которых помещено оборудование для целей авиационной безопасности и обслуживания пассажиров, грузов и багажа. Это очень сложный механизм, работа которого невидима для глаз пассажиров, и это правильно, – сказал Александр **Нерадько**. – Пассажир не замечает, что для его комфортного пребывания во всех зонах аэропорта работают сотни людей, что свидетельствует о высоком профессионализме. За прошедшие 7 лет с момента проведения первой выставки инфраструктура значительно изменилась в лучшую сторону, аэропорты стали привлекательным местом для россиян».

С этими словами трудно не согласиться. «Воздушные гавани» являются визитной карточкой любого региона. В этот раз экспонентом выставки стал объединенный стенд дальневосточных аэропортов. Аэропорты Севера презентовали стратегию развития и модернизации региональных аэропортов Республики Саха (Якутия). Аэропорт Геленджик продемонстрировал макет нового аэровокзального комплекса, строительство которого начнется в первом квартале 2020 года, и новую маркетинговую политику. Аэропорт Жуковский рассказал об открытии нового грузового терминала АО «ЖИА КАРГО» и о планах по развитию пассажиропотока. Холдинг «Аэропорты регионов» показал новые инвестиционные проекты – архитектурные макеты строящихся аэропортов Новый Уренгой и Елизово.

Генеральный директор аэропорта Внуково Дмитрий Сапрыкин на интерактивном макете наглядно показал модель реконструкции привокзальной площади и интеграции аэропорта в транспортную инфраструктуру столицы. «Внуково станет единственным аэропортом, в котором будут доступны все виды транспорта – наземный, метро и аэроэкспресс, – рассказал он. – Строительство станции Московского метрополитена «Внуково» Сокольнической линии планируется завершить к концу 2022 года. Параллельно с этим будет построен многоуровневый паркинг».

Аэропорт Шереметьево презентовал планы долгосрочного развития до 2030 года, включая терминальные и аэродромные мощности, что позволит перевозить до 100 млн пассажиров в год. По словам первого заместителя генерального директора по производству АО «Международный аэропорт Шереметьево» Андрея Никулина, сегодня пропускная способность составляет 80 млн пассажиров в год. Открыты международный терминал «С» с пропускной способностью 20 млн пассажиров в год и паркинг на 2,5 тыс. машиномест, соединенный с терминалом единой пешеходной галереей. В 2020 году началась реконструкция ВПП-1, все работы должны быть завершены к 30 ноября. В текущем году аэропорт планирует перевезти 52 млн пассажиров и 400 тыс. тонн грузов.

Директор по капитальному строительству УК «Аэропорты регионов» Андрей Земляков рассказал о реализации проекта масштабной модернизации главных воздушных ворот ЯНАО – аэропорта Новый Уренгой, включающего реконструкцию аэродрома, ремонт действующего аэропортового комплекса, а также строительство нового пассажирского терминала. Все работы по строительству и реконструкции объектов будут проведены без прекращения операционной деятельности аэропорта.

Модернизация аэропорта Нового Уренгоя – это первый в России проект развития аэропортовой инфраструктуры, реализуемый в рамках закона о концессионных

соглашениях. Пропускная способность современного пассажирского терминала площадью 18 тыс. кв. м составит 1,45 млн пассажиров в год.

Безопасность – главное

Руководитель группы компаний «Южполиметалл Холдинг» Андрей Сазонов рассказал о новейших разработках в сфере химической и биологической безопасности. Это целая линейка приборов, предназначенных для выявления и распознавания опасных химических и биологических агентов, многим из которых нет аналогов.

Например, в зоне досмотра с помощью портативного рамановского спектрометра «ХимЭксперт–Т» можно выявлять и распознавать около 1500 различных взрывчатых веществ, опасных химических и биологических агентов в подозрительных предметах и веществах при досмотре даже без нарушения упаковки. Результат выдается в течение 30 сек. В настоящее время поставлены (в том числе и в аэропорты) более 300 единиц проборов «ХимЭксперт» различных модификаций. Внедрение ПРС «ХимЭксперт–Т» в досмотровый комплекс делает возможным полное соблюдение Правил проведения досмотра в части контроля всего перечня запрещенных предметов и веществ, подчеркнул Андрей Сазонов.

Портативный обнаружитель «КЕРБЕР–Т» позволяет в ходе досмотра пассажиров и предметов за 1–5 сек. выявлять следовые количества токсичных, боевых отравляющих, наркотических и взрывчатых веществ как в воздухе, так и на поверхности предметов, кожных покровах и одежде людей. К слову, с 2011 года уже поставлены более 2500 приборов «КЕРБЕР–Т», в том числе в силовые структуры и криминалистические лаборатории других стран.

Идентификатор биологических агентов «ИндикаторБИО» распознает возбудителей инфекционных заболеваний в чрезвычайно низких концентрациях на основе полимеразной цепной реакции (ПЦР). Это могут быть бактерии, вирусы, биологические токсины, в том числе и коронавирус 2019–nCoV. Прибор может выявлять 4 патогена одновременно, быстродействие – 30 мин.

Для работы в зоне транспортной безопасности предназначен прибор «ТриггерБИО». С его помощью осуществляется непрерывный экспресс–анализ воздуха с целью индикации патогенных биологических агентов в случае распыления биоаэрозолей. Автоматическая биологическая лаборатория «ДетекторБИО» способна одновременно выявлять до 86 биологических агентов, включая бактерии, вирусы и токсины. Автоматический газоанализатор «СЕГМЕНТ» также ведет непрерывный круглосуточный экспресс–анализ воздуха с целью выявления и распознавания аварийно, химически опасных и боевых отравляющих веществ. Быстродействие 1–5 сек.

Как сказал Андрей Сазонов, все приборы внесены в Государственный реестр средств измерения, прошли огромное количество испытаний, в том числе в войсках РХБЗ, и предприятие готово к их серийному производству.

Сегодня персонал службы авиационной безопасности несет большую ответственность и испытывает колоссальные нагрузки. Исследования показывают, что снижение эффективности досмотра связано с пресловутым человеческим фактором: 50% операторов досмотра затрудняются обнаружить взрывчатку на изображении, 80% чрезвычайных ситуаций — результат человеческих ошибок. Это вполне объяснимо: оператору приходится просматривать в час до 250 единиц багажа, уже через 20 минут работы за экраном рентгенотелевизионных установок (РТУ) наступает расфокусировка внимания, задержка взгляда более чем на 5 сек. говорит о «зависании» оператора. На помощь человеку может прийти уникальная система мониторинга состояния операторов РТУ «ОКО», разработанная компанией WEKEY. Интеллектуальная видеоаналитика на базе нейронных сетей отслеживает состояние сотрудника, оценивая работоспособность и уровень концентрации внимания. В случае отклонения оператора от установленного регламента работы система мониторинга «ОКО» подает сигнал. Внедрение данной

разработки в зонах досмотра снижает риск проникновения угроз на территорию аэропорта при потере бдительности оператором, комплексно повышая уровень безопасности.

Компания «БИТУСКАН» (B2scan) – отечественный разработчик и производитель инновационного технологического и досмотрового оборудования представила арочный металлодетектор с интегрированной системой радиационного контроля B2scan SD1000–RC–09. Металлодетектор предназначен для точного обнаружения металлических, радиоактивных и делящихся предметов и материалов на теле и одежде человека. Сама рамка получила сертификат транспортной безопасности по постановлению Правительства РФ № 969, радиационный монитор также сертифицирован. «От основных зарубежных и отечественных конкурентов данная система отличается тем, что может определить не только сам факт превышения порога радиационного контроля, но и определить конкретные радионуклиды, например те, которые применяются при лечении онкологических заболеваний. Таким образом, персонал может понять – медицинский это препарат или ионизирующее излучение, представляющее опасность», – пояснил председатель совета директоров компании ООО «Торговый Дом ЭЙРФЛОТ ТЕХНИКС» Денис Савостин.

«Торговый Дом ЭЙРФЛОТ ТЕХНИКС» и компания «БИТУСКАН» совместно с Kaspersky Antidrone будут работать над обеспечением транспортной безопасности аэропортов, морских портов, железнодорожных вокзалов и других объектов транспортной инфраструктуры. Такая интеграция может значительно снизить риски, связанные с несанкционированным вторжением дронов на территорию транспортных объектов, сказал руководитель программы Kaspersky Antidrone Владимир Туров. Он пояснил, что программно–аппаратные комплексы Kaspersky Antidrone по защите от беспилотных летательных аппаратов способны определить положение дрона по облаку точек с помощью лазерного сканера и далее с помощью нейросети оперативно и безошибочно отличить дрон от самолета, птицы или воздушного шара. Kaspersky Antidrone позволяет координировать работу физических модулей, используемых для обнаружения и нейтрализации беспилотников, защитить объект и, не причинив вреда самому дрону, принудительно посадить его или вернуть в точку взлета.

В зависимости от аппаратных решений дальность определения дрона может варьироваться от 800 м до 1,5 км. Снег и дождь незначительно влияют на работоспособность комплекса, туман снижает дальность определения на 15–20%, в ночное время может применяться тепловизор. «Эти решения универсальны, и в зависимости от задачи мы можем подбирать то или иное оборудование. Такие комплексы имеют конкурентную стоимость, в настоящее время идет тестирование этой системы», – резюмировал Денис Савостин.

Технический директор ООО «Статус Консалт» Марк Шумов рассказал о возможности патрулирования стоянок воздушных судов, их охраны с помощью роботизированной системы SC Robotics – это совместный проект с аэропортом Жуковский. Подобные системы используются в городской среде, но в условиях аэродромов применены впервые. Такие роботы предназначены для создания дополнительного уровня безопасности в аэропортах. Их внедрение позволит сократить риски противоправных действий, в том числе террористической направленности, а также усилить контроль за персоналом, допущенным к непосредственной работе с воздушными судами. «Робот может двигаться по заданной траектории вокруг охраняемого объекта в автономном режиме до 8 часов, оснащен круговой системой камер. Он идентифицирует обнаруженных людей с помощью нейросетевых алгоритмов. В случае обнаружения неопознанной личности оператору подается сигнал тревоги, – пояснил Марк Шумов. – Также имеется дополнительная функция – идентификация «свой–чужой» с использованием радиометок, что также существенно повышает уровень безопасности в зоне стоянки самолетов».

Евгений Дитрих заметил, что такие роботы можно предложить египетским коллегам для повышения уровня безопасности в аэропортах. Как известно, авиасообщение между РФ и Египтом было приостановлено в 2015 году после крушения российского пассажирского самолета над Синайским полуостровом. В апреле 2018 года регулярное авиасообщение восстановили, однако чартерные рейсы по-прежнему не выполняются.

Дама сдавала в багаж...

Российский производитель багажных систем для аэропортов компания Convetric разработывает инновационное комплексное решение для регистрации, досмотра, сортировки и комплектации пассажирского багажа. Как проинформировал директор по развитию Александр **Семенов**, система обработки багажа полностью разработана и изготавливается в России: «Мы делаем все сами, это не отверточная сборка. Все производство российское, начиная от систем предполетного досмотра и заканчивая системами обработки багажа. За четыре года мы добились неплохих успехов: наши установки эксплуатируются в аэропортах Симферополя, Надыма, Томска. Сейчас работаем с аэропортом Внуково по автоматизации предполетного досмотра. Мы можем предложить различные варианты систем автоматизации зон предполетного досмотра и входных групп для аэропортов всех типов и размеров, обслуживающих от 100 тыс. до 40 млн пассажиров в год».

«Ваша технология отличается от того, что производится за рубежом? Вы применили какие-то новые решения?», – поинтересовался сенатор Константин Косачев.

«Мы – практически единственная фирма, которая использует технологии Industry 4.0 – объединение промышленности и цифровых технологий, – пояснил Александр **Семенов**. – Цифровое 3D проектирование позволяет нам максимально точно и эффективно разработать схему и «вписать» ее в здание, а цифровое 3D моделирование, создание «цифрового двойника» системы позволяет проверить требуемые показатели загрузки, отладить работу системы и провести виртуальные испытания на компьютере. Проблема в том, что зарубежные конкуренты ввозят всю багажную продукцию в РФ без таможенных пошлин, так как раньше подобная продукция в России не производилась».

Да, ситуация меняется, на рынке появилась первая российская компания, которая стала развивать это направление. Однако положение усугубляется тем, что наши партнеры по ЕАЭС блокируют предложения о вводе таможенных пошлин. Константин Косачев заинтересовался этой проблемой: «Как члену Совета Федерации, который занимается в том числе законодательством, касающимся и наших евразийских партнеров, мне иногда не хватает конкретных постановочных вопросов. Вот это живая тема, это интересно».

Подвезу тебя я к трапу

Евгений Дитрих заглянул и в салон перронного автобуса VIVAIR2 (такие машины производит компания TAM из Словении). Эти автобусы можно встретить в аэропортах по всему миру. TAM уступает только мировому лидеру – немецкой Cobus. В ходе беседы с представителем компании **Евгений Дитрих** призвал словенских производителей техники более пристальнее присмотреться к российскому рынку, который нуждается в таких автобусах. Чего греха таить, во многих российских аэропортах еще с 1970-х годов в качестве альтернативы специальным машинам используется АППА-4 – автомобиль для перевозки пассажиров, который представляет собой пассажирский полуприцеп с седельным тягачом. Дешево и сердито. **Министр транспорта** проинформировал о том, что уже в скором времени будет принят закон «О защите и поощрении капиталовложений и развитии инвестиционной деятельности в Российской Федерации», который предоставляет целый ряд преференций инвесторам в России, и выразил готовность пообщаться на эту тему с коллегами из Минпромторга России: «Давайте попробуем, мне кажется, это будет интересно для наших совместных проектов».

Ежегодным участником выставки NAIS является Минский автомобильный завод (МАЗ). Более 150 ед. автобусов МАЗ 171 эксплуатируются на территории РФ. «Мы –

единственный производитель на постсоветском пространстве, который производит аэродромную технику, держим 20% рынка, – заявил заместитель начальника управления продаж пассажирской техники Андрей Чумак. – Ежегодно поставляем около 20 машин в РФ. В этом году выводим на рынок новую модель МАЗ 271. Делаем опытную партию автобусов. Надеемся, что наши инновационные решения создадут пассажирам удобство при перевозке. Наши автобусы абсолютно конкурентоспособны с зарубежными аналогами, будем с этой машиной завоевывать 100% российского рынка».

Характерно, что одним из первых вопросов, которые задавали руководители отрасли при обходе экспонатов выставки, был вопрос о локализации производства, что особенно актуально в условиях перманентного санкционного режима и установки на импортозамещение. Второй – касался сертификации оборудования. Общаясь с производителями оборудования и техники, **Евгений Дитрих** призвал более активно продвигать свою продукцию на рынок, расширять ассортимент, учитывая поставленные задачи по импортозамещению. Инвестиции в реконструкцию региональных и местных аэропортов должны быть увязаны с применением российских технологий, убежден министр.

<http://transportrussia.ru/item/5448-novye-idei-proryvnye-resheniya.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВАЛЕРИЙ БУДУМЯН; 2020.27.02; «ЦИФРА» МЕНЯЕТ ЖИЗНЬ

В Москве обсудили новые возможности навигационных технологий в регионах.

В работе «круглого стола», посвященного этой теме, приняли участие специалисты из ряда российских регионов, которые поделились собственным опытом создания и дальнейшего использования Региональной навигационно–информационной системы (РНИС) и систем безопасности дорожного движения. Практически в каждом выступлении звучала мысль о том, что потребности в навигационных технологиях растут буквально с каждым днем, а навигационный рынок в регионах еще в полной степени не сформирован. Именно эти обстоятельства влекут отставание некоторых субъектов в решении таких важных задач, как обеспечение безопасных перевозок пассажиров и грузов, контроль за соблюдением маршрутов, скоростей, режима труда и отдыха водителей. Участники дискуссии поделились практикой применения средств автоматической фиксации правонарушений в сфере дорожного движения в своих регионах и обсудили их роль в общей архитектуре ИТС.

Цифровой двойник дороги

Министр цифровых технологий и связи Калининградской области Алексей Игнатенко считает, что методы, применяемые для анализа условий, способствующих ДТП, устарели. Поэтому в Калининградской области совместно с ООО «ГЛОНАСС БДД» было решено провести эксперимент, используя два критерия. Первый – оценка качества автомобильных дорог региона путем определения их транспортно–эксплуатационных характеристик. Второй – оценка эффективности влияния комплексов фотовидеофиксации (ФВФ) на снижение числа ДТП. Эксперимент проводился на основе цифрового двойника дороги.

Набор элементов двойника включает восемь позиций: уличное освещение и типы барьерного ограждения, количество полос движения и ширину проезжей части, типы съездов и примыканий, а также пешеходных переходов, варианты размещения автобусных остановок и дорожных знаков. Определяемые характеристики цифрового двойника – радиусы поворота и протяженность прямых участков дорог, дистанция между развязками и перекрестками и расстояние до камер ФВФ.

Каждый элемент имеет свою значимость и существенно влияет на изменение показателей безопасности дорожного движения, считают специалисты. Проведя оцифровку дорог с помощью компьютерного зрения и цветовую визуализацию, калининградцы получили ряд участков дорог черного цвета, которые не соответствуют безопасности дорожного

движения для своей категории. Помимо этого, используя методики, разработанные МАДИ и РОСДОРНИИ, была проведена оцифровка дорог с определением эффективности работы комплексов ФВФ.

– Наши специалисты проанализировали их влияние на изменение количества ДТП вне населенных пунктов по видам дорожно–транспортных происшествий, – рассказал Алексей Игнатенко. – Так, число наездов на пешеходов после установки камер сократилось на 60%, столкновений автомобилей – на 53%. Что касается нарушений ПДД, то самые высокие показатели при использовании комплексов ФВФ имеют несоблюдение бокового интервала – 100%, нарушение правил проезда пешеходных переходов – 67%, такой же показатель имеет несоблюдение очередности проезда.

Как подчеркнул Алексей Игнатенко, Калининградская область – первый регион в стране, где для обеспечения безопасности дорожного движения проводится эксперимент с использованием искусственного интеллекта. И очень важно, что проводится он не постфактум, а превентивно. Все полученные результаты исследований в виде рекомендаций предлагаются дорожникам для принятия мер по повышению безопасности дорожного движения.

Под присмотром –перекрестки

О развитии ИТС в своем регионе рассказал министр промышленности и транспорта Ульяновской области Дмитрий Вавилин. Он отметил, что эта работа ведется здесь с 2006 года, то есть фактически с момента зарождения спутниковой навигации.

– За минувшие 13–14 лет было проведено много экспериментов, пройден не один этап в освоении и использовании ИТС, что в конечном счете убедило нас создать на региональном уровне некий проектный офис, – сказал Дмитрий Вавилин. – В нем сконцентрированы все основные направления цифровизации транспортной отрасли Ульяновской области. Вместе с тем в ряде муниципальных образований есть и собственная практика работы с ИТС.

В министерстве промышленности и транспорта Ульяновской области создан также Центр организации дорожного движения, в рамках которого был образован проектный офис АНО «Цивилизация». Ее учредителями являются два ведомства – администрация города Ульяновска и министерство промышленности и транспорта Ульяновской области. Генеральный партнер проектного офиса – ООО «Телеком.ру», которое ведет сбор всех актуальных решений в области ИТС отечественного и зарубежного рынков.

На сегодняшний день в числе основных направлений цифровизации транспортной отрасли региона уже действуют комплексы ФВФ, система приема электронных платежей на транспорте, видеомониторинг дорожной обстановки. В стадии внедрения – метеоконтроль. В ближайшей перспективе – ввод в эксплуатацию автоматической системы весогабаритного контроля и продолжение поэтапного внедрения автоматизированной системы управления дорожным движением.

В целях ликвидации заторов на улично–дорожной сети города Ульяновска в 2019 году в тестовом режиме проводилась работа по внедрению на основных магистралях города (улица Рябикова и Димитровградское шоссе) двух автоматизированных систем управления дорожным движением (АСУДД). Результатом эксперимента стало увеличение в среднем на 30% скорости движения на этих участках. В 2020 году планируется начать работу на 128 перекрестках и ввести их в единую информационную систему. Задачи ее, в частности, касаются оптимизации работы светофоров на каждом перекрестке и корректировки этой работы с учетом транспортной загрузки улично–дорожной сети, адаптивного централизованного и локального управления транспортными и пешеходными потоками, сбора, накопления и обработки статистической информации о транспортных потоках, а также видеоконтроля и записи выбранного сегмента АСУДД в реальном времени.

Коснувшись числа комплексов ФВФ, Дмитрий Вавилин подчеркнул, что в Ульяновской области в этом смысле есть к чему стремиться, поскольку сегодня в регионе один комплекс в среднем охватывает 35 км дорог, в то время как в Москве один такой комплекс покрывает 3 км дорог. И тем не менее если сравнивать число зафиксированных нарушений на территории области в 2017 году и за 9 месяцев 2019 года, то статистика обнадеживает. При использовании 133 комплексов в 2017 году вынесены порядка 664 тыс. постановлений на общую сумму 405,7 млн руб., а за обозначенный период 2019 года при использовании 205 комплексов вынесены без малого 1,5 млн постановлений на сумму более 950 млн руб.

Медосмотр проведет... смартфон

Председатель департамента транспорта города Липецка Евгений Чекрыжов в своем выступлении, посвященном технологиям для решения региональных и муниципальных задач в транспортном комплексе, акцентировал внимание участников встречи на пассажирских перевозках. Все пассажирские транспортные средства в регионе подключены к единому центру диспетчеризации перевозок. Осуществляется навигационный мониторинг транспорта с использованием системы ГЛОНАСС. Кроме того, внедрена система управления дорожным движением, а также система видеонаблюдения «Безопасный город» на перекрестках, в общественных местах и дворовых территориях. К автоматизированной системе оплаты проезда, как особо подчеркнул Евгений Чекрыжов, сегодня подключены более полумиллиона пользователей. Всем льготникам выданы соответствующие транспортные карты.

Преимущество системы безналичной оплаты проезда прежде всего в том, что она дает возможность «обелить» рынок пассажирских перевозок. Кроме того, сегодня в условиях перехода на контрактную систему безналичная оплата проезда дает возможность грамотно распределить маршруты по убыточным и прибыльным направлениям, чтобы минимизировать нагрузку на бюджет.

Сейчас перед специалистами стоит задача объединить системы безналичной оплаты и навигации с тем, чтобы получить определенную карту мобильности населения. Она позволит определить, в каких точках имеет место наиболее интенсивный пассажиропоток, а где есть необходимость в изменении логистики маршрутов.

– В 2019 году одно из наших подведомственных муниципальных предприятий в тестовом режиме опробовало систему автоматизации предрейсовых медосмотров водителей, – рассказал Евгений Чекрыжов. – Результатом мы довольны, поскольку процент ошибок в диагностике у комплекса по отношению

к медработнику был минимальным. Автоматизация предрейсовых медосмотров водителей позволяет экономить на медперсонале и пробегах до предприятия при пересменке водителей, дисциплинирует водителей, снижает риски осложнения профессиональных заболеваний.

Тему предрейсовых медосмотров затронул и координатор движения «Общество Синих Ведерок» Петр Шкуматов. Он, в частности, отметил, что медицинские пункты для водителей на заправках сегодня не актуальны. Стоимость полного комплекта для самостоятельного медицинского освидетельствования, измеряющего все жизненные показатели, относительно невысокая, и комплект может быть установлен на любой смартфон. Искусственный интеллект мог бы давать прогноз на основе данных, которые поступали бы в него постоянно. Однако нормативная база сегодня расходится с реальностью, и это требует особого внимания общественности и научных кругов.

Перезагрузка на уровне региона

С вопроса о совершенствовании федерального законодательства в части навигационной деятельности начал свое выступление директор по развитию АО «РНИЦ Новосибирской области» Владимир Мордасов. Он сказал, что, как и многие его коллеги, с нетерпением ждал внесения изменений в федеральный закон о навигационной деятельности, которые

заметно облегчили бы жизнь региональным навигационно–информационным центрам, поскольку бытует мнение, что они себя изжили.

– К сожалению, наши надежды не оправдались, этот вопрос на уровне правительства пока что решается, – отметил Владимир Мордасов. – Поэтому мы посчитали, что пришло время, так сказать, перезагрузки на уровне региона, и от имени нашего акционерного общества разработали проекты законов, которые сегодня находятся на согласовании у губернатора.

Первый законопроект касается навигационно–информационного обеспечения государственных органов и органов местного самоуправления Новосибирской области. За основу были взяты положения федерального законодательства, чтобы показать, что все решения, направленные на повышение эффективности государственного и муниципального управления и реализацию контрольно–надзорных полномочий в транспортном комплексе на территории Новосибирской области, принимаются на законном уровне. Транспортный комплекс в законопроекте содержит статистические данные по пассажирскому транспорту и дорожной технике, транспортным средствам Центра медицины и катастроф и технике ЖКХ, а также по транспортным средствам, актуальным именно для Новосибирской области: перевозящим лесоматериалы, задействованным в сельском хозяйстве и др. Вместе с тем в документе указан и тот транспорт, который необходимо оснастить аппаратурой спутниковой навигации в первую очередь. Это транспорт, перевозящий детей, транспортные средства категорий М2 и И3, а также перевозящие твердые коммунальные отходы, специальный транспорт для транспортировки крупногабаритных грузов плюс транспорт оперативных служб, который имеет свой отдельный перечень.

Законопроект нацелен прежде всего на то, чтобы мониторинговая информация о транспортных средствах представлялась сначала в РНИЦ Новосибирской области, а затем через центр – в государственные органы или органы местного самоуправления. Но чтобы все это начало эффективно действовать, был разработан еще один законопроект. Его цель – внести изменения в закон Новосибирской области «Об административных правонарушениях». В документе говорится, что нарушение требований, установленных правовыми актами Новосибирской области по передаче мониторинговой информации о передвижении и местонахождении транспортных средств, используемых для перечисленных нужд, влечет административное наказание для должностных лиц в размере от 30 до 50 тыс. руб., а для физических лиц и индивидуальных предпринимателей – от 70 тыс. до 100 тыс. руб.

По характеру выступлений и настрою всех участников «круглого стола» можно было сделать вывод: они согласны с тем, что назрела необходимость создания единой точки сбора навигационных данных на федеральном уровне, которая была бы тесно интегрирована с действующими региональными системами. А в качестве основы для построения эффективных РНИС может быть рекомендована ГАИС «ЭРА–ГЛОНАСС», поскольку она представляет собой готовую базовую инфраструктуру для множества сервисов интеллектуальных транспортных систем.

<http://transportrussia.ru/item/5449-tsifra-menyaet-zhizn.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЛЮДМИЛА ИЗЬЮРОВА; 2020.27.02; ПРОФАЙЛИНГ КОРОНАВИРУСА ЕГО РАСПОЗНАЮТ С ПОМОЩЬЮ СОВРЕМЕННЫХ СИСТЕМ ВИДЕОНАБЛЮДЕНИЯ

Обеспечение безопасности объектов транспортной инфраструктуры в России выходит на новый уровень. Возможности производителей оборудования качественно возрастают, совершенствуется нормативно–законодательная база. О состоянии индустрии безопасности, новых подходах в защите граждан от противоправной деятельности, в том числе террористической направленности, шла речь на завершившемся в Москве 25–м

форуме «Технологии безопасности», в рамках которого состоялась научно–практическая конференция «Терроризм и безопасность на транспорте».

Одним из передовых субъектов, активно использующих преимущества новых технологий для целей обеспечения безопасности на объектах транспортной инфраструктуры, является Москва. Транспортный комплекс столицы включает в себя все виды пассажирского транспорта. Им ежедневно пользуются в мегаполисе более 15 млн человек. По словам заместителя руководителя Департамента транспорта и развития дорожно–транспортной инфраструктуры города Москвы Александра Гаракоева, только ГУП «Московский метрополитен» за сутки перевозит более 8,5 млн пассажиров. Учитывая высокую пропускную способность, метро становится привлекательным объектом для совершения терактов.

В настоящее время на станциях столичной подземки метрополитена и остановочных пунктах МЦК на входе организовано проведение досмотра. Благодаря этому только в 2019 году было выявлено около 360 тыс. опасных предметов. Сотрудники соответствующих служб досмотрели более 170 млн пассажиров и 81 млн единиц багажа. В прошлом году московский метрополитен приступил к оснащению и опытной эксплуатации системы распознавания лиц с использованием биометрических данных. Система в режиме онлайн оцифровывает лица и сравнивает их с розыскными базами. «В ходе экспериментальной эксплуатации этих систем сотрудники полиции задержали десятки граждан, находящихся в федеральном розыске, – отметил А. Гараков. – Подобные камеры и в дальнейшем будут использоваться правоохранительными органами для обеспечения безопасности».

Не менее значим для столицы наземный городской пассажирский транспорт. ГУП «Мосгортранс» эксплуатирует 15 категорированных автовокзалов, 12 эксплуатационных филиалов, 15 вспомогательных филиалов и 110 охраняемых объектов. Мероприятия по досмотру на автостанциях по итогам 2019 года позволили выявить 24 единицы оружия и 260 попыток провоза боеприпасов без наличия соответствующих разрешений. Также зафиксирована попытка провоза наркотических средств. В частности, задержан и передан сотрудникам полиции подозреваемый, перевозивший подозрительное вещество. В ходе проведения экспертизы вещества весом 250 грамм, которое было обнаружено через эндоскоп, выяснилось, что это героин. Возбуждено уголовное дело. На этом же объекте в начале 2020 года был задержан гражданин Узбекистана: прибор показал в его багаже наличие паров взрывчатого вещества. Одновременно с владельцем сумки были задержаны еще четыре человека. При дальнейшей экспертизе выяснилось, что это были гексоген и героин, рассказал А. Гараков.

Другой вид транспорта – это Московское центральное кольцо. В его составе – 31 станция, из которых 17 входят в зону ответственности ГУП «Московский метрополитен», 14 – в зону ответственности ОАО «РЖД». В обеспечении транспортной безопасности на них задействованы порядка 800 сотрудников. В год затраты на транспортную безопасность этих объектов составляют более 700 млн руб. На станциях МЦК также осуществляется сплошной досмотр, которому ежедневно подвергаются до ста тысяч пассажиров.

Сравнительно новый вид транспорта – Московские центральные диаметры. При подготовке МЦД к вводу в ноябре 2019 года Дептранс Москвы столкнулся с коллизией в плане исполнения требований по безопасности. Согласно действующему законодательству на ряде остановочных пунктов, входящих в состав станций и вокзалов, обеспечение безопасности регламентируется Федеральным законом «О транспортной безопасности», а на остальных (находящихся на перегонах) – Федеральным законом «О противодействии терроризму». В результате к однотипным объектам применяются разные требования. Например, на остановочном пункте Красный балтиец, пассажиропоток которого составляет 5 тыс. человек в сутки, необходимо организовывать стопроцентный досмотр. А на Текстильщиках с пассажиропотоком 21 тыс. в сутки такой тщательный досмотр не требуется. При этом остановками в составе МЦД будут обслуживаться

электрички, следующие с остановочных пунктов, на которых досмотр не осуществляется вообще.

Чтобы предупредить появление нештатных ситуаций и привести к единообразию обеспечение безопасности на объектах центрального транспортного узла, мэр Москвы Сергей Собянин обратился к Президенту РФ Владимиру **Путину** с соответствующим предложением и получил поддержку. В **Минтрансе России** создана межведомственная рабочая группа по оптимизации требований безопасности для объектов транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта. Было решено отнести остановочные пункты МЦД к некатегоризованным объектам транспортной инфраструктуры с применением к ним единых минимальных требований: оснастить все остановочные пункты МЦД качественным освещением, системой интеллектуального видеонаблюдения и системой удаленной связи с правоохранительными органами (так называемой тревожной кнопкой), что позволит своевременно реагировать на угрозы безопасности.

Кстати, вопрос категоризования объектов транспортной инфраструктуры остается одним из самых актуальных и злободневных для отрасли. По словам директора Департамента транспортной безопасности и специальных программ **Минтранса** России Анатолия Демьянова, вступление в силу федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности» и отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности» во многом корректирует модель взаимоотношения участников и снижает нагрузку на транспортную отрасль. В рамках развития положений этого закона предлагается исключить обязанность субъекта транспортной инфраструктуры проводить процедуры категоризования, оценки уязвимости и разработки плана по обеспечению транспортной безопасности (за исключением судов ледокольного флота). Это позволит избежать дополнительных финансовых затрат участников рынка. Паспорта будут разрабатываться непосредственно самими перевозчиками и отправляться в федеральную службу по надзору в сфере транспорта для утверждения.

Советник руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Владимир Черток напомнил, что систему транспортной безопасности курирует сейчас первый вице-премьер Правительства РФ **Андрей Белоусов**. В числе первоочередных направлений деятельности в разрезе ТБ он назвал совершенствование нормативно-правовой базы. «Если речь идет о стопроцентном досмотре, то надо понимать, что исключений быть не должно, все пассажиры должны досматриваться, и это общемировая практика, – отметил В. Черток. – Тем более что технические решения для этого уже имеются. И некоторые даже представлены на выставке в рамках форума «Технологии безопасности».

Речь, в частности, шла о комплексе для скрытой проверки людей в аэропортах, демонстрационный образец которого был показан на выставке. Установка современных систем досмотра, построенных на новых диапазонах волн, максимально снизит риски совершения террористических актов, говорят представители разработчика – российского концерна «РТИ». Комплекс в двухчастотном режиме достоверно обнаруживает и различает оружие, наркотические и взрывчатые вещества. Применяемые технологии смогут достоверно определять координаты потенциально опасных объектов, различать их под одеждой, а также идентифицировать запрещенные вещества. В компании подчеркнули, что процесс досмотра будет не ионизирующим, в отличие от применяемых сейчас систем, использующих рентгеновское излучение. Впрочем, для этого и подобных решений, вероятно, потребует разработка дополнительных нормативных документов, а также и процедуры сертификации.

В числе приоритетов деятельности остается также «регуляторная гильотина» – масштабный анализ и пересмотр действующих нормативно-правовых актов. «Поставлена задача переработать требования, вычленив из них обязательные, а также те, которые непосредственно влияют на безопасность, – прокомментировал В. Черток. – Все

международные стандарты автоматически попадают в систему обязательных требований». Актуальность этих вопросов объясняется постоянно возникающими новыми угрозами: это киберугрозы, беспилотные летательные аппараты и инсайдеры (люди, внедренные в организацию и имеющие доступ к информации о безопасности). «В нашем государстве мы столкнулись уже со всеми этими проблемами», – добавил он.

Впрочем, к новым рискам надо добавить еще один, оставшийся проблемным все предыдущие годы, – это химические и биологические угрозы. Зачастую надзорный орган выносил предупреждение и следом констатировал «невыполнение требований», хотя выполнить их было в принципе невозможно, потому что технических средств не существовало. «На сегодня эта задача решена, – констатировал В. Черток. – На выставке представлены ряд изделий и оборудования, которые реализуют эту задачу. Но для их массового применения необходимо разработать новые требования, позволяющие их сертифицировать. Это важно, потому что есть уже комплексы, которые обеспечивают даже выявление коронавируса. Сейчас мы решаем вопрос апробации на наших объектах». Также на конференции обсуждались вопросы организационно–технического обеспечения транспортной безопасности, риск–ориентированный подход к планированию надзора, комплексный подход к обеспечению безопасности объектов транспортной инфраструктуры и другие актуальные проблемы. Подробнее об этом читайте в следующих выпусках «ТР».

<http://transportrussia.ru/item/5451-profajling-koronavirusa.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.27.02; Ж/Д ПЕРЕХОД НА САХАЛИН ОТКРОЕТ ВЫХОД НА 4 ПОРТА И СОЗДАСТ КРУПНЫЙ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР В АТР - ВЛАСТИ

Железнодорожный переход на Сахалин откроет выход с Байкало-Амурской магистрали на порты острова, что позволит создать крупный логистический центр, ориентированный на Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР), отмечают местные власти.

«Мостовой переход (линия к нему - ИФ) ведет на БАМ (это предполагает проект - ИФ), и фактически появляется у Транссиба параллельная трасса, которая будет выходить в итоге на незамерзающие порты. Это Корсаков, Холмск, это Невельск, это Поронайск», - заявил РБК-ТВ губернатор Сахалинской области Валерий Лимаренко.

«Четыре порта, которые будут на железной дороге, которая ведет на Байкало-Амурскую магистраль. Россия приобретает таким образом суперлогистический центр, который меняет всю диспозицию в самом центре азиатско-тихоокеанского рынка. Это принципиально важный фактор», - подчеркнул он.

ТАСС; 2020.27.02; МИШУСТИН ОЦЕНИЛ ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ УГОЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РФ ДО 2035 ГОДА В 6 ТРЛН РУБЛЕЙ

Расходы на программу развития угольной промышленности в России до 2035 года составят около 6 трлн рублей, большая часть которых - частные инвестиции. Об этом заявил премьер-министр России **Михаил Мишустин** на заседании правительства.

«Затраты на реализацию программы составят около 6 триллионов рублей, с преимущественным использованием инвестиций от частного бизнеса», - сказал он.

Мишустин напомнил, что цель программы - увеличение добычи и экспорта угля, а также снижение аварийности, которая пока еще остается на высоком уровне. По его словам важно, «чтобы профессия шахтера все меньше была связана с рисками для жизни и здоровья людей».

Премьер добавил, что планируется модернизировать угольные предприятия, в том числе благодаря внедрению инновационных технологий, которые повысят безопасность работы в шахтах. Кроме того, планируется создавать новые эффективные центры добычи угля в Кузбассе, в Ростовской области, на Дальнем Востоке, в Восточной Сибири и в Арктической зоне.

«Нужно также совершенствовать логистику, чтобы уголь было удобно доставлять по железной дороге или морским транспортом, как на внутренний рынок, так и на экспорт - и в традиционном атлантическом, и в восточном направлениях. Поэтому синхронно с угольными предприятиями мы будем активно развивать железнодорожную и портовую инфраструктуру», - добавил **Мишустин**.

ТАСС; ЕКАТЕРИНА МОСКВИЧ; 2020.27.02; ГЕНДИРЕКТОР УКВЗ — О РАБОТЕ НАД БЕСПИЛОТНЫМ ТРАМВАЕМ И НОВОМ ПРОИЗВОДСТВЕ ЛИФТОВ

Официальная процедура передачи Усть-Катавского вагоностроительного завода в Челябинской области от Центра им. М.В. Хруничева в АО «УКВЗ» (входит в структуру Объединенной ракетно-космической корпорации, ОРКК) завершилась 3 февраля текущего года. В тот же день предприятие заявило о планах расширения линейки гражданского производства, дополнив ее лифтами и железнодорожными платформами. О продолжении выпуска продукции космического назначения, реализации проекта беспилотного трамвая, производстве лифтов и не только в интервью ТАСС рассказал генеральный директор АО «УКВЗ» Роман Новиков.

— Почему завод было решено вывести из Центра им. М.В. Хруничева?

— В свое время Усть-Катавский вагоностроительный завод был присоединен к Центру им. М.В. Хруничева, потому что он делал необходимые для него изделия. Завод выпускал продукцию не только для ракетно-космической отрасли, но и для гражданского использования — более 100 лет выпускали трамваи. Сейчас у Центра Хруничева создана большая программа оздоровления, принято решение выделить УКВЗ в отдельное направление и дать заводу второе дыхание: не связывать его частичной нагрузкой от Центра Хруничева, а делать большие проекты по диверсификации.

Сложные процессы, которые происходили в Центре Хруничева, просто мешали заводу работать. Поэтому было создано АО «УКВЗ».

— В прошлом году работники завода провели митинг из-за недовольства низкой заработной платой. В этом году ситуация изменилась?

— По состоянию на май 2018 года завод был в состоянии банкротства. Слаженная работа с ОРКК, Центром Хруничева, самим заводом и АО «УКВЗ» подняли там трамвайное производство, завод выиграл четыре контракта. Все четыре контракта в 2019 году мы закончили, что позволило не только избежать банкротства, но и поднять зарплаты на 4,5 тыс. рублей. Для Усть-Катава при зарплатах 24–25 тыс. рублей это значительно.

Усть-Катав — это моногород, где проживают 27 тыс. человек, из них 3,2 тыс. работают на нашем заводе. Наше предприятие является градообразующим.

— УКВЗ уже заключал контракты на изготовление трамваев на 2020 год?

Да, у нас есть контракты на этот год. Мы в декабре выиграли конкурс на поставку семи односекционных и двух двухсекционных трамвайных вагонов Новокузнецку. Это будет новая модель, УКВЗ первый раз ее будет делать. В апреле мы уже планируем отдавать первые вагоны.

— Какие новые модели трамваев планируете производить?

— Мы начинаем сборку модели двухсекционного трамвая. Также в ближайшее время готовим опытный образец пятисекционного трамвая, которого еще нет в России и который не будет уступать европейским аналогам.

— В чем особенности пятисекционного трамвая?

— В этом трамвае вместимость будет больше, чем в трехсекционном. Он будет иметь хороший радиус поворота. Пятисекционный трамвай будет спроектирован на новой тележке, которая будет содействовать комфорту пассажиров. И самое главное — ценовой порог будет не сильно отличаться от трехсекционного. Дальше у нас есть затея делать от двух до девяти секций по заданию городов, исходя из конструкторской документации. Впервые в России появится такой многосекционный трамвай.

- Работы по беспилотному трамваю в какой стадии находятся?
- Мы провели ряд испытаний, идем вместе с НПО автоматики. Тут требуется длительное время на прокрутку всех ситуаций, с прописыванием программ в «мозгах» трамвая, который должен все четко сортировать. Все должно быть тысячу раз обкатано, проверено. Под беспилотный трамвай должны быть соответствующая инфраструктура и полигоны для испытаний. Он может стать помощником города, в том числе уточнять нюансы по одному и тому же маршруту. Например, если кто-то рисует граффити по маршруту или идет драка, умная система может передать информацию в полицию, МЧС, уточнив координаты с помощью системы ГЛОНАСС, которой сегодня укомплектованы трамваи. Она должна распознавать, когда люди здороваются, обнимаются, а когда дерутся. Мы работаем в этом направлении с несколькими компаниями. Это все есть, где-то в середине пути мы находимся, теперь довести бы до заказчиков и понять, хотят они этим пользоваться или нет. Пока мы идем от потребности заказчика.
- Когда первый такой трамвай сможет выйти на линию?
- В ближайшем будущем. Мы хотим попробовать установить все на серию, которую делаем, потом на общественных началах городу отдать.
- Какой город в первую очередь получит беспилотный трамвай?
- Мы готовим внутренний проект, который планируется к отработке в Москве и Санкт-Петербурге.
- Какие современные технологии еще могут применяться в трамваях УКВЗ?
- Сегодня все трамваи оборудуются системой ГЛОНАСС, поэтому мы можем на остановке отследить до минуты, когда он подойдет. В трамвае могут использоваться мультимедиа-технологии, в том числе информирование людей во время каких-то нештатных ситуаций.
- Сейчас уже можно сказать, что УКВЗ обеспечен заказами на 2020 год?
- Можно. Более того, я думаю, к марту завершим договорную кампанию на 2020 год. Есть некие сложности с гособоронзаказом, в оформлении многие моменты проговариваются. По гражданской продукции мы уже видим этот год. Уже начали прорабатывать 2021 год по гражданке и по своей основной тематике тоже.
- В каких тендерах на поставку трамваев планируете принять участие?
- Сейчас тендеров нет, но в первом квартале, я думаю, будут. Нам из многих городов приходят приглашения: недавно были в Уфе, Перми. Проявляется интерес, город, как правило, вызывает всех производителей, чтобы представили свою продукцию. Потом начинают формировать техническое задание, которое готовит город по своим особенностям транспортной системы.
- А за границу планируете поставлять?
- Мы смотрели рынки, по ценовой политике мы с нашими трамваями можем участвовать во всем этом. В Европе идет большая закупка. УКВЗ рассматривает ближнее зарубежье, в основном постсоветские республики. Мы там сейчас в стадии переговоров.
- Планируете ли открывать сервисные центры в регионах России, куда поставляете трамваи?
- В ближайшее время мы планируем открыть сервисные центры как минимум в пяти городах, где наибольшее количество наших трамваев. Мы хотим побороться с контрафактом. У нас завод в какой-то момент перестал производить запчасти для своих трамваев, этот рынок для нас потерян, и на наши вагоны ставятся не усть-катавские запчасти. Мы с этим разбираемся.
- Ранее предприятие сообщило, что планирует изготавливать лифты. Когда будет создан первый образец?
- Первый лифт уже изготовлен, мы сегодня оформляем документы. Сейчас идет оформление проекта, установка лифта, сдача сертификационным органам. Мы все сформировали, чтобы получить лицензию на этот вид деятельности, но нам надо технологически доказать, что мы это можем делать.

- Вы их производите на заводе в Усть-Катаве?
- Понятное дело, есть и покупные части, но основная часть: кабина, двери — на заводе. Далее мы думаем самостоятельно делать и другую комплектацию. Пока будем в кооперации с партнерами, но основные детали лифта мы освоили на заводе.
- Вы планируете продавать эти лифты в Челябинской области или по всей России?
- Мы планируем реализовывать их по всем регионам России, спрос на них большой. УКВЗ ни в коем случае не хочет быть конкурентом Щербинке и другим российским производителям. Программы по заменам лифтов большие, мы дополним, а не будем конкурировать с российскими производителями лифтов. Причем комплектация наших лифтов будет разная: от простой до люкс.
- А чем будут отличаться лифты люкс?
- Первое — интерьер, который может быть сделан любого цвета, из любого материала. В таком лифте может быть установлена мультимедиа информационная система, в нем будет включаться музыка, меняться цвет в кабине. Плюс возможно не кнопочное нажатие, а с помощью дисплея.
- Сколько он будет стоить?
- Город покупает лифт по прямой покупке, в лизинг или с отсрочкой на три года. Мы находимся в рынке. Применяются разные системы финансирования проектов, в том числе с отсрочкой платежа.
- В чем особенности железнодорожной платформы, которую создал УКВЗ?
- Это скоростные платформы, на которые будут ставиться контейнеры для перевозки. Грубо говоря, сегодня возят 40 т, наша платформа будет везти 80 т со скоростью 120–140 км/ч. Мы поработали с РЖД, извлекли все замечания и теперь проводим большую работу по приведению конструкторской документации на эту платформу в соответствие с требованиями.
- Где будут проходить испытания платформы?
- Мы заключили договор с железнодорожным институтом на проведение испытаний, сейчас готовим два опытных образца для отправки на специализированную испытательную базу одного из специнститутов РЖД в Москве, чтобы пройти первый этап испытаний.
- Есть ли какие-то договоренности с РЖД о поставке таких платформ?
- Мы провели ряд технических встреч, в РЖД нам сказали свои требования, а мы показали им свои возможности. Теперь решения будут приниматься после испытаний платформы.
- Хватает ли производственных мощностей на новую продукцию?
- На заводе есть свободные мощности. Но если мы будем изготавливать значительный объем в год, потребуются расширение, о чем мы разговариваем с главой администрации Усть-Катава Сергеем Семковым. Он нас полностью поддерживает, готов помогать в плане новых земельных участков, по коммуникациям, подключениям, если это потребуется. Мы тут слаженно работаем и с городом, и с администрацией Челябинской области.
- А дополнительные работники будут привлекаться?
- Массового приема на работу пока не будет, но мы сохраним всех и дадим работу. Раньше все ходили в неоплачиваемые отпуска, сейчас проводится перераспределение производства. Возможно даже, потребуется какая-то переквалификация людей, которым надо будет на более современные технологии переходить.
- Переквалификация где будет проводиться?
- В регионе есть техникум, Челябинский институт, мы на них рассчитываем. У техникума с заводом давно сложились исторические связи. Переквалификация будет проходить за счет завода.
- УКВЗ сохранит космические компетенции, продолжит производство двигателей?

— Та компетенция, которая есть у нас по гособоронзаказу и по линии Минобороны, и по линии Роскосмоса, остается. Мы доисполняем договора, заключаем новые с нашими внутрикорпоративными предприятиями, а также ведем работу по заключению коммерческих контрактов в этом направлении.

<https://tass.ru/interviews/7842625>

ТАСС; 2020.27.02; В ГОСДУМУ ВНЕСЛИ ЗАКОНОПРОЕКТ О ВНЕДРЕНИИ ИННОВАЦИОННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Государственный совет Республики Татарстан внес в Госдуму законопроект, устанавливающий правовые основы для поэтапного внедрения в России беспилотных и высокоавтоматизированных транспортных средств. Текст документа в четверг размещен в электронной базе данных нижней палаты.

«Проект федерального закона... разработан в целях формирования основы нормативной правовой базы, направленной на обеспечение безопасной эксплуатации на территории РФ инновационных транспортных средств. В связи с этим законопроектом предлагается поэтапное внедрение инновационных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования», - говорится в пояснительной записке к документу.

Согласно инициативе, под «инновационным» понимается транспортное средство, в котором применены «новые конструктивные решения, качественно повышающие его эксплуатационные показатели, связанные с экологической безопасностью и безопасностью участников дорожного движения». При этом проект закона разграничивает правовой статус беспилотных (контролируемых дистанционно) и высокоавтоматизированных автомобилей.

Законопроектом предусматривается определение сферы действия и полномочий федеральных органов исполнительной власти в области эксплуатации «инновационных транспортных средств». Речь идет об изменении технических стандартов обустройства автомобильных дорог, установлении требований к эксплуатации и организации движения таких автомобилей.

«Предлагается ввести специальный порядок проведения технического осмотра инновационных транспортных средств, а также особенности страхования гражданской ответственности собственников таких транспортных средств», - отмечается в сопроводительных документах.

Авторы инициативы подчеркивают, что она носит рамочный характер. Федеральные органы исполнительной власти, уполномоченные регламентировать модернизацию дорожной инфраструктуры, должно будет определить правительство РФ.

<https://tass.ru/ekonomika/7854861>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/V-Gosdumu-vnesli-zakonoproekt-ob-ispolzovanii-bespilotnogo-transporta-2020-02-27/>

ТАСС; 2020.27.02; АГРЕГАТОРЫ ТАКСИ МОГУТ ВОЙТИ В СПИСОК БЕСПЛАТНЫХ ИНТЕРНЕТ-РЕСУРСОВ - МИНКОМСВЯЗЬ

Сервисы заказа такси могут пополнить список социально значимых российских интернет-ресурсов, доступ к которым будет предоставляться бесплатно, например, при нулевом балансе. Об этом сообщила журналистам статс-секретарь, замглавы Минкомсвязи РФ Людмила Бокова.

«Мы рассматриваем, в качестве примера, если человеку нужно вызвать такси, чтобы у него была такая возможность при нулевом балансе, чтобы была возможность использовать этот сервис, но при этом не зависеть от своего тарифного плана. Это будут социально значимые отечественные ресурсы. Это могут быть в том числе сервисы такси», - сказала она.

При этом Бокова отметила, что власти готовят не просто список сайтов, а «возможность, чтобы каждый гражданин мог заниматься творчеством, получать образование», это будут «сервисы, которые могут быть сегодня очень важны». «Мы готовим возможность предоставлять такие сервисы для работы и развития человека, соответственно, по льготным тарифам», - указала она.

Замглавы Минкомсвязи добавила, что к концу июня необходимо проработать весь механизм работы в этом направлении и разработать соответствующую нормативную базу, в частности принять поправки в закон о связи.

15 января президент РФ **Владимир Путин**, выступая с посланием Федеральному собранию, предложил подготовить проект «Доступный интернет» - то есть по всей стране обеспечить бесплатный доступ к социально значимым отечественным интернет-сервисам.

В Минкомсвязи заявляли, что доступ к portalу госуслуг и сайтам всех федеральных и региональных органов власти станет бесплатным с 1 марта 2020 г.

В последствие в министерстве поясняли, что обеспечение бесплатного доступа к сайтам госуслуг и органов власти - первый шаг в реализации проекта «Доступный интернет», в дальнейшем не исключено расширение списка социально значимых ресурсов до соцсетей, поисковиков и мессенджеров.

ТАСС; 2020.27.02; КАПРЕМОНТ ПЕРВОГО УЧАСТКА ДОРОГИ НА БАЙКАЛЬСКОМ ОСТРОВЕ ОЛЬХОН НАЧНЕТСЯ В 2020 ГОДУ

Капитальный ремонт шестикилометрового участка грунтовой дороги на байкальском острове Ольхон, на состояние которой три года назад президенту РФ пожаловались местные жители, начнется в 2020 году. Об этом сообщила в четверг пресс-служба правительства Иркутской области.

«Мы должны принять все необходимые меры по строительству дороги на Ольхоне. В этом году приступаем к капитальному ремонту шестикилометрового участка. Этот вопрос берем на постоянный контроль. Необходимо выполнить поручение президента», - приводятся в сообщении слова врио губернатора Иркутской области Игоря Кобзева.

Протяженность дороги составляет 35,2 км. В результате капитального ремонта она должна получить асфальтовое покрытие. В пресс-службе правительства ТАСС уточнили, что участок, который будут ремонтировать в 2020 году, находится ближе к поселку Хужир - одному из населенных пунктов Ольхона. Согласно сведениям с сайта госзакупок, цена контракта, заключенного с подрядчиком на ремонт 6 км, составила 255 млн рублей. Сейчас готовится проектно-сметная документация на ремонт оставшейся части дороги.

В 2017 году во время «Прямой линии» с президентом **Владимиром Путиным** жители Ольхона пожаловались на инфраструктурные проблемы. Они сообщили, что по острову проложена грунтовая дорога, которая находится в плохом состоянии. Президент потребовал от властей региона решить вопрос с реконструкцией дороги на Ольхоне. К концу 2017 года были выбраны проектировщики, осенью 2019 года состоялись торги для выбора подрядчика, который займется капитальным ремонтом первого - шестикилометрового - участка.

<https://tass.ru/sibir-news/7851051>

ТАСС; 2020.27.02; МОСТ МЕЖДУ КУБАНЬЮ И АДЫГЕЕЙ СДАДУТ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ В 2024 ГОДУ

Власти Краснодарского края намерены на год раньше запланированного срока завершить строительство дублера Яблоновского моста в Краснодаре, соединяющего Тахтамукайский район Адыгеи со столицей Кубани, сообщил в ходе сессии законодательного собрания Краснодарского края глава региона Вениамин Кондратьев.

В августе 2018 года депутат Госдумы Владимир Евланов инициировал обращение к бывшему тогда премьер-министром РФ Дмитрию Медведеву с просьбой выделить

федеральные деньги на строительство дублера Яблоновского моста, также был направлен запрос в Минтранс РФ. В январе 2020 году в администрации Краснодарского края сообщали, что подготовительные работы по строительству дублера Яблоновского моста в Краснодаре проведут в 2020 году, строительство будет вестись в рамках национального проекта «Безопасные и качественные дороги», проект реализуется на условиях софинансирования из федерального бюджета и бюджета Краснодарского края.

«Яблоновский мост мы намерены сдать на год раньше срока», - сказал Кондратьев. В администрации Краснодарского края журналистам уточнили, что изначально планировалось завершить строительство моста в 2025 году, в соответствии с корректировкой плана его намерены сдать в эксплуатацию в 2024 году.

В пресс-службе администрации Краснодарского края ТАСС уточнили, что в 2020 году на строительство моста предусмотрено 974 млн рублей, из них 564 млн рублей - средства федерального бюджета.

Новый Яблоновский мост планируется построить вблизи от действующего - он станет продолжением улицы Захарова в Краснодаре. Длина сооружения составит 400 м, мост будет иметь по две полосы в каждом из направлений, тротуар и велосипедную дорожку. После проведения процедуры торгов определился подрядчик, компания ООО «СтройЮгРегион», который приступит к строительству нового моста.

Существующий Яблоновский мост соединяет территорию Тахтамукайского района Адыгеи и Краснодара. В связи с активным жилым строительством в районе административной границы между Краснодарским краем и Адыгеей увеличилась транспортная нагрузка на данный участок, мост является одной из магистралей, через которую осуществляется выезд из Краснодара на трассу, ведущую к Черному морю. В июле 2019 года власти Краснодара ограничили движение грузового транспорта по мосту из-за ухудшения его технического состояния.

<https://tass.ru/obschestvo/7851785>

ИНТЕРФАКС; 2020.27.02; ВЛАСТИ КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ ОЖИДАЮТ НАЧАЛА СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЧЕРЕЗ ЕНИСЕЙ В 2020Г

Красноярский край начал подготовительные работы по проекту строительства Высокогорского моста через Енисей, необходимого для развития экономики на севере региона.

«Мы попросили федерацию передвинуть финансирование комплексного плана на 2020 год, у них с этим возникли определенные сложности. Но губернатор принял решение выделить дополнительно 100 млн рублей для того, чтобы начать строительство моста уже в этом году», - сообщил министр транспорта региона Константин Димитров журналистам в четверг.

Он уточнил, что 100 млн рублей были перераспределены с 2023 года, то есть увеличения стоимости моста не произойдет. На данный момент уже готова документация для проведения торгов, аукцион будет объявлен ближе к началу сезона дорожных работ. Также в этом году планируется провести подготовительные работы - обустроить площадки будущего строительства, завезти туда оборудование и разместить вахтовые поселки.

Согласно комплексному плану модернизации дорожной инфраструктуры правительства РФ, возведение мостового перехода с подходами требует порядка 8,3 млрд рублей (50% средств будут выделены из краевого бюджета). Дополнительно необходимо построить дорогу-обход поселка Высокогорский, который свяжет мост с действующей сетью автодорог правобережья Енисея.

Изначально строительство объекта было запланировано на 2021-2023 годы.

Ранее сообщалось, что проект строительства Высокогорского моста (длина мостового перехода - 2 км, подъездные дороги - 10 км) был разработан в 2012 году в рамках

федеральной программы по развитию Нижнего Приангарья (Красноярский край). Тогда его стоимость составляла 6,7 млрд рублей, реализация была отложена. В марте 2019 года губернатор Красноярского края Александр Усс заявил журналистам, что строительство этого со всеми обходами требует порядка 14 млрд рублей.

Со ссылкой на Усса сообщалось, что строительство Высокогорского моста позволит ввести в оборот огромные, практически нетронутые запасы древесины на правом берегу Енисея, создать на севере региона новые лесохимические производства.

«Без строительства серьезного моста через Енисей в районе поселка Высокогорский невозможно дальнейшее развитие золотодобывающей компании «Полюс», которая намерена создать собственное производство сурьмы. Если этот проект будет реализован, Россия выйдет на второе место в мире по данному виду продукции», - также говорил Усс.

В свою очередь вице-президент «Полюса» Сергей Журавлев отмечал, что «Полюс» и «Соврудник» суммарно добывают на правом берегу Енисея более 57 тонн золота в год. По его словам, строительство моста позволит сократить логистические издержки более чем на 1 млрд рублей в год.

РИА НОВОСТИ; 2020.27.02; ДЕПУТАТ ГОСДУМЫ ПРИЗВАЛ УМЕНЬШИТЬ РАЗМЕР ДОРОЖНЫХ ШТРАФОВ В НОВОМ КОАП

Уменьшение размера штрафов за нарушения ПДД, предусмотренных в новой редакции Кодекса об административных правонарушениях, необходимо, потому что их размер не соответствует уровню благосостояния россиян, заявил РИА Новости первый заместитель руководителя комитета Госдумы по государственному строительству и законодательству Михаил Емельянов.

Ранее заместитель главы Минюста Денис Новак сообщил, что ведомство намерено пересмотреть размеры штрафов за нарушение правил дорожного движения, предложенных в проекте нового Кодекса об административных правонарушениях.

По его словам, резкое увеличение штрафных санкций запросам общества не соответствует, поэтому в этом отношении проект будет изменен.

«Главное - это не запросы общества, а соотношение с уровнем благосостояния граждан», - заявил Емельянов в разговоре с агентством. Он отметил, что в тех условиях, когда уровень доходов падает, завышенные штрафы приводят к тому, что на жизнь у людей просто не хватает.

«При этом также падает эффективность сбора штрафов», - добавил депутат.

<https://ria.ru/20200227/1565272443.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.27.02; ЭКСПЕРТ ПРЕДЛОЖИЛ ВВЕСТИ ПРОГРЕССИВНЫЕ ШТРАФЫ ЗА НАРУШЕНИЕ ПДД

Новые штрафы в Кодекс об административных правонарушениях (КоАП) необходимо дифференцировать для прилежных автомобилистов и дорожных хулиганов, наказание для которых должно стать «прогрессивным», считает лидер движения «Сильная Россия» Антон Цветков.

Ранее заместитель министра юстиции РФ Денис Новак заявил, что предложенное в проекте нового КоАП резкое увеличение штрафов за нарушения правил дорожного движения (ДД) не соответствует запросам общества и в этой части проект будет пересмотрен.

«Самое важное – это не размер штрафа, а неотвратимость и, особенно, справедливость наказания. Если водитель годами ездит по правилам, у него нет штрафов и он случайно совершил незначительное нарушение ПДД, то его вообще нужно прощать. А вот если речь идет о дорожных хулиганах, то их наказывать нещадно. И для них нужно делать штраф прогрессивным, либо привязывать его к стоимости авто, поскольку для

всевозможных «мажоров» даже несколько десятков тысяч – это не деньги», - сказал РИА Новости **Цветков**.

Он отметил, что простое повышение штрафов «при нынешнем уровне коррупции» ни к чему не приведет. Для минимизации взяток на дорогах, считает эксперт, на всех инспекторах ДПС должен быть постоянно включенный персональный видеорегистратор.

<https://ria.ru/20200227/1565269729.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.27.02; ЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ ИДЕЮ ПОВЫСИТЬ ШТРАФЫ ЗА НАРУШЕНИЕ ПДД В НОВОМ КОАП

Предложенные в тексте нового КоАП размеры штрафов за нарушение правил дорожного движения не решат проблему с пьяными водителями за рулем и лихачами, считает эксперт движения «Сильная Россия» по ДТП, адвокат Сергей Алексеев.

Ранее заместитель главы Минюста Денис Новак сообщил, что ведомство намерено пересмотреть размеры штрафов за нарушение правил дорожного движения, предложенные в проекте нового Кодекса об административных правонарушениях. По его словам, резкое увеличение штрафных санкций запросам общества не соответствует, поэтому в этом отношении проект будет изменен.

По мнению эксперта, такое решение является правильным, потому что общество не готово к резкому увеличению штрафов.

«Это не сократит нарушения в виде пьяной езды на дорогах, а также не будет препятствовать превышению допустимой скорости. В данный момент штрафы несоизмеримы зарплатам», - сказал Алексеев РИА Новости.

Член Экспертного совета «Офицеров России», полковник полиции в отставке Сергей Тимофеев полагает, что нужно сохранить прежние размеры штрафов, а повышать их нецелесообразно, так как доходы россиян не растут.

«Хотелось бы, чтобы пересмотрели, потому что те штрафы, которые планируют ввести, я считаю, они очень большие и непосильны для русского народа», - отметил он.

<https://ria.ru/20200227/1565274484.html>

RNS; 2020.27.02; ЭКСПЕРТЫ ПРЕДЛОЖИЛИ ИЗМЕНИТЬ ПОДХОД К ДОРОЖНОЙ СИТУАЦИИ В НОВОМ КОАП

Новая версия Кодекса об административных правонарушениях должна основываться на измененном подходе к дорожной ситуации в России, заявил телеканалу «360» автоэксперт, координатор рабочей группы Петр Шкуматов.

«Мы предложили вообще радикально поменять подход, чтобы ситуация на наших дорогах улучшалась, движение становилось более безопасным, и те люди, которые создают угрозу, чтобы их наказывали и контролировали. А те, что не создают угроз для других водителей, не должны подвергаться штрафам, наказаниям и другим мерам», — сказал он.

По мнению Шкуматова, в КоАП следует использовать рискоориентированный подход, который предполагает, что особое внимание следует уделять водителям, ранее нарушившим правила дорожного движения. Эксперт подчеркнул, что линейное увеличение штрафов не решит существующих проблем, а лишь приведет к росту негатива.

<https://rns.online/transport/Eksperti-predlozhili-izmenit-podhod-k-dorozhnoi-situatsii-v-novom-Koap-2020-02-27/>

ИЗВЕСТИЯ; 2020.27.02; ЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЦОДД О СНИЖЕНИИ СКОРОСТИ ДО 50 КМ/ЧАС

Предложение Михаила Кизлыка, главы Центра организации дорожного движения (ЦОДД), о снижении скорости движения по Москве до 50 км/час является весьма странным. Об этом заявил автомобильный эксперт Вячеслав Субботин в интервью телеканалу РЕН ТВ во вторник, 11 февраля.

«К сожалению, этот руководитель не обладает научными знаниями и не слушает экспертов и все идеи берет с потолка», — сказал Субботин.

Он считает, что глава ЦОДД руководствуется принципом «чем меньше скорость, тем меньше аварий, меньше травматизма, меньше погибших». «При скорости ноль погибших не будет вообще. Это понятно. Когда ставят такую задачу, чтобы снизить смертность, я могу их понять. Они хотят выполнить это указание, даже такими методами — ограничить движение, скорость. Но ездить-то мы должны. Если бы это имело какое-то обоснование, доводы. Но нет, это взято с потолка», — пояснил он.

Собеседник телеканала считает, что для снижения уровня смертности на дорогах нужны иные решения, в частности — технические. «Чтобы пешеходы не пересекались с машинами на дорогах. Это самое главное. Надо строить подземные и наземные переходы, строить развязки. И не ограничивать движение», — указал он.

Субботин добавил, что необходимо сделать так, чтобы люди быстрее добирались, а «не коптились на дорогах, ведь от этого тоже смертность происходит». «Двигатели внутреннего сгорания — кто едет полтора часа на работу вместо 30 минут, он все это время коптит на дороге», — отметил он.

<https://iz.ru/974701/2020-02-11/ekspert-otcenil-predlozhenie-tcodd-o-snizhenii-skorosti-do-50-kmchas>

ИЗВЕСТИЯ; 2020.27.02; АВТОЭКСПЕРТ ОПРОВЕРГ ВЛИЯНИЕ ШТРАФОВ НА ДОРОЖНУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ

Автоэксперт Вячеслав Субботин в беседе с «Известиями» поддержал инициативу Минюста пересмотреть размеры дорожных штрафов в новом Кодексе об административных правонарушениях (КоАП).

Ранее 27 февраля стало известно, что ведомство планирует пересмотреть резкое увеличение штрафов для нарушающих правила дорожного движения автомобилистов, предложенное в проекте нового КоАП. Об этом заявил **заместитель министра** юстиции России Денис Новак.

«Напрямую штрафы не влияют на безопасность дорожного движения. И прежде всего на аварии со смертельным исходом», — сказал Вячеслав Субботин.

Чтобы избежать невосполнимых потерь в результате ДТП, нужно не повышать штрафы, а строить дорожную инфраструктуру, подчеркнул автоэксперт.

«Нужно развести пешеходов и автомобили, а для этого необходимы подземные и надземные переходы. Нужны многоуровневые развязки, чтобы машины ездили без светофоров и не сталкивались. Так сделано во многих мегаполисах мирах — развязки в пять-шесть этажей, например, в Токио, Шанхае, в Нью-Йорке», — сказал эксперт.

По его словам, на дорогах нужно устанавливать разделительные барьеры, чтобы автомобили не вылетали на встречную полосу. Как правило, аварии с выездом на встречную полосу заканчиваются смертельным исходом, добавил Субботин. Например, разделительные барьеры нужны на Кутузовском проспекте в Москве.

Ради безопасности разумно будет продавать в третьи страны устаревший пассажирский транспорт, который перевозит детей, например, по достижении автобусом 10 лет.

Для безопасности пешеходов также нужно оборудовать обочину, остановки общественного транспорта и организовать освещение вдоль дорог.

<https://iz.ru/980733/2020-02-27/avtoekspert-oproverg-vliianie-shtrafov-na-dorozhnuuiu-bezopasnost>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200227/1565278988.html>

ТАСС; 2020.27.02; СУД ПРИОСТАНОВИЛ ВЫПОЛНЕНИЕ КОНТРАКТА НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ УЧАСТКА ВЕТКИ МЕТРО В ПЕТЕРБУРГЕ

Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленинградской области приостановил выполнение контракта на проектирование участка Красносельско-Калининской (шестой) линии метро Петербурга от станции «Казаковская» до станции «Сосновая поляна». Об этом говорится в материалах суда.

«Приостановить исполнение государственного контракта от 07.11.2019 ? ПМ-21/2019, заключенного между Комитетом по развитию транспортной инфраструктуры (КРТИ) Санкт-Петербурга и АО «Метрогипротранс», - говорится в документе.

Иск о приостановлении исполнения госконтракта подало АО «Научно-исследовательский, проектно-изыскательский институт «Ленметрогипротранс».

Конкурс на разработку проектной документации объявил КРТИ в августе 2019 года. Завершить проектирование планировалось к 31 августа 2023 года. Начальная (максимальная) цена контракта составила 990,1 млн рублей. В конкурсе приняли участие компании «Ленметрогипротранс», снизив начальную стоимость до 743,5 млн рублей, и «Метрогипротранс», оценившей работы в 990,1 млн рублей. В сентябре победителем конкурса был признан «Ленметрогипротранс», в том же месяце Управление Федеральной антимонопольной службы (УФАС) по Петербургу приостановило и отменило итоги конкурса по жалобе АО «Метрогипротранс». В ноябре 2019 КРТИ заключил контракт на выполнение работ с «Метрогипротрансом».

В суде также рассматривается заявление «Ленметрогипротранса» о признании недействительными решения и предписания регионального УФАС.

Проектная документация будет включать участок строительства станций «Брестская», «Улица Доблести», «Петергофское шоссе», «Сосновая поляна». У каждой из станций будет по два вестибюля. Также в рамках проектирования предусмотрено строительство транспортного-пересадочного узла «Сосновая поляна» с одноименной железнодорожной станцией.

КОММЕРСАНТЪ; 2020.27.02; ТРАНСПОРТНАЯ АГЛОМЕРАЦИЯ; РЕФОРМА

«Итоги года». Приложение №35 от 27.02.2020, стр. 20

Проблемы с разработкой, внедрением и совершенствованием комплексной транспортной системы Нижнего Новгорода в 2019 году перешли на новый уровень. Областное правительство забрало у города полномочия по управлению пассажирскими перевозками на общественном транспорте. Теперь эту работу в рамках нижегородской агломерации, включающей девять городов, будет вести администрация региона и созданный ею единый оператор. Как будет развиваться транспортная система области, выяснил Guide «Итоги года».

Андрей Репин

Един для всех

Оборот пассажирского автомобильного транспорта в Нижегородской области по итогам 2019 года составил более 3,9 млрд км, сократившись по сравнению с предыдущим годом на 3%. Пока перевозчики пытались увеличить объемы перевозок, нижегородские власти разрабатывали и внедряли новые транспортные стратегии, чтобы сделать общественный транспорт комфортным, удобным и доступным для всех категорий граждан. Важнейшим изменением в системе, прошедшим практически незаметно для рядового пассажира, стало перераспределение полномочий по управлению пассажирскими перевозками. Принятая в Нижнем Новгороде несколько лет назад комплексная транспортная схема так и не заработала в полную силу, а работа общественного транспорта вызывает огромное количество критики пассажиров. В этой ситуации региональное правительство решило «избавить» от полномочий по управлению пассажирскими перевозками мэрию Нижнего Новгорода, а заодно и администрации еще восьми городов, входящих в нижегородскую

агломерацию. По предложению областного **минтранса** транспортные предприятия этих девяти городов будут объединены под руководством единого оператора. Кроме Нижнего Новгорода в проект включены Бор, Балахна, Арзамас, Дзержинск, Кстово, Богородск, Городец и Заволжье. Транспортные схемы этих городов будут интегрированы в общую сеть, ядром которой станет Нижний Новгород.

По словам главы министерства Павла Саватеева, в итоге должна быть создана транспортная система, в которой не будет внутренних и межмуниципальных маршрутов. В качестве оператора может выступать отдельное предприятие, работающее с областным правительством по договору концессии, или подведомственное **минтрансу** учреждение. Оно возьмет на себя полный контроль за всем процессом пассажирских перевозок. При этом будет изменена форма получения средств перевозчиками. Все собранные с пассажиров деньги должны поступить сначала в областной бюджет, а уже оттуда будут распределяться между перевозчиками с учетом пройденного автобусами расстояния и соблюдения графика движения. Количество перевезенных пассажиров при этом учитываться не будет, а маршруты будут распределяться по конкурсу.

По словам заместителя губернатора Сергея Морозова, при распределении маршрутов не будет каких-то предпочтений для муниципальных или частных транспортных компаний. Условия для всех будут едиными: соблюдение графика перевозок и наличие подвижного состава, обеспечивающего комфортное и безопасное передвижение. «Введение новой транспортной схемы позволит сбалансировать распределение средств между транспортными предприятиями. Так как все средства будут поступать в бюджет, он будет выделять деньги перевозчикам, которые работают на непопулярных маршрутах, за счет поступлений от предприятий, работающих на рентабельных направлениях. В результате само понятие „невыгодный маршрут“ должно полностью исчезнуть. Главная задача проекта — сделать так, чтобы и муниципальные, и частные перевозчики отказались от борьбы за пассажира и перешли к борьбе за качество оказываемых услуг», — пояснил замгубернатора. Также в рамках создания единой транспортной системы планируется провести модернизацию транспортной инфраструктуры в Нижнем Новгороде, закупить подвижной состав, реконструировать трамвайные и троллейбусные линии и построить новые. Эти перемены потребуют минимум 44 млрд руб. инвестиций. Точная стоимость будет известна после определения финансовой модели, которая находится в разработке.

Неверной дорогой идете, товарищи

Администрация Нижнего Новгорода в 2019 году также отметилась экспериментами с организацией движения пассажирского автотранспорта. Самым заметным стало введение выделенной полосы для автобусного движения на одной из самых загруженных городских магистралей — проспекте Гагарина. Полоса начала работать 1 июня в сторону центра города от микрорайона «Щербинки-2» до остановки «НИТЕЛ». С того же дня был организован мониторинг ситуации дорожного движения на этом участке. Выезд личного автотранспорта на выделенную полосу фиксировался сотрудниками ГИБДД и камерами видеонаблюдения.

Появление выделенной полосы для автобусов стало поводом для возмущения нижегородских автомобилистов. По мнению руководителя регионального общественного объединения «Центр помощи автомобилистам» Сергея Кузина, выделение куса полосы из общего потока было крайне непродуманным и нелогичным решением: «Оно выгодно только тем пассажирам, которые едут от микрорайона „Щербинки-2“ до НИТЕЛа. Для всех остальных пассажиров ситуация только ухудшилась, так как длина пробок на проспекте Гагарина выросла, и движение транспорта, в том числе и общественного, замедлилось». По мнению эксперта, решать проблему загруженности проспекта Гагарина необходимо, не создавая выделенные полосы, а построив дорогу-дублер.

Недовольные нововведениями автолюбители создали петицию за отмену выделенной полосы. В ней говорилось, что для жителей пригородов, работающих в Нижнем

Новгороде, время в пути после выделения полосы выросло в два-три раза. В ответ на критику мэрия Нижнего Новгорода заявила, что благодаря выделению полосы общественный транспорт стал ходить по расписанию даже в часы пик. Снизилась эксплуатационные издержки транспортных предприятий. Подвести итоги работы выделенной полосы чиновники пообещали осенью. Слово свое они сдержали. В октябре администрация города заявила, что эксперимент признан удачным, и пообещала использовать весь полученный опыт при организации других выделенных полос. Их планируют организовать аналогичным «малобюджетным способом», то есть выделить специальной разметкой и дорожными знаками автобусную полосу на существующих дорогах. В 2020 году такие участки появятся на Московском шоссе, на Окском съезде и на улице Советской, на проспекте Ленина — от станции метро «Автозаводская» до Комсомольского шоссе. На проспекте Гагарина полосу продлят от улицы Ларина до улицы Белинского. В администрации города рассчитывают за счет увеличения количества выделенных полос «пересадить» горожан с личного автотранспорта на общественный. По их мнению, это должно привести к улучшению как пропускной способности дорог, так и экологической обстановки.

<https://www.kommersant.ru/doc/4269528>

КОММЕРСАНТЬ (Н.НОВГОРОД); РОМАН РЫСКАЛЬ; 2020.27.02; МИНТРАНС ДОБАВЛЯЕТ ГАЗУ; НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ ГОТОВИТ ЛЬГОТЫ ДЛЯ ПЕРЕВОДА ТРАНСПОРТА НА МЕТАН

Минтранс Нижегородской области подготовил проект постановления по субсидированию компаний, занимающихся переоборудованием транспорта на газомоторное топливо. Компенсировать до трети затрат на эти работы предложено лицензированным мастерским, работающим с новыми метановыми баллонами отечественного производства для автотехники не старше десяти лет. Вкупе с планами по строительству метановых заправок субсидии механикам должны подстегнуть региональный рынок газомоторного топлива, предполагают в правительстве.

Нижегородская область готова субсидировать автомастерские и компании, выполняющие работы по переоборудованию транспорта на газомоторное топливо, следует из проекта постановления регионального правительства, проходящего антикоррупционную экспертизу. Разработанный областным **министерством транспорта** порядок бюджетной господдержки должен стимулировать развитие рынка газомоторного топлива.

Под переоборудованием транспорта подразумевается установка газового оборудования на двигатели для работы на метане. Рассчитывать на господдержку смогут лицензированные автомастерские и индивидуальные предприниматели, работающие в Нижегородской области. Им предложено компенсировать выпадающие доходы из-за предоставленных клиентам скидок, не превышающие в сумме треть стоимости переоборудования, включая затраты на приобретение баллонов. При этом газобаллонное оборудование и работающий на нем агрегат должны быть новыми, российского производства и установленными на автомобиль в 2020 году. Отдельные условия субсидирования касаются и самих автомобилей: к 2020 году их возраст не должен превышать десяти лет, в 2021-м — восьми, в 2022-м и далее — пяти лет. По условиям **минтранса** субсидирование рассчитано на мастерские с двумя и более постами для переоборудования машин и минимум одного для грузовиков и автобусов. Автомастерские должны располагать стоянкой для трех легковушек и клиентской зоной, а мастера должны обладать опытом перевода на газомоторное топливо хотя бы пяти единиц транспорта за последний год.

Претендующие на субсидии компании не должны иметь долгов по налогам и сборам, не пользоваться другими субсидиями регионального и федерального бюджетов и быть готовыми предоставить гарантию на год или 30 тыс. км пробега по установленному оборудованию и работам.

Сейчас в Нижегородской области работает порядка десяти сертифицированных сервисов, готовых закрыть потребности в переоборудовании техники на газомоторное топливо, уточнили “Ъ-Приволжье” в министерстве транспорта. Их мощности рассчитаны на сотню автомобилей в год, по которым бюджет готов ежегодно предоставлять господдержку в объеме 15–20 млн руб. Параллельно в рамках программы развития газомоторного топлива правительство намерено привлечь инвесторов в строительство сети газозаправочных станций.

Как ранее писал “Ъ-Приволжье”, компримированный (сжатый) газ реализуется сегодня на семи заправках (ООО «Газпром газомоторное топливо» и независимые операторы). Три из них расположены в Нижнем Новгороде. По расчетам властей, к 2022 году инвесторы должны построить в регионе 26 таких заправок, а к 2024-му их число превысит полсотни. Для этого **министерство транспорта** подобрало под газовые заправки 14 территорий в районах области, но бизнес пока не спешит осваивать их из-за низкой маржинальности. Инвесторов прежде всего интересуют площадки в Нижнем Новгороде, где под такие заправки пока не нашлось свободных участков, отвечающих всем необходимым требованиям. Это явилось основным препятствием для реализации программы, на которую федеральный и региональный бюджеты готовы потратить почти 1,3 млрд руб. субсидий с предоставлением земельных участков без торгов.

Стратегия перехода на газомоторное топливо сегодня реализуется с трудом из-за сильной инерции потребителей традиционных видов моторного топлива, отмечает аналитик ГК «Финам» Алексей Калачев. Он отметил, что принятая в 2013 году госпрограмма внедрения газомоторной техники, предполагавшая перевод половины общественного транспорта на метан, была реализована лишь в малой части. Программа 2018 года выглядит привлекательнее для инвесторов. «С субсидиями и льготами им становится интереснее вкладываться в строительство метановых заправок. Тем более, на рынке АЗС в текущих условиях работать все труднее, рентабельность низкая, а конкурировать с брендowanнными сетями АЗС нефтегазовых холдингов все сложнее», — рассуждает господин Калачев. По его словам, развитие рынка сдерживает медленный рост спроса на газомоторное топливо, а цены на бензин и дизель остаются относительно стабильными, поэтому владельцы транспорта не торопятся переходить на газ. Кроме того, независимым заправкам с развитием рынка придется конкурировать с ООО «Газпром газомоторное топливо», которому принадлежит большинство действующих газовых заправок в России. Однако перевод транспорта на ГМТ может сэкономить промышленному предприятию порядка 0,5–1 млн руб. в год, а перевозчикам — от 3 до 5 млн руб. в год, отметил эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4269736>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.28.02; СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ РЖД ДВИНЕТСЯ СОСТАВОМ; ЕГО МОЖЕТ ПОКИНУТЬ АРКАДИЙ ДВОРКОВИЧ

Как стало известно “Ъ”, в правительстве обсуждаются изменения в составе совета директоров ОАО **РЖД**, который должен быть переизбран летом. Его могут покинуть **замминистра** экономики Михаил Расстригин и глава фонда «Сколково» Аркадий Дворкович в пользу министра экономики Максима Решетникова и первого замглавы Минстроя Ирека Файзуллина (будет представлять вице-преьера Марата Хуснуллина). Также обсуждается избрание первого вице-преьера Андрея **Белоусова** главой совета, что соответствует традиции последних лет.

Минтранс формирует предложения по кандидатам в совет директоров ОАО **РЖД**. По информации трех источников “Ъ”, в совет могут войти глава Минэкономики Максим Решетников и экс-министр строительства Татарстана Ирек Файзуллин, месяц назад назначенный первым заместителем главы Минстроя РФ. В совете они сменят **замминистра** экономики Михаила Расстригина и председателя фонда «Сколково»

Аркадия Дворковича. В Минэкономике не ответили “Ъ”. Господин Файзуллин, объясняет один из источников “Ъ”, будет представлять в совете интересы вице-премьера Марата Хуснуллина, чьим замом в татарстанском минстрое он работал в 2005–2010 годах. В аппарате вице-премьера “Ъ” перенаправили в **Минтранс**, где сообщили, что комментарии «преждевременны».

Пока не ясен вопрос о смене главы совета директоров. С момента создания в 2003-м и до 2010 года совет директоров ОАО **РЖД** возглавлял вице-премьер Александр Жуков, в 2011–2014 годах — управляющий партнер Altera Capital Кирилл Андросов, а в 2015-м на пост заступил господин Дворкович. С тех пор по традиции его занимает профильный вице-премьер.

Аркадий Дворкович после смены правительства в 2018 году уступил место главы совета новому куратору транспорта, вице-премьеру Максиму Акимову. Согласно отчетности ОАО **РЖД**, в 2019 году членам совета директоров в целом выплачено 45,37 млн руб., или примерно 3,2 млн каждому. Однако господин Дворкович, который был членом комитета по стратегическому планированию и председателем комитета по кадрам и вознаграждениям, по соответствующему положению должен был получить около 7 млн руб. с учетом дополнительной нагрузки, если посещал 75% очных заседаний. В ОАО **РЖД** от комментариев отказались. Но источник “Ъ” говорит, что господин Дворкович посещал советы и вел заседания комитетов.

Аркадий Дворкович входит в советы и других крупных компаний. В сентябре 2019 года он был переизбран главой совета директоров АО «Роснано», в октябре — VEB Ventures. Но после отставки правительства в январе и ухода Дмитрия Медведева, к которому близок господин Дворкович, ситуация может измениться. Кроме того, 20 февраля арестована его бывшая помощница Анастасия Алексеева — по версии следствия, за лоббирование интересов фармкомпаний в 2015–2016 годах. С представителем господина Дворковича связаться не удалось.

Неизвестно, сохранит ли место в совете директоров ОАО **РЖД** Максим Акимов, который 4 февраля возглавил «Почту России», и сменит ли его на посту председателя новый куратор транспорта — первый вице-премьер **Андрей Белоусов**. В аппарате господина **Белоусова** комментарии не дали. Один из источников “Ъ” говорит, что вопрос «обсуждается». Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что выдвижение Андрея **Белоусова** закономерно, по аппаратному весу его вряд ли кто-то может превзойти, и странно на этом месте представить другого кандидата. Органично выглядит и введение представителя господина Хуснуллина для контроля за строительством, полагает эксперт. Также он считает логичным выход из состава совета Максима Акимова.

<https://www.kommersant.ru/doc/4269741>

ТАСС; 2020.27.02; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ КОРИДОР КИТАЙ - ЕВРОПА ВОЗОБНОВИЛ РАБОТУ В УСЛОВИЯХ ВСПЫШКИ КОРОНАВИРУСА

Китай возобновил прямое грузовое железнодорожное сообщение с Европой в условиях распространения коронавируса. Об этом сообщает в четверг телеканал Си-джи-ти-эн (CGTN).

Первый грузовой состав покинул городской округ Цзиньчжун (провинция Шаньси) 25 февраля и достигнет столицы Белоруссии Минска через две недели.

Как отметил сотрудник логистической компании Shanxi Zhongding Logistics Group («Шаньси чжундин лоджистикс груп»), «для обеспечения безопасности работников и сохранности груза на составе приняты все необходимые профилактические меры».

По словам китайских железнодорожников, в скором времени грузоперевозки между КНР и европейскими странами возобновятся и будут осуществляться в обычном режиме с частотой один состав в неделю.

ИНТЕРФАКС; 2020.27.02; РЖД ВИДЯТ ИНТЕРЕС НА БЛИЖНЕМ ВОСТОКЕ К СВОЕМУ ОПЫТУ В ПОВЫШЕНИИ СКОРОСТЕЙ ДВИЖЕНИЯ

«Дочка» ОАО «Российские железные дороги» - ООО «РЖД Интернешнл» (РЖДИ) - видит интерес на Ближнем Востоке к опыту группы в области повышения скоростей движения поездов, внедрения современных систем безопасности и управления движением, использования цифровых технологий.

Согласно сообщению РЖДИ, компания представила экспортные компетенции и экспортный потенциал холдинга на выставке в Объединенных Арабских Эмиратах. «На открытие стенда «РЖД Интернешнл» прибыл гендиректор Федерального агентства транспорта ОАЭ Ахмед Мухаммед Шариф Аль-Хури, который с заинтересованностью ознакомился с информацией о возможностях «Российских железных дорог» по реализации комплексных инфраструктурных проектов», - говорится в пресс-релизе.

Компания отмечает, что прорабатывает возможности участия в инфраструктурных проектах в ряде стран Африки, Азии и Ближнего Востока.

РИА НОВОСТИ; 2020.27.02; В РЖД ПОЛУЧИЛИ ПЕРВЫЕ ЗАЯВКИ ОТ ЖЕНЩИН, ЖЕЛАЮЩИХ СТАТЬ МАШИНИСТАМИ

Кандидаты для обучения первых в России женщин по профессии «помощник машиниста» электропоезда активно подают заявки, и пока принято к рассмотрению восемь заявок, сообщили РИА Новости в пресс-службе РЖД.

Законодательно в РФ планируется разрешить женщинам работать машинистами с 2021 года. Московская Дирекция скоростного сообщения в рамках пилотного проекта начнет обучать 10 женщин на помощников машиниста для управления поездом «Ласточка», курсирующем на МЦК. Их отбор начнется с 1 марта. «Несмотря на то, что отбор женщин на подготовку по профессии «помощник машиниста электропоезда» начнется только с 1 марта, заявки уже активно подают», - сообщили в пресс-службе РЖД в четверг.

РЖД ранее сообщали, что кандидаты на получение новой профессии должны быть старше 18 лет и иметь образование не ниже полного среднего. «Из тех, что соответствуют первоначальным требованиям, пока 8», - рассказали в пресс-службе РЖД.

Компания ранее сообщала, что отбор для желающих начать обучение будет состоять из нескольких этапов, которые позволят определить их готовность в будущем к работе на железнодорожном транспорте. Успешное прохождение всех этапов дает право кандидату на обучение в учебных центрах РЖД.

Подготовка женщин по профессии «помощник машиниста» электропоездов «Ласточка» начнется с 1 июня 2020 года. Само обучение продлится полгода и будет включать теоретические и практические этапы. Будущим помощникам машиниста предстоит изучить правила технической эксплуатации на железнодорожном транспорте, охраны труда, устройство «Ласточки». Навыки вождения поездов женщины будут отрабатывать на специальных тренажерах, которые полностью имитируют кабину этого электропоезда.

По завершении обучения и прохождения экзамена выпускницы получают возможность работать помощником машиниста электропоезда «Ласточка», что даст им право работать на МЦК уже в 2021 году. Замгендиректора РЖД Олег Валинский в интервью корпоративному изданию компании газете «Гудок» сообщал, что надо не меньше трех лет отработать помощником, чтобы претендовать на должность машиниста.

<https://ria.ru/20200227/1565274457.html>

ПРАЙМ; 2020.27.02; «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» ОТПРАВИЛ В КИТАЙ ПЕРВЫЙ ПОЕЗД СО СВИНЦОВО-ЦИНКОВЫМ КОНЦЕНТРАТОМ

Крупнейший железнодорожный контейнерный оператор в России «Трансконтейнер» отправил в Китай первый поезд со свинцово-цинковым концентратом, сообщила компания.

«Двадцать четвертого февраля ПАО «Трансконтейнер» сформирован и отправлен в КНР первый контейнерный поезд со свинцово-цинковым концентратом. Перевозка из Нойон-Тологойского месторождения Забайкальского края, осуществляется в 62 сорокафутовых контейнерах», - говорится в сообщении компании в четверг.

Отмечается, что в перспективе данный сервис станет регулярным - поезда будут отправляться 2 раза в месяц. Ранее данный груз перевозился в полувагонах.

Компания подчеркивает, что емкость данного рынка в регионе довольно высокая. Балансовые запасы Нойон-Тологойского месторождения составляют порядка 9 миллионов тонн руды, эксплуатационные - более 7 миллионов тонн. В результате выхода на полную мощность ежегодно планируется производить 812,7 тысячи тонн цинкового и 624,6 тысячи тонн свинцового концентратов.

«Перевозки в контейнерах концентрата полиметаллических руд - одно из новых стратегических направлений, осваиваемых Забайкальским филиалом ПАО «Трансконтейнер», - говорится в сообщении.

Компания в 2019 году заключила договор на перевозку цинкового концентрата Кызыл-Таштыгского колчеданно-полиметаллического месторождения. До этого момента 100% отгрузок в Чэнду (КНР) осуществлялось в полувагонах, однако в результате активной работы за пять месяцев прошлого года было отправлено 364 двадцатифутовых контейнера.

ТАСС; 2020.27.02; ЗЕЛЕНОДОЛЬСКИЙ СУДОЗАВОД ЗАЛОЖИЛ ПЕРВЫЙ В РОССИИ ПАССАЖИРСКИЙ ЭКСКУРСИОННЫЙ КОРАБЛЬ НА СПГ

Зеленодольский завод имени А. М. Горького (входит в судостроительную корпорацию «Ак Барс») заложил первое в России пассажирское прогулочно-экскурсионное судно проекта 03622 «Чайка», двигатель которого работает на сжиженном природном газе (СПГ), передает корреспондент ТАСС с церемонии закладки.

В октябре 2019 года Зеленодольский завод и компания «Газпром» в Иннополисе (Татарстан) подписали соглашение о строительстве судна, работающего на СПГ и организации на нем пассажирских перевозок.

«Сегодня знаковое событие не только для нашей республики и судостроительного завода, это знаковое событие для судостроения России. Никогда мы в России еще не делали суда речные и морские на газомоторном топливе. Газомоторное топливо, особенно сжиженный природный газ, имеет огромную перспективу, наша страна располагает огромными объемами природного газа», - сказал президент Татарстана Рустам Минниханов на церемонии закладки, отметив, что на водных просторах должны быть экологические транспортные средства.

Речное пассажирское судно «Чайка» было разработано компанией «Зеленодольское ПКБ», его пассажироместимость - не менее 170 человек, дальность плавания по запасам топлива - 400 км, автономность - 24 часа. «Чайка» представляет собой теплоход, с кормовым расположением машинного отделения и размещением рулевой рубки в носовой части корпуса в надстройке первого яруса, конструктивный тип - однокорпусный, стальной. Предполагается, что теплоход будет выполнять прогулочные и экскурсионные рейсы по внутренним водным путям в соответствии с классом судна.

Как уточнили в пресс-службе предприятия, заказ на строительство на Зеленодольском заводе первого в истории России пассажирского судна «Чайка», работающего на СПГ, был размещен компанией «ГТЛК» по итогам открытого конкурса в рамках выполнения постановления правительства РФ. Как сообщил ТАСС гендиректор судостроительной корпорации «Ак Барс» Ренат Мистахов, проект является выгодным для судоходных компаний благодаря приемлемой цене на топливо и экологичности. Кроме того, двигатель, работающий на СПГ, имеет больший ресурс эксплуатации по сравнению с

аналогами. Помимо Татарстана, корпорация ведет работу по продвижению проекта в других регионах Приволжского федерального округа.

<https://tass.ru/ekonomika/7852009>

РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО; 2020.27.02; ЭФФЕКТИВНОЙ АЛЬТЕРНАТИВЫ ПРОЕКТУ НИЖЕГОРОДСКОГО НИЗКОНАПОРНОГО УЗЛА НЕ СУЩЕСТВУЕТ

Альтернативы проекту Нижегородского низконапорного узла не существует. Такое мнение в ходе Третьего Конгресса «Гидротехнические сооружения и дноуглубление», открывшегося 26 февраля в Москве и организованного медиа-группой «ПортНьюс», высказал д.т.н., главный научный сотрудник, заведующий лабораторией Института водных проблем РАН Виталий Беликов. По его словам, предлагаемые альтернативные варианты, такие, как дноуглубление русла и строительство третьей нитки, не обеспечат судоходных глубин и не решит проблемы подтопления Балахны.

«Если мы живем по принципу «после нас хоть потоп», тогда вместо создания подпора в нижнем бьефе Нижегородского гидроузла (что является азбучной истиной гидротехнического строительства) можно углублять русло Волги и дальше, увеличивая напор на плотину Нижегородской ГЭС выше расчетного. Но это чревато непредсказуемыми последствиями», - сказал ученый.

Как ранее рассказал в ходе Конгресса врио руководителя **Росморречфлота** Александр Пошивай, федеральное агентство ведет разъяснительную работу по данному проекту среди местного населения, которая дает положительные результаты. В **Росморречфлоте** рассчитывают, что 1 марта 2020 года Научно-технический совет даст положительное заключение по проекту.

Альтернативы проекту Нижегородского низконапорного узла не существует. Такое мнение в ходе Третьего Конгресса «Гидротехнические сооружения и дноуглубление», открывшегося 26 февраля в Москве и организованного медиа-группой «ПортНьюс», высказал д.т.н., главный научный сотрудник, заведующий лабораторией Института водных проблем РАН Виталий Беликов.

По его словам, предлагаемые альтернативные варианты, такие, как дноуглубление русла и строительство третьей нитки, не обеспечат судоходных глубин и не решит проблемы подтопления Балахны.

«Если мы живем по принципу «после нас хоть потоп», тогда вместо создания подпора в нижнем бьефе Нижегородского гидроузла (что является азбучной истиной гидротехнического строительства) можно углублять русло Волги и дальше, увеличивая напор на плотину Нижегородской ГЭС выше расчетного. Но это чревато непредсказуемыми последствиями», - сказал ученый.

Как ранее рассказал в ходе Конгресса врио руководителя **Росморречфлота** Александр Пошивай, федеральное агентство ведет разъяснительную работу по данному проекту среди местного населения, которая дает положительные результаты. В **Росморречфлоте** рассчитывают, что 1 марта 2020 года Научно-технический совет даст положительное заключение по проекту.

<http://rus-shipping.ru/ru/infstruct/news/?id=39689>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ, ОЛЬГА АДАМЧУК; 2020.28.02; ГАЗПРОМБАНК ПЛАНИРУЕТ ВПЕРВЫЕ ИНВЕСТИРОВАТЬ В АЭРОПОРТЫ; ОН МОЖЕТ СТАТЬ ПАРТНЕРОМ В ПРОЕКТЕ ВИКТОРА ВЕКСЕЛЬБЕРГА И РОМАНА ТРОЦЕНКО

Газпромбанк может стать участником совместного предприятия, которое создадут для получения в концессию аэропорта Благовещенска холдинги «Аэропорты регионов» Виктора Вексельберга и «Новпорт» Романа Троценко, банк ведет с ними переговоры. Об этом «Ведомостям» рассказали три человека, близких к разным сторонам переговоров.

Ранее Газпромбанк в аэропортовые активы не инвестировал. Доли в аэропортах имеют только два крупнейших российских банка. Сбербанку принадлежат 20% минус 1 акция холдинга «Базэл аэро» Олега Дерипаски, в который входят аэропорты Сочи, Краснодара и Анапы; ВТБ – 25,01% «Воздушных ворот Северной столицы», компании – концессионера «Пулково».

Правительство Амурской области в декабре объявило конкурс на передачу в концессию на 30 лет аэропорта Благовещенска. В 2019 г. он стал одним из самых быстрорастущих в России, увеличив пассажиропоток на 30% до 560 000 человек. Принять участие в конкурсе планировали все три российских профильных холдинга – «Аэропорты регионов», «Базэл аэро» и «Новпорт», рассказывали сотрудники холдингов. В итоге «Аэропорты регионов» и «Новпорт» решили участвовать в конкурсе совместно и создать СП, ради этого область даже перенесла сроки подачи заявки с конца января на 10 марта, а потом на 18 марта. Заявку о создании СП еще не рассмотрела Федеральная антимонопольная служба.

Газпромбанк – давний партнер холдинга Вексельберга. Он кредитовал крупнейший проект холдинга, строительство нового аэропорта «Платов», а сейчас и модернизацию аэропорта Нового Уренгоя. Теперь банк хочет попробовать себя в роли акционера проектной компании, для него это будет гарантией, что его выберут кредитором проекта, говорят два собеседника «Ведомостей». По условиям конкурса в аэропорту надо построить терминал международных рейсов, реконструировать терминал внутренних рейсов, грузовой комплекс и привокзальную площадь, затратив на это минимум 2,25 млрд руб.

Плюс для инвесторов в том, что участие банка в проектной компании снизит размер залога по кредиту, говорит третий собеседник. «Аэропорты регионов» и «Новпорт» предлагают правительству массово развивать по концессии небольшие аэропорты, которые принадлежат государству и являются убыточными. Благовещенск может стать проектом, на котором будет опробовано совместное управление активами, добавляет один из источников.

Собеседники «Ведомостей» не говорят, на какую долю в СП претендует Газпромбанк. Переговоры с банком еще идут, решение не принято. Но доли «Новпорта» и «Аэропортов регионов» должны быть равными. «Участие Газпромбанка в совместном предприятии предполагалось изначально», – говорит представитель «Аэропортов регионов». Представители Газпромбанка и «Новпорта» на запросы «Ведомостей» не ответили.

«Газпромбанк активно кредитует концессионные проекты в дорожно-строительной отрасли и социальной сфере, часто выступает участником консорциумов. Его желание поучаствовать в аэропортовой концессии вполне логично, – полагает руководитель InfraOne Research Александра Галактионова. – Основные аэропортовые активы уже поделены между профильными инвесторами, поэтому концессий в этой отрасли мало». Благовещенск далеко не самый крупный и привлекательный актив, но тем не менее интересный проект, заключает она.

Непонятно, будет ли у СП конкурент на конкурсе. «Мы не подтверждаем интереса к участию в конкурсе», – сказал представитель «Базэл аэро».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/02/28/824032-gazprombank-planiruet>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.27.02; В РОССИИ ВЫРОС ОБЪЕМ АВИАПЕРЕВОЗОК

Российские авиакомпании по итогам января 2020 года увеличили перевозки на 6,8%, до 8,9 миллиона человек по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Это следует из данных, опубликованных Росавиацией.

Пассажиропоток на внутренних линиях вырос на 5,7%, до 5,2 миллиона человек. На международных маршрутах было перевезено 3,7 миллиона человек, на 8,4% больше. Заметно выросли перевозки между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ -

на 10,9%, до 3,2 миллиона человек, а вот между Россией и странами СНГ - снизились на 7,2%, до 446 тысяч человек.

Пассажирооборот вырос на 9,8%, до 24 миллиарда пассажиро-километров.

В 2019 году российские авиакомпании перевезли 128 миллионов пассажиров, на 10% больше, чем в 2018 году. Как отмечали в **Росавиации**, в 2020 году также ожидается рост пассажиропотока.

<https://rg.ru/2020/02/27/v-rossii-vyros-obem-aviaperevozok.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.27.02; САХАЛИН МОЖЕТ ПЕРЕДАТЬ ОСНОВНОЙ АЭРОПОРТ В УПРАВЛЕНИЕ СРАЗУ НЕСКОЛЬКИМ КОМПАНИЯМ - ГУБЕРНАТОР

Сахалинская область может передать аэропорт Южно-Сахалинска (принадлежит правительству региона) в управление сразу нескольким компаниям, рассматриваются российские и международные компании, сообщил губернатор области Валерий Лимаренко в интервью «Интерфаксу».

«К участию в проекте (управления и развития аэропорта - ИФ) может быть привлечена не одна компания: мы ищем, во-первых, российского партнера для выстраивания отношений внутри России. Во-вторых, ищем международного партнера для внедрения на рынок АТР», - отметил глава региона.

По его словам, управляющая организация для аэропорта будет выбрана через полгода.

«Конкурентные переговоры с рядом компаний уже идут. Сейчас мы ищем сильного партнера для большого проекта. Потому что хотим быть не просто островным регионом, а островным регионом, который имеет мощный воздушный флот. Хотим быть конкурентоспособными и в международном отношении. Поэтому предполагается и международное сотрудничество», - сообщил Лимаренко.

Конкретных инвесторов глава региона не стал раскрывать, уточнив, что «сейчас начинается конкурентный процесс и отдавать предпочтение кому бы ни было преждевременно».

АО «Аэропорт Южно-Сахалинск» принадлежит правительству Сахалинской области. Аэропорт имеет статус международного с 1990 года, допущен к приему/выпуску более 30 типов воздушных судов, является базовым для авиакомпании «Аврора». Пассажиропоток в 2019 году увеличился на 14% к уровню предыдущего года и превысил 1,3 млн человек.

С аэропортом сотрудничают девять авиакомпаний, которые осуществляют рейсы в 13 городов России и 6 городов стран Азиатско-Тихоокеанского региона (включая чартерные туристические рейсы).

Полный текст интервью губернатора Сахалинской области опубликован на сайте по адресу <http://www.interfax-russia.ru/FarEast/exclusives.asp?id=1107970>

ТАСС; 2020.28.02; В ПРИМОРЬЕ НАЧАЛСЯ ОТБОР МАРШРУТОВ ДЛЯ БУДУЩЕЙ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАКОМПАНИИ

Власти Приморья в пятницу начали отбор наиболее востребованных авианаправлений для будущей дальневосточной авиакомпании. Приморцы могут принять участие в обсуждении и предложить наиболее предпочтительные для них направления, сообщается на сайте правительства Приморского края.

Вопрос создания единой авиакомпании для перевозок на Дальнем Востоке прорабатывает правительство РФ по поручению президента России Владимира **Путина**. Ранее сообщалось, что рассматривается несколько вариантов создания авиакомпании: на базе существующей или организация нового перевозчика.

«Глава государства поручил правительству проработать создание авиакомпании, которая будет состоять из российских самолетов для перевозок пассажиров и грузов на Дальнем Востоке. В настоящее время специалисты определяют наиболее оптимальные и

востребованные авианаправления внутри региона», - сообщается на сайте регионального правительства.

В Министерстве транспорта и дорожного хозяйства Приморского края разъяснили, что к выбору авиамаршрутов привлекут и самих дальневосточников, чтобы выбрать наиболее востребованные направления. Ранее в правительстве Приморского края отмечали, что создание дальневосточной авиакомпании позволит не только ввести новые маршруты, но и проводить единую тарифную политику, тем самым сделать перелеты более доступными для населения.

В пресс-службе правительства Приморского края ТАСС разъяснили, что голосование организовано для приморцев. Проходит ли сбор мнений в других дальневосточных регионах, неизвестно.

В середине февраля глава Минпромторга РФ Денис Мантуров сообщил журналистам, что авиакомпания, которую планируется создать для перевозок на Дальнем Востоке, получит около двадцати самолетов SSJ-100. Также ранее сообщалось, что рассматривается вопрос создания авиакомпании для ДФО на базе «Авроры» (дальневосточная дочерняя компания «Аэрофлота») или на базе «Якутии».

Авиация в Приморье

В настоящее время прямое регулярное авиасообщение связывает Владивосток с Петропавловском-Камчатским, Хабаровском, Южно-Сахалинском, Анадырем, Благовещенском и Якутском.

В 2020 году в Приморье регулярные внутрикраевые авиaperезовки выполняются по 13 маршрутам. В неделю осуществляется от 40 до 49 рейсов, в зависимости от сезона.

<https://tass.ru/ekonomika/7857567>

ТАСС; 2020.27.02; UTAIR РАСШИРИЛА СЕТЬ СТЫКОВОЧНЫХ МАРШРУТОВ ЧЕРЕЗ ТЮМЕНЬ

Авиакомпания Utair расширила сеть стыковочных маршрутов через Тюмень. Об этом сообщила пресс-служба перевозчика в четверг.

«Авиакомпания Utair запустила цепочки рейсов по самым популярным направлениям, расширив сеть стыковочных рейсов», - говорится в сообщении. В частности, теперь из Ханты-Мансийска через Тюмень можно добраться в Казань, Уфу, Омск, Екатеринбург. Из Сургута через Тюмень - в Казань, Омск, Екатеринбург.

Также жители четырех городов Югры (Нижневартовска, Урая, Советского, Белоярского) через Тюмень смогут долететь до Екатеринбурга.

<https://tass.ru/ural-news/7851667>

ТАСС; 2020.27.02; НОВЫЕ ТЕРМИНАЛЫ ПОСТРОЯТ В АЭРОПОРТАХ ДИКСОН И ХАТАНГА В КРАСНОЯРСКОМ КРАЕ В 2021 ГОДУ

Новые терминалы построят в аэропортах Диксон и Хатанга на севере Красноярского края в 2021 году. Об этом ТАСС сообщил **министр транспорта** региона Константин Димитров в четверг.

«Уже произведен комплект строительных материалов для Хатанги. Сейчас они лежат на складе и ждут сентября, когда будут доставлены в Хатангу для строительства нового здания аэровокзала, которое возведут в следующем году», - сказал Димитров.

Он добавил, что в 2021 году также будет реализован проект по строительству здания аэровокзала в аэропорту Диксон. По его словам, в Хатанге стоимость проекта составляет 100 млн рублей, в чуть меньшую сумму оценивается проект строительства здания аэровокзала для аэропорта Диксон.

Он отметил, что в районе аэропорта Диксон планируется реализовать ряд инвестиционных проектов, связанных с добычей полезных ископаемых, это может увеличить

пассажиропоток. «При положительном развитии три-четыре рейса Ан-24 может летать из Диксона», - сказал Димитров.

Аэропорты Хатанга и Диксон входят в состав федерального казенного предприятия «Аэропорты Красноярья», созданного в 2012 году для управления северными аэропортами региона. В состав предприятия также входят аэропорты Козинска, Мотыгино, Подкаменной Тунгуски, Северо-Енисейска, Байкита, Ванавары, Туры, Енисейска и Туруханска. По словам Димитрова, предприятие в этом году ведет активные работы по закупке новой аэродромной техники и ремонту взлетно-посадочных полос. «У нас северные аэропорты не видели такой активности, наверное, с 80-х годов», - отметил он.

<https://tass.ru/sibir-news/7851095>

ПРАЙМ; 2020.27.02; СУД ВЕРНУЛ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПРИЗНАНИИ БАНКРОТОМ АВИАКОМПАНИИ «ЯКУТИЯ»

Арбитражный суд Якутии вернул заявление ООО «Аэрокарго+» о признании банкротом авиакомпании «Якутия», сообщается на сайте суда.

Арбитражный суд республики во вторник сообщил о поступлении искового заявления от ООО «Аэрокарго+» о признании банкротом АК «Якутия» за долги в размере свыше 200 миллионов рублей.

«Определением от 25.02.2020 по делу № А58-1190/2020 Арбитражный суд Республики Саха (Якутия) возвратил заявление ООО «Аэрокарго+» о признании АО «Авиакомпания Якутия» несостоятельным (банкротом)», - говорится в сообщении.

Как отметили в суде, заявление возвращено из-за несвоевременности обращения кредитора в суд, а также с целью соблюдения баланса интересов лиц, участвующих в деле о банкротстве.

[Вернуться в оглавление](#)