



Ежедневный мониторинг СМИ

5 МАРТА 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2020.04.03; ДИТРИХ: СТРОИТЕЛЬСТВО РЯДА ОБЪЕКТОВ ПЛАНА МОДЕРНИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ НАДО УСКОРИТЬ.....	4
ТАСС; 2020.05.03; НАЛОГОВЫЕ ЛЬГОТЫ «ВОСТОЧНОГО ПОРТА» БЛАГОДАРЯ ПРЕФЕРЕНЦИЯМ ПРЕВЫСИЛИ 108 МЛН РУБЛЕЙ.....	4
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2020.05.03; ЮЖНЕЕ МОСКВЫ МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ ПЛАТНЫЙ ДУБЛЕР МКАД; ПОСТРОИТ ЕГО НОВИЧОК НА ИНФРАСТРУКТУРНОМ РЫНКЕ – ГК «РЕГИОН».....	5
РБК; ВЛАДИМИР ГРЯЗНЕВИЧ; 2020.04.03; В ПЕТЕРБУРГЕ ХОТЯТ ПОСТРОИТЬ АНАЛОГ МОСКОВСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КОЛЬЦА.....	7
РИА НОВОСТИ; 2020.04.03; МИНТРАНС СООБЩИЛ О ВОЗВРАЩЕНИИ БОЛЬШИНСТВА РОССИЯН ИЗ ЮЖНОЙ КОРЕИ.....	11
ПРАЙМ; 2020.04.03; СУД ЕГИПТА ОТКЛОНИЛ ИСКИ РОДСТВЕННИКОВ ЖЕРТВ КРУШЕНИЯ А321 ЗА «НЕДОКАЗАННОСТЬЮ» ИХ ГИБЕЛИ.....	11
РИА НОВОСТИ; 2020.04.03; МИНТРАНС Тестирует систему, которая не даст уснуть водителям автобусов.....	12
ИНТЕРФАКС; 2020.04.03; ЛЕТАЮЩИЕ В ДФО АВИАКОМПАНИИ ТЕПЕРЬ ИМЕЮТ ПРИОРИТЕТ ПРИ РАСПРЕДЕЛЕНИИ ДОПУСКОВ НА ЗАРУБЕЖНЫЕ РЕЙСЫ.....	12
ТАСС; 2020.04.03; ЛЕТАЮЩИЕ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ КОМПАНИИ ПОЛУЧИЛИ ПРИОРИТЕТ ПРИ РАСПРЕДЕЛЕНИИ РЕЙСОВ ЗА РУБЕЖ.....	13
RNS; 2020.04.03; В ДОМОДЕДОВО НАЧАЛИ ИЗМЕРЯТЬ ТЕМПЕРАТУРУ У ПАССАЖИРОВ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСОВ.....	14
РИА НОВОСТИ; 2020.04.03; В КАЛИНИНГРАДЕ НАЧАЛИ ЕЖЕДНЕВНО ДЕЗИНФИЦИРОВАТЬ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ.....	14
ИНТЕРФАКС; 2020.04.03; KOREAN AIR ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА ДО КОНЦА АПРЕЛЯ НЕ БУДЕТ ЛЕТАТЬ В РОССИЮ.....	15
РИА НОВОСТИ; 2020.04.03; КАБМИН ОБСУДИТ ХОД ВЫПОЛНЕНИЯ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ЦЕЛЕВЫХ ПРОГРАММ.....	15
ТАСС; 2020.04.03; БЕЛОУСОВ ПРОВЕДЕТ СОВЕЩАНИЕ ПО ПОПРАВКАМ В ЗАКОН О ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЯХ - ФАС.....	16
ИНТЕРФАКС; 2020.04.03; ЗАКОНОПРОЕКТ О ЗАЩИТЕ КАПВЛОЖЕНИЙ ПЕРЕСТАЛ БЫТЬ «ИНВЕСТИЦИОННЫМ КОДЕКСОМ»: ТЕПЕРЬ ОН РЕГУЛИРУЕТ ТОЛЬКО СЗПК.....	16
ИНТЕРФАКС; 2020.04.03; НОРМЫ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА О ГОСЗАКУПКАХ МОГУТ ВРЕМЕННО НЕ ПРИМЕНЯТЬСЯ ДЛЯ ЗАКАЗЧИКОВ КРЫМА И СЕВАСТОПОЛЯ - ПРОЕКТ.....	18
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА; АННА БОНДАРЕНКО; 2020.04.03; СВЯЗУЮЩЕЕ ЗВЕНО; В ОКРУГЕ ТРЕБУЮТ РЕМОНТА СОТНИ АВАРИЙНЫХ МОСТОВ.....	18
ТАСС; 2020.04.03; ВЛАСТИ СЕВАСТОПОЛЯ: ИЗМЕНЕНИЯ В ОТБОРЕ ПОДРЯДЧИКА УСКОРЯТ РАБОТУ ПО ДОРОЖНОМУ НАЦПРОЕКТУ.....	20
ТАСС; 2020.04.03; В ТОМСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ 146 КМ ДОРОГ И ДОСТРОЯТ ПОДЪЕЗД К АЭРОПОРТУ В 2020 ГОДУ.....	20

ПРАЙМ; 2020.04.03; РОСАВТОДОР В 2020 Г ПЛАНИРУЕТ ПОСТРОИТЬ 233 КМ И ОТРЕМОНТИРОВАТЬ 7 ТЫС КМ ДОРОГ	21
ТАСС; 2020.04.03; МИШУСТИН ДАЛ ПОРУЧЕНИЯ ВЕДОМСТВАМ ДЛЯ ПОДГОТОВКИ ГОЛОСОВАНИЯ ПО ПОПРАВКАМ В КОНСТИТУЦИЮ	21
ИНТЕРФАКС; 2020.04.03; В РОССИИ РАЗРАБОТАЮТ ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ТЕПЛОВИЗОР ДЛЯ ДИСТАНЦИОННОГО КОНТРОЛЯ ТЕМПЕРАТУРЫ У ЛЮДЕЙ В АЭРОПОРТАХ И НА ВОКЗАЛАХ	22
ИНТЕРФАКС; 2020.04.03; GEFCO ЗАПУСТИЛА КЛИЕНТСКИЙ СЕРВИС ДЛЯ КОНТРОЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА НА КАЖДОМ ЭТАПЕ	22
РУССКОЕ РАДИО; ИВАН ВОЛОНИХИН; 2020.04.03; РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МАЛЫХ ГОРОДОВ	23
ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2020.04.03; АВТОРСКИЙ ПОДХОД; СТУДЕНТЫ САМГУПСА БУДУТ ОТТАЧИВАТЬ ПРАКТИЧЕСКИЕ НАВЫКИ НА ПРОИЗВОДСТВЕ	23
ГУДОК; ВЛАДИМИР ИВАНОВ; 2020.04.03; ЭКСКУРСИЯ В БУДУЩЕЕ; ЗАВТРАШНИЕ ДВИЖЕНЦЫ ОЗНАКОМИЛИСЬ С ИСТОРИЕЙ И СОВРЕМЕННОСТЬЮ	24
ТАСС; 2020.04.03; УЛЬЯНОВСКИЙ ТЕХУНИВЕРСИТЕТ ОТКРОЕТ БАЗОВУЮ КАФЕДРУ ЗАВОДА «АЭРОКОМПОЗИТ» В 2020 ГОДУ	25
ПРАЙМ; 2020.04.03; МИНТРАНС РФ ПОДГОТОВИЛ ПРОЕКТ О ВНЕСЕНИИ В ПЕРЕЧЕНЬ АВТОДОРОГ НАИМЕНОВАНИЯ ТРАССЫ «НЕВА»	26
ИНТЕРФАКС; 2020.04.03; ПОТРЕБНОСТЬ НОВОСИБИРСКА В НОВОМ ТРАНСПОРТЕ ВТРОЕ ВЫШЕ ПРЕДЛОЖЕННОГО МИНТРАНСОМ ЛИМИТА	26
РИА НОВОСТИ; 2020.04.03; ЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ ИДЕЮ ОСНАЩАТЬ АВТО СИСТЕМАМИ ОПОВЕЩЕНИЯ О НАРУШЕНИИ ПДД	28
ПРАЙМ; 2020.04.03; ЧИСЛО ПРОЕЗДОВ ПО ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ «АВТОДОРА» В 2019 Г ВЫРОСЛО НА 19,7% - ГОСКОМПАНИЯ	28
ТАСС; 2020.04.03; СЕРВИС ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ЭЛЕКТРОКАРОВ С КАРТОЙ ЗАПРАВКИ СОЗДАДУТ В РОССИИ В 2023 ГОДУ	28
ТАСС; 2020.04.03; ТЕСТИРОВАНИЕ БЕСПИЛОТНОГО АВТОМОБИЛЯ В НОВГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ПРОЙДЕТ ДО КОНЦА 2020 ГОДА	29
РИА НОВОСТИ; 2020.04.03; В МОСКВЕ ТАКСИ-АГРЕГАТОРЫ НЕ СОГЛАСИЛИСЬ С ИССЛЕДОВАНИЕМ ИХ РАБОТЫ	30
РИА НОВОСТИ; 2020.04.03; ЭКСПЕРТЫ УЗНАЛИ, СКОЛЬКО ТАКСИ ВОЗЯТ МОСКВИЧЕЙ БЕЗ РАЗРЕШЕНИЙ	31
МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; 2020.04.03; РАСКРЫТЫ ПОДЛИННЫЕ ЗАРАБОТКИ МОСКОВСКИХ ТАКСИСТОВ; «РАБЫ НА ПТИЧЬИХ ПРАВАХ»	32
ТАСС; 2020.04.03; ТРИ СТАНЦИИ МЦД С ПЕРЕСАДКАМИ НА МЕТРО ПЛАНИРУЕТСЯ ОТКРЫТЬ В МОСКВЕ В 2020 ГОДУ	36
КОММЕРСАНТЪ; СЕРГЕЙ КАЛАШНИКОВ; 2020.04.03; В КУРСКЕ ПЛАНИРУЮТ СОЗДАТЬ ЕДИНОГО ОПЕРАТОРА МУНИЦИПАЛЬНОГО ТРАНСПОРТА	36
РИА НОВОСТИ; 2020.05.03; РЖД ПРЕДОСТАВЯТ СКИДКУ 50% НА БИЛЕТЫ ДЛЯ ШКОЛЬНИКОВ В ЛЕТНИЙ СЕЗОН	36
ТАСС; 2020.04.03; СОЕДИНЯЮЩИЕ ЯРОСЛАВСКУЮ И ВЛАДИМИРСКУЮ ОБЛАСТИ ЭЛЕКТРИЧКИ ПРОДОЛЖАТ ХОДИТЬ МЕЖДУ РЕГИОНАМИ	37
ТАСС; 2020.04.03; РЖД ИНВЕСТИРУЮТ В ПЕРМСКИЙ КРАЙ 7,5 МЛРД РУБЛЕЙ В 2020 ГОДУ	37
ТАСС; 2020.04.03; МОДЕРНИЗАЦИЯ ДВУХ ТЭЦ ДЛЯ ЭЛЕКТРИФИКАЦИИ Ж/Д ПУТЕЙ КРЫМА ОБОЙДЕТСЯ В 16 МЛРД РУБЛЕЙ	38
ИНТЕРФАКС; 2020.04.03; РЖД К 2025Г ПОЛНОСТЬЮ ОБНОВЯТ ПАРК ЛОКОМОТИВОВ В КУРГАНСКОМ УЗЛЕ ЮЖНОГО ХОДА ТРАНССИБА	38

ИНТЕРФАКС; 2020.04.03; «ЖЕЛДОРОГИ ЯКУТИИ» НАМЕРЕНЫ ПРИВЛЕЧЬ КРЕДИТНУЮ ЛИНИЮ НА 500 МЛН РУБЛЕЙ	39
ТАСС; 2020.04.03; ПСКОВСКИЙ АЭРОПОРТ НАЧАЛ ОБСЛУЖИВАТЬ РЕЙСЫ В КРУГЛОСУТОЧНОМ РЕЖИМЕ.....	39
ТАСС; 2020.04.03; РОСАВИАЦИЯ АННУЛИРОВАЛА СЕРТИФИКАТ ЭКСПЛУАТАНТА АВИАКОМПАНИИ «ГЛОБУС» ПОСЛЕ СЛИЯНИЯ С S7	40
ТАСС; 2020.04.03; UTAIR БУДЕТ ПЕРЕВОЗИТЬ ПАССАЖИРОВ ИЗ ГРОЗНОГО НА САМОЛЕТАХ БОЛЬШЕЙ ВМЕСТИМОСТИ	40
ИНТЕРФАКС; 2020.04.03; «ИРАЭРО» С КОНЦА МАРТА НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ НОВОГО УРЕНГОЯ В МОСКВУ	41
ТАСС; 2020.04.03; КАЛИНИНГРАД ЗА ДВА ГОДА В 6,5 РАЗА УВЕЛИЧИЛ СЕТЬ ПОЛЕТОВ ИЗ РЕГИОНА.....	41
ИНТЕРФАКС; 2020.04.03; RED WINGS ПЛАНИРУЕТ ОСВОИТЬ ДАЛЬНЕМАГИСТРАЛЬНЫЙ ФЛОТ, ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ О ТРЕХ BOEING-777	42
ПРАЙМ; 2020.04.03; «АЭРОФЛОТ» ВВЕЛ НЕВОЗВРАТНЫЕ ТАРИФЫ ДЛЯ «КОМФОРТА» И «БИЗНЕСА»	43
ИНТЕРФАКС; 2020.04.03; ТОПЛИВОЗАПРАВКА В АЭРОПОРТАХ МОСКВЫ НЕ ПОДОРОЖАЛА В ФЕВРАЛЕ, ВО ВНУКОВО И ДОМОДЕДОВО ЦЕНЫ УПАЛИ ..	43
ИНТЕРФАКС; 2020.04.03; ЦЕНЫ НА АВИАКЕРОСИН В КРУПНЫХ АЭРОПОРТАХ ПФО В ФЕВРАЛЕ НЕ ИЗМЕНИЛИСЬ ИЛИ СНИЗИЛИСЬ - РОСАВИАЦИЯ.....	44
ИНТЕРФАКС; 2020.04.03; ЦЕНЫ НА ТОПЛИВО В КРУПНЕЙШИХ АЭРОПОРТАХ ВОСТОКА РФ С НАЧАЛА ГОДА ВЫРОСЛИ В СРЕДНЕМ НА 2,5%	44
РИА НОВОСТИ; 2020.04.03; КОТ ВИКТОР СТАЛ ПЕРВЫМ ЖИВОТНЫМ, ПОЛЕТЕВШИМ ПО НОВЫМ ПРАВИЛАМ S7	45
ВЕДОМОСТИ; АННА ЧЕРВОННАЯ; 2020.05.03; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПЕРЕСМОТРИТ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОБОРОТА ОРУЖИЯ; ПРЕДПРИНИМАТЕЛИ РАССЧИТЫВАЮТ НА УПРОЩЕНИЕ ЛИЦЕНЗИРОВАНИЯ И РОСТ ВНУТРЕННЕГО РЫНКА	46
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; АЛЕКСЕЙ ДУЭЛЬ; 2020.04.03; КТО ПОЕДЕТ ЗА ДЕНЬГАМИ; НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ ТРУДА РАСТЕТ ЧИСЛО ВАХТОВИКОВ.....	47

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2020.04.03; ДИТРИХ: СТРОИТЕЛЬСТВО РЯДА ОБЪЕКТОВ ПЛАНА МОДЕРНИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ НАДО УСКОРИТЬ

Строительство ряда объектов в рамках комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры необходимо ускорить, заявил журналистам **министр транспорта Евгений Дитрих** по итогам совещания президента РФ Владимира **Путина** с членами правительства в среду.

«Рассмотрен на совещании у президента РФ ход исполнения в 2019-2020 годах комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, транспортной его части. Обозначены успехи, достижения, обозначены вопросы, которые есть сегодня в отношении достижения показателей комплексного плана к 2024 году», - сказал он.

«Сегодня существуют вопросы, связанные с ускорением строительства целого ряда объектов: объектов аэродромной инфраструктуры, ускорением строительства железнодорожной инфраструктуры на Восточном полигоне, ускорением строительства портовых мощностей», - добавил **Дитрих**.

По словам министра, приняты решения о подготовке специальных нормативных изменений, которые позволяют стимулировать и ускорить строительные процессы, убрать излишнюю бюрократизацию; быстрее принимать решения и быстрее приступать к стройке.

Также отмечалось, что при взаимодействии с инвесторами (в структуре финансирования комплексного плана более половины средств должны предоставить частные инвесторы - прим. ТАСС) необходимо четко фиксировать взаимные обязательства. Как подчеркнул **Дитрих**, это нужно для того, чтобы инвесторы не могли в последующем, когда государство уже вложило свою часть средств в подъездную инфраструктуру или выбрало проекты на каком-то конкретном направлении, сказать, что они отказываются инвестировать в ранее обозначенные объекты.

«В целом по оперативным решениям, связанным с реализацией комплексного плана, также были приняты необходимые уточнения. Показатели исполнения плана по годам будут также дополнительно рассмотрены и проинвентаризированы», - заявил глава **Минтранса**.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/stroitelstvo-rada-obektov-plana-modernizacii-infrastruktury-nado-uskorit---ditrih>

На ту же тему:

<https://realty.ria.ru/20200304/1568152255.html>

<https://rg.ru/2020/03/04/putin-poruchil-informirovat-grazhdan-po-situacii-s-koronavirusom.html>

<https://gudok.ru/newspaper/?ID=1496046>

ТАСС; 2020.05.03; НАЛОГОВЫЕ ЛЬГОТЫ «ВОСТОЧНОГО ПОРТА» БЛАГОДАРЯ ПРЕФЕРЕНЦИЯМ ПРЕВЫСИЛИ 108 МЛН РУБЛЕЙ

Сумма налоговых льгот «Восточного порта» благодаря режиму Свободного порта Владивосток, в рамках которого запустили третью очередь угольного комплекса, один из крупнейших на Дальнем Востоке частных транспортных инвестпроектов, превысила 108 млн рублей за почти три года. Об этом сообщил ТАСС в четверг управляющий директор АО «Восточный порт» **Вадим Байбак**.

Специальные условия для инвесторов предоставляют в ДФО с 2015 года, на данный момент они действуют на 20 территориях опережающего развития (ТОР) Дальнего Востока и в свободном порту Владивосток (СПВ).

«19 декабря 2016 года АО «Восточный порт» заключило с АО «Корпорация развития Дальнего Востока» соглашение об осуществлении деятельности резидента Свободного порта Владивосток в рамках реализации нового инвестиционного проекта «Строительство третьей очереди углепогрузочного комплекса в порту Восточный». С начала реализации проекта и по состоянию на 4 квартал 2019 года АО «Восточный Порт» получило финансовую форму государственной поддержки в виде налоговых льгот в общем размере 108 млн 204 тыс. рублей», - сообщил собеседник.

Он уточнил, что из административных преференций предприятие пользовалось возможностью получения земельных участков в аренду без торгов. Реализованный проект обеспечил рост портовых мощностей почти вдвое, с 25 млн тонн до 55 млн тонн в год, а также создание более 600 высококвалифицированных рабочих мест в Приморском крае.

АО «Восточный порт» находится в поселке Врангель на юге Приморья, это крупнейший в России специализированный терминал, который обеспечивает высокотехнологичную экспортную перевалку угля различных российских производителей. Третью очередь комплекса запустили в промышленную эксплуатацию в рамках Восточного экономического форума в сентябре 2019 года, когда была осуществлена погрузка 80 тыс. тонн угля «Кузбассразрезуголь» для крупнейшей металлургической компании Индии, JSW Steel Ltd.

Во время первой опытной погрузки судна на третьей очереди комплекса в апреле 2019 года **министр транспорта** России **Евгений Дитрих** отметил, что введение очереди в эксплуатацию обеспечит рост объема угольной перевалки в стране и повысит конкурентоспособность отечественной угольной отрасли. При этом, по его словам, увеличение мощности комплекса не ухудшит экологическую обстановку в крае, поскольку сейчас здесь реализуется комплексная экологическая программа по переходу на закрытые технологии перевалки.

<https://tass.ru/ekonomika/7903615>

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2020.05.03; ЮЖНЕЕ МОСКВЫ МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ ПЛАТНЫЙ ДУБЛЕР МКАД; ПОСТРОИТ ЕГО НОВИЧОК НА ИНФРАСТРУКТУРНОМ РЫНКЕ – ГК «РЕГИОН»

Группа компаний «Регион», которую участники рынка связывают с «Роснефтью», выходит на рынок крупных инфраструктурных проектов. Она намерена инвестировать в строительство платного скоростного дублера МКАД – полукольца, которое протянется от Солнцева через Бутово и Лыткарино до Железнодорожного. Соглашение с правительством Подмосковья было подписано в феврале, рассказали «Ведомостям» несколько человек, близких к разным сторонам сделки, и подтвердил представитель правительства области.

Концессионер – «Лыткаринская платная дорога», которая на 70% принадлежит ИК «Регион», остальное – у компании «Русдор-финанс». Инвесторы сами предложили построить дорогу и других претендентов не нашлось, следует из информации на сайте торгов.

Стоимость дороги протяженностью 53 км и шириной от четырех до восьми полос – 86,7 млрд руб., срок концессии – 29 лет, предельная скорость движения – 120 км/ч. Концессионеру предстоит строить только часть дороги – от Бутова до Железнодорожного, а восьмиполосную трассу от Солнцева до Варшавского шоссе строят власти Москвы, некоторые ее участки уже открыты. Автомагистраль станет ближайшим дублером МКАД – пройдет на расстоянии 1–12 км, говорится в опубликованном соглашении. Маршрут будет уточнен после проектирования и экспертизы.

Строительство дороги от Бутова в Железнодорожный займет пять лет после получения всех необходимых земельных участков, сказано в документах. Изъятием земли займутся власти Подмосковья. Из-за долгих процедур изъятия строительство может затянуться лет на 10, замечает знакомый одного из акционеров проекта. Но представитель «Региона» рассчитывает, что оно завершится к осени 2026 г.

Дорога позволит жителям региона воспользоваться двумя новыми въездами в Москву (по Юго-восточной и Северо-восточной хордам), в 2,5 раза сократит время в пути от населенных пунктов области и до аэропортов «Домодедово» и «Жуковский», позволит создать рабочие места, рассчитывает представитель правительства Подмосковья. Плотность дорог в Московской области крайне низкая, так что новая дорога нужна, чтобы связать разные районы региона, полагает президент Центра экономики инфраструктуры Владимир Косой.

Проезд на легковом автомобиле и мотоцикле от Солнцева до Железнодорожного обойдется почти в 500 руб. – около 10 руб. за 1 км (в несколько раз дороже, чем при проезде по большинству дорог ГК «Автодор»). Грузовикам и автобусам придется заплатить до 1470 руб. Цены будут индексироваться по формуле с учетом инфляции. Если движение на трассе окажется недостаточно интенсивным, область доплатит инвестору. Компенсацию он получит и в случае, если соглашение будет расторгнуто из-за того, что власти не выделяют деньги на этапе строительства, снизят плату за проезд, не предоставят земельные участки. Даже если инвестор сам захочет расторгнуть соглашение, он получит компенсацию, например, собственных инвестиций, а если строительство уже началось – еще и недополученного дохода в 7,2 млрд руб. (такую выручку концессионер планирует получить в первый год эксплуатации). «Условия компенсаций нетипичны для рынка», – говорит консультант инфраструктурных проектов. Если проект не удастся запустить, инвесторы все равно могут заработать на проектировании, такое случается, говорит директор Института транспорта Высшей школы экономики Михаил Блинкин.

Откуда деньги

Но пока не решена проблема финансирования проекта. Власти Московской области должны выделить инвестору деньги на этапе строительства, получив из федерального бюджета 34,6 млрд руб., сказано в опубликованном распоряжении правительства региона. Этот капитальный грант должен быть предоставлен позднее, пока же идет проектирование трассы, сказал представитель ГК «Регион». Когда дорога будет построена и введена в эксплуатацию, власти Подмосковья должны будут заплатить концессионеру еще 20 млрд руб., остальные доходы он будет получать в виде платы за проезд.

Представитель Минфина России не ответил на вопросы о финансировании проекта из федерального бюджета, переадресовав их властям Московской области. Областной **Минтранс**, по словам его представителя, направил заявку на получение капитального гранта из федерального бюджета, срок ее рассмотрения еще не подошел. Были нарушены требования подачи документов, до сих пор заявка в установленном порядке не представлена, утверждает представитель **Минтранса** России, поэтому вопрос о поддержке проекта он считает преждевременным.

Кредит проекту должен предоставить синдикат банков, переговоры ведутся с Газпромбанком, ВЭБ.РФ. Возможно участие Московского кредитного банка (МКБ), говорит человек, близкий к ГК «Регион». ВЭБ.РФ, по словам его представителя, готов рассмотреть финансирование проекта в составе синдиката с коммерческими банками. Представители МКБ и Газпромбанка не ответили на вопросы «Ведомостей», не смог прокомментировать предоставление кредита вчера вечером и представитель ГК «Регион». Вряд ли можно без должной подготовки реализовать такой крупный проект, скептичен Блинкин: трассы нет в программных документах, таких как транспортная стратегия, не предусмотрено ее бюджетное финансирование в комплексном плане модернизации инфраструктуры.

Конкурент ЦКАД

Новая трасса будет дублировать крупную федеральную стройку – Центральную кольцевую автодорогу (ЦКАД), которая должна пройти почти в 50 км от Москвы. Проект «Региона» вызвал недовольство **Минтранса** и строящей ЦКАД госкомпании «Автодор», рассказывает человек, знающий об этом от чиновников министерства: строители ЦКАД лишатся части доходов. Их потери компенсирует бюджет, констатировала Счетная палата. Конкуренции между дорогами не будет, считает представитель «Автодора», влияние на загрузку ЦКАД будет незначительным. ЦКАД, по его словам, должна перехватить часть транзитного трафика и снизить нагрузку на дороги за пределами центральной части Московского транспортного узла, а дорога Солнцево – Лыткарино – Железнодорожный свяжет близлежащие населенные пункты и перехватит часть легкового транспорта с МКАД. Об этом же говорит и представитель **Минтранса** России. Строительство может привести к небольшому оттоку транспорта с ЦКАД, но у трасс разная задача, согласен Косой.

Партнер «Региона»

«Регион» собирается закрепиться на рынке инфраструктуры и прорабатывает еще несколько транспортных концессий, сказал человек, близкий к компании. Это направление «Регион» считает приоритетным, подтверждает его представитель.

Опрошенные «Ведомостями» участники инфраструктурного рынка не слышали о крупных проектах и партнера «Региона» до строительства полукольца. 80% «Русдор-финанса», по данным «СПАРК-Интерфакса», принадлежит его гендиректору Алексею Строганову, 20% – Ольге Хромченко. Уставный капитал компании – 20 000 руб., в штате два сотрудника, в 2018 г. она получила убыток более 10 млн руб. при выручке в 6 млн, крупных контрактов в базе «СПАРК-Интерфакса» нет. У компании нет разрешения на строительство дорог – она консультирует по вопросам права и бухучета, изучает общественное мнение и работает как рекламное агентство. «Русдор-финанс» участвовал в проекте строительства путепровода – получил небольшую долю в компании «Подмосковная платная дорога».

У «Русдор-финанса» есть опыт дорожно-строительных проектов, утверждает представитель «Региона», Строганов участвует во всех процедурах, предусмотренных концессионным соглашением с Подмосковьем. Сам Строганов говорит, что был инициатором проекта, подготовил правовые и технические аспекты концессионного соглашения. У него давние связи с ГК «Регион». Он пришел в компанию, еще учась в университете в 20-летнем возрасте в 2000 г., и дослужился до заместителя руководителя казначейства, говорит представитель инвесткомпании, покинул он ее в 2007 г.

Представитель «Роснефти» и ГК «Регион» не ответили на вопросы «Ведомостей», связаны ли компании.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/03/04/824498-novaya-trassa>

РБК; ВЛАДИМИР ГРЯЗНЕВИЧ; 2020.04.03; В ПЕТЕРБУРГЕ ХОТЯТ ПОСТРОИТЬ АНАЛОГ МОСКОВСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КОЛЬЦА

Петербургское экспертное сообщество обсуждает варианты организации городского железнодорожного пассажирского движения. Вариант, официально представленный **РЖД**, не до конца устраивает даже Смольный, который сорвал все сроки рассмотрения проекта. Сейчас ситуация обостряется, потому что конкретная схема размещения объектов должна быть внесена в новый Генплан города, проект которого должен быть в мае отправлен на публичные слушания.

Основной альтернативой варианту **РЖД** становится организация пассажирского железнодорожного кольца, подобного Московскому центральному кольцу (МЦК).

Вплетаясь в каркас

В конце декабря 2019 года **РЖД** направило в правительство Петербурга программу развития Санкт-Петербургского железнодорожного узла. Ее готовил в качестве

генподрядчика московский Институт экономики развития транспорта (ИЭРТ). Программа соответствует предварительной концепции, которую **РЖД** представило Смольному в сентябре 2019 года. Основная идея заключается в развитии пассажирского движения внутри города и разгрузке его от «товарняков». «Уверен, что железнодорожный транспорт сможет занять достойное место в новом транспортном каркасе Петербурга. Такой подход к транспортной инфраструктуре кардинально меняет облик современных мегаполисов, так как железная дорога становится одним из основных участников пассажирских и грузовых перевозок. Это позволит вывести грузовое движение из города и увеличит почти в два раза пассажиропоток», — заявил глава **РЖД** Олег Белозёров.

РЖД предложило организовать два новых маршрута: Ораниенбаум — Белоостров и Ораниенбаум — Токсово. При этом первый маршрут предусматривает заход в аэропорт Пулково.

Запланировано также увеличение интенсивности движения пригородных поездов до Гатчины, Павловска, Тосно, Всеволожска, сокращение интервалов отправления поездов в часы пик.

Как сообщил «Фонтанке» курирующий проект от Петербурга вице-губернатор Евгений Елин, поскольку проект повлечет заметные изменения в жизни и облике города и потребует корректировок Генплана, власти хотят обсудить его с горожанами. Будет запущена серия круглых столов по основным аспектам проекта, сказал Евгений Елин. По его словам, правительство Петербурга должно одобрить программу к середине февраля, после чего она будет окончательно утверждена на правлении **РЖД**.

Между тем, уже начался март, а проект еще не согласован Смольным, не говоря уже об общественном обсуждении. Пока он обсуждается только экспертным сообществом. Источник в Смольном считает, что перенесенное с февраля на конец марта обсуждение проекта правительством Петербурга наверняка придется еще переносить.

Альтернатива метрополитену

Как удалось выяснить РБК Петербург, торможение вызвано тем, что хотя с основной идеей **РЖД** о развитии пассажирского движения внутри города и разгрузке его от «товарняков» в Смольном все согласны, не все приветствуют конкретные планы **РЖД** по организации пассажирских перевозок. Так, специальный представитель губернатора Санкт-Петербурга по вопросам экономического развития Анатолий Котов сомневается в востребованности пригородных участков маршрутов. Внятных расчетов пассажиропотоков чиновник, по его словам, в проекте **РЖД** не обнаружил.

Как утверждает куратор проекта, заместитель генерального директора **РЖД** — начальник Центра по развитию Центрального и Санкт-Петербургского транспортных узлов Олег Тони, при запуске полуколец пассажиропоток вырастет в 1,8 раза. Однако независимые эксперты эту цифру не подтверждают.

«Я считаю, что маршрут Ораниенбаум-Белоостров сделан без достаточных на то оснований. Ну нет там столько жителей, чтобы ездить туда с большой тактовой частотой. Центральный участок идёт по густонаселённым районам, и он — реальная альтернатива метрополитену. Поэтому, собственно, город зацепился за проект: не надо будет строить восточную часть кольцевой линии метро. Но вариант, разработанный Институтами экономики транспорта, спорный. Это очень длинная линия, которая по своей центральной части очевидна и логична, а по краям будут всегда ходить полупустые электрички. Там нужен другой интервал, другая составность поездов. Есть линии урбан (внутригородские), а есть субурбан (агломерационные, пригородные), у них разные принципы организации пассажиропотоков, разные технологии перевозок, разная техническая, инфраструктурная часть, а в предлагаемой линии всё смешано в кучу», — считает эксперт сообщества проектировщиков транспорта «РУрбан» Иван Вергазов. «Для меня очевидно, что неправильно сформирована базовая часть маршрутов», — добавляет он.

Это мнение по существу разделяет большинство опрошенных РБК Петербург экспертов. Например, заместитель генерального директора ООО «СПб Институт транспортных систем» Елена Ногова говорит: «Что касается первоначальных вариантов РЖД, у меня большие сомнения насчет востребованности этих маршрутов».

В Пулковое с востока

Возражение экспертов вызывает также выбранный РЖД вариант захода первой линии в аэропорт Пулково, хотя саму идею захода они одобряют. «Аэропорт Пулково расположен довольно близко к городу и к метро. Поэтому «Аэроэкспресс» в московском виде в Петербурге не нужен. Другое дело, что, если бы в Пулковое была транзитная, а не тупиковая станция, была построена новая линия, по которой бы через аэропорт транзитом проходили поезда со стороны Пскова, Гатчины, то такой узел бы не помешал», — считает председатель Союза пассажиров России Кирилл Янков.

Вариант РЖД иной — он предусматривает новую ветку от станции Лигово (линии Ораниенбаум-Балтийский вокзал) через аэропорт Пулково и дальше на восток до слияния с железной дорогой на Гатчину. При этом, поскольку в силу особенностей местности построить железную дорогу в обход аэропорта крайне затруднительно, на рабочих совещаниях РЖД предлагало построить тоннель. Иван Вергазов считает такой вариант чересчур дорогостоящим, особенно учитывая процент падения пассажиропотока непосредственно в аэропорту. Специалисты ТССЗ предлагают сделать отвод в Пулковое с востока — от действующей линии Гатчина-Варшавская, что позволит подключить будущий город-спутник «Южный» и Экспофорум.

Альтернативные дороги

За прошедшее с декабря время стали появляться другие предложения по маршрутам. В частности, Ассоциация транспортных инженеров вместо маршрута Ораниенбаум-Белоостров предложила маршрут Гатчина-Белоостров через Горелово и Красное село. Специалисты петербургской компании SIMETRA по своей инициативе произвели оценочный расчёт пассажиропотоков и транспортной работы и пришли к выводу, что если бы маршруты запускались сегодня, то пассажиропоток на сети в такой конфигурации был бы как минимум на 6% больше (43 тыс. пассажиров в сутки), чем при направлении обоих маршрутов в Ораниенбаум, а к 2042 году разница составила бы уже 11% (100 тыс. в сутки). Разница по пассажирокилометрам ещё больше — 22 и 28%.

«Это означает, что при варианте «с Гатчиной» каждая из расчётных поездок будет в среднем намного протяжённее, из чего следует, что гораздо большее число людей предпочтёт электричку личному транспорту», — поясняет директор по решениям в области общественного транспорта компании SIMETRA Владимир Валдин. По его словам, перспективность «гатчинского» варианта основывается на том, что новостройки Красного села и Горелово остро нуждаются в радикальном улучшении транспортного сообщения, что создает надежные предпосылки для увеличения пассажиропотока.

Также появился вариант из Гатчины, но не через Красное село, а напрямую — по бывшей Варшавской железной дороге. Этот вариант, по мнению экспертов, выгоден тем, что захватывает город-спутник «Южный», который, судя по готовящемуся новому Генплану, будет в ближайшие годы активно развиваться и наверняка потребует усиления транспортных связей. На совещании 3 марта в Смольном было объявлено, что именно этот вариант ИЭРТ теперь предлагает вместо линии Ораниенбаум-Токсово. Впрочем, как признают участники совещания, материалы ИЭРТ настолько «сырые», что вполне возможны дальнейшие изменения.

По мнению Владимира Валдина, большинство нынешних вариантов — не более чем экспертные предложения, всерьез обсуждать которые (для принятия управленческих решений) без грамотных детальных расчетов не имеет смысла. «Существуют современные технологии транспортного математического моделирования, учитывающие большое количество социально-экономических показателей. Они позволяют просчитать

прогнозные пассажиропотоки с высокой степенью надежности. Такая методология применяется во всём развитом мире и рекомендована, в том числе **Минтранс**ом. Но пока что ни один из опубликованных материалов по данной теме не содержит признаков их применения для обоснования предложенного», — утверждает он. Достоверность возможных расчётов вызывает сомнения и в целом, так как в городе отсутствует полноценная математическая модель, учитывающая множественные нюансы перевозок общественным транспортом. Существующий аппарат «заточен» под индивидуальный транспорт и позволяет работать с метро или теми же электричками только очень «широкими мазками».

Кольцо вместо радиалок

НП «Транспортный союз Северо-Запада» (ТССЗ) предложил вместо радиальных маршрутов **РЖД** создать кольцевой маршрут (как в Москве). Южная, восточная и северная его части совпадают с первым маршрутом **РЖД**, но на севере от Лахта-центра он идет не в Белоостров, как у **РЖД**, а на юг — в основном, по эстакадам на стадион «Газпром Арена», потом по западному берегу Васильевского острова рядом с ЗСД, далее сворачивает на юго-восток, потом идет на восток вдоль Обводного канала, доходит до Балтийского вокзала, где вливается в Балтийскую железную дорогу и заканчивается на станции Броневая, там он вливается в существующую городскую железную дорогу, идущую на север. Таким образом кольцо замыкается. По оценкам авторов проекта, это замыкание стоит намного меньше центрального участка ЗСД.

«Это предложение Транспортного союза по созданию кольцевой железной дороги город интересуется, — заявил РБК Петербург Анатолий Котов. — Мы понимаем, что кольцо будет более ликвидным проектом, а значит, инвестиции будут более эффективными. Электричка, проходящая через «Лахта центр», стадион на Крестовском острове и «Морской фасад» наверняка будет пользоваться спросом. Очень важно то, что кольцевая железная дорога освободит нас от необходимости строить кольцевую линию метро, которая во много раз дороже железной дороги. Я предпринимаю усилия, чтобы этот проект был рассмотрен теми, кто занимается железнодорожным узлом». Представитель губернатора считает, что рассчитанные ТССЗ пассажиропотоки гораздо ближе к реальности, чем цифры, называемые **РЖД** для своих маршрутов.

Независимые эксперты более осторожны в оценках, хотя с необходимостью кольцевой линии транспорта в Петербурге в принципе согласны все. «Любое городское кольцо — это распределение между основными направлениями, — говорит Елена Ногова. — Основные направления — это метро. Нужны пересадки на метро, но у нас с ними, в отличие от московского центрального кольца, ситуация хуже некуда. И главное — надо считать загрузки, корреспонденции, экономию времени пассажирами. Считать надо аккуратно — по хорошей модели, учитывающей в том числе и тарифную политику. Потому что вложить миллиарды и получить маленькие пассажиропотоки — это глупо». Владимир Валдин тоже указывает на необходимость детальных расчетов по кольцевой линии железной дороги.

«Грузовики» мешают

Серьезной проблемой организации внутригородского железнодорожного пассажирского движения все опрошенные РБК Петербург эксперты называют нынешнее грузовое движение по этим же линиям, которое не позволит пассажирским электричкам двигаться с планируемой скоростью и короткими интервалами. Впрочем, с этим согласны и в **РЖД**. «Без грузового обхода увеличить движение внутри города невозможно», — еще в августе 2019 года на первом заседании рабочей группы по развитию железнодорожной инфраструктуры Санкт-Петербургского транспортного узла признал Олег Тони. Для освобождения линий от «грузовиков» предусмотрено строительство Юго-западного обхода, обеспечивающего связь российских грузовых магистралей с Большим портом Петербурга и с портами Бронка и Усть-Луга. По предварительным оценкам, такой обход

обойдется примерно в 600 млрд рублей — без затрат на выкуп земельных участков и перенос инженерных сетей, которые могут увеличить общие расходы до 1,5 трлн рублей. Электричкам будут мешать также грузовые составы, идущие «из России» через Павлово-на-Неве и Манушкино к Ладожскому вокзалу и далее по участку городской железной дороги через Ручьи в Сосново, Лосево, Каменногорск на север Карельского перешейка. Эта проблема не менее сложна, чем строительство Юго-западного обхода. О ней РБК Петербург недавно подробно писал.

Один из высокопоставленных чиновников Смольного, пожелавший остаться неназванным, заявил РБК Петербург, что пассажирские линии — не главное в проекте. Гораздо важнее вывести грузовое движение за пределы Петербурга, освободив внутригородскую железную дорогу для пассажирских электричек. Этот вывод он считает самым важным пока для Петербурга элементом программы РЖД. «А какие конкретные пассажирские маршруты будут установлены — вопрос второй, на нем не надо сейчас заикливаться», — считает он. Он соглашается с другими экспертами, что для определения наиболее эффективных маршрутов надо провести тщательные расчеты вероятных пассажиропотоков при разных вариантах пассажирских маршрутов и только после их анализа принимать решения. Кольцевую линию он, в принципе, одобряет, но говорит, что для ее строительства надо решить проблемы с КГИОП по вопросам охраны объектов культурного наследия (поскольку планируемая ТССЗ западная часть кольца затрагивает центральные районы города) и найти серьезные деньги для строительства западного участка железнодорожного кольца.

https://www.rbc.ru/spb_sz/04/03/2020/5e5f6afe9a794794150e69d4

РИА НОВОСТИ; 2020.04.03; МИНТРАНС СООБЩИЛ О ВОЗВРАЩЕНИИ БОЛЬШИНСТВА РОССИЯН ИЗ ЮЖНОЙ КОРЕИ

Авиакомпании привезли домой подавляющее большинство россиян из Южной Кореи, оставшихся там после ограничения полетов из-за коронавируса, следует из слов замминистра транспорта РФ Александра Юрчика.

Россия в рамках профилактики распространения коронавируса с 1 марта ограничила авиасообщение с Южной Кореей, где число зараженных превысило 5,3 тысячи человек.

«Подавляющее большинство уже вернули», - сказал Юрчик, отвечая на вопрос, какое количество пассажиров нужно вернуть из Южной Кореи.

Минтранс отмечал, что ограничения авиасообщения между Россией и Южной Кореей не будут касаться авиакомпаний «Аэрофлот» и Korean Air. Авиакомпании «Аврора», «Сибирь» и «Якутия» своими чартерами будут вывозить из РФ в Южную Корею южнокорейских граждан, в обратном направлении - только россиян и граждан государств-членов Евразийского экономического союза. Такой режим будет действовать до полного вывоза граждан в их страны.

<https://ria.ru/20200304/1568144235.html>

ПРАЙМ; 2020.04.03; СУД ЕГИПТА ОТКЛОНИЛ ИСКИ РОДСТВЕННИКОВ ЖЕРТВ КРУШЕНИЯ А321 ЗА «НЕДОКАЗАННОСТЬЮ» ИХ ГИБЕЛИ

Суд в Египте не стал рассматривать иски родственников жертв авиакатастрофы в небе над Синайским полуостровом к «Когалымавиа», страховой компании «Ингосстрах» и властям Египта, ссылаясь на недоказанность факта нахождения погибших на борту самолета, сообщил РИА Новости адвокат Михаил Загайнов - один из юристов, работающих над этими исками.

По его словам, 30 семей потребовали в Египте через суд в общей сложности по 6 миллионов долларов компенсации за каждого погибшего в катастрофе.

«Суд не стал рассматривать дело (иск к перевозчику и страховой компании - ред.) по существу в связи с тем, что якобы не доказан факт нахождения погибших на борту

разбившегося самолета. Дело в том, что юристы «Ингосстраха» и «Когалымавиа» еще в суде первой инстанции оспаривали нахождение погибших на борту самолета и их родственные отношения с истцами. Наши египетские адвокаты по требованию египетского суда обратились за списком, попытались в Египте получить официальный список пассажиров через паспортно-миграционный департамент министерства внутренних дел Египта, но в своем письме департамент указал, что имена пассажиров самолета, потерпевшего аварию, не установлены», - рассказал адвокат.

«Нам также ответили, что записи, в том числе списки пассажиров, хранятся в Главном управлении авиакомпании всего шесть месяцев. Кроме того, мы послали нашим египетским адвокатам официальный список пассажиров, который был опубликован МЧС РФ, список мы заверили нотариально, сделали нотариальный перевод и легализацию, но, тем не менее, египетским судом этот список тоже не был принят», - добавил Загайнов.

По этим же основаниям суд не стал рассматривать иск родственников погибших к премьер-министру Египта на момент крушения самолета Шерифу Исмаилу, а также подчиненным ему главам МВД, министрам финансов и авиации. Защита будет добиваться рассмотрения заявлений в апелляционных инстанциях, заключил Загайнов.

РИА НОВОСТИ; 2020.04.03; МИНТРАНС ТЕСТИРУЕТ СИСТЕМУ, КОТОРАЯ НЕ ДАСТ УСНУТЬ ВОДИТЕЛЯМ АВТОБУСОВ

Минтранс РФ запустил пилотный проект по оборудованию автобусов и маршруток системой датчиков, которые будут контролировать состояние водителя и не дадут ему потерять бдительность или заснуть на маршруте, сообщили РИА Новости в пресс-службе Минтранса РФ.

Тестовыми регионами стали Татарстан, Белгородская, Московская, Калужская, Рязанская и Омская области.

Ожидается, что по результатам «пилота» будут сформированы единые технические требования, которые затем можно будет использовать при обновлении региональных автопарков для местных и межрегиональных маршрутов, пояснили в Минтрансе.

«Например, это могут быть специальные браслеты, которые будут измерять пульс или электрическую активность кожи, камеры, датчики. Если вдруг водитель отвлечется или начнет засыпать, вернуть его в работоспособное состояние можно с использованием различных сигналов», - рассказал директор Департамента цифровой трансформации Минтранса РФ Дмитрий Баканов.

По статистике, около половины ДТП происходит по вине водителя транспортного средства, а цифровые решения позволят существенно повысить безопасность автобусных перевозок, включая перевозки детей и организованных групп, отмечают в ведомстве.

В Минтрансе уточнили, что в рамках пилотного проекта будет оценена эффективность, экономическая целесообразность и возможность установки специальных устройств на транспортные средства. «Обязательное оснащение автобусного парка такими системами в настоящее время не предусматривается. Их применение будет регулироваться в зависимости от вида перевозок», - заключали в министерстве.

<https://ria.ru/20200305/1568173368.html>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4276937>

ИНТЕРФАКС; 2020.04.03; ЛЕТАЮЩИЕ В ДФО АВИАКОМПАНИИ ТЕПЕРЬ ИМЕЮТ ПРИОРИТЕТ ПРИ РАСПРЕДЕЛЕНИИ ДОПУСКОВ НА ЗАРУБЕЖНЫЕ РЕЙСЫ

Авиакомпаниям РФ, выполняющим перевозки в пределах Дальневосточного федерального округа, предоставлен приоритет при рассмотрении заявлений о допуске к

выполнению перевозок на международных линиях, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе **Минтранса** РФ.

Такое решение, по словам представителя ведомства, принято межведомственной комиссией при **Минтрансе** по допуску перевозчиков к зарубежным рейсам.

«Теперь при подаче несколькими перевозчиками заявок на выполнение полетов на одной и той же договорной линии в качестве одного из критериев учитывается факт выполнения полетов внутри ДФО», - сказали в **Минтрансе**. Данный механизм уже действует, добавил собеседник агентства.

Подумать над тем, чтобы нормативно закрепить приоритет при распределении допусков к доходным международным маршрутам для авиакомпаний, летающих в ДФО, в сентябре прошлого года поручал президент РФ **Владимир Путин**. «Приоритетом для всех авиационных компаний мира являются безопасность и комфорт. Для перевозчиков, работающих на Дальнем Востоке, еще одним приоритетом должна быть и доступность билетов. Думаю, было бы правильно, чтобы для авиакомпаний, которые готовы расширять свое присутствие на Дальнем Востоке, проводить ответственную и разумную ценовую политику, получили бы преимущественный доступ к перевозкам по другим наиболее выгодным направлениям и маршрутам», - заявлял президент на пленарном заседании ВЭФ-2019. Эта мера «не очень рыночная», но «для этого региона это обоснованно», отмечал **Путин**.

Министр транспорта Евгений Дитрих сообщал после этого, что «с учетом полученных указаний **Минтранс** предложит нормативное закрепление в законодательстве подобных и иных стимулирующих механизмов».

Основную долю авиарейсов между Москвой и городами Дальнего Востока в настоящее время выполняют «**Аэрофлот**» (МОЕХ: AFLT) и его дочерняя «Россия». Обе летают по так называемым «плоским», то есть не меняющимся в течение года тарифам. Эти тарифы действуют на рейсах из Москвы во Владивосток, Южно-Сахалинск, Хабаровск, Петропавловск-Камчатский, Магадан, они доступны для всех категорий граждан. Стоимость билета «**Аэрофлота**» в города ДФО и обратно - 26,100 тыс. руб., «**России**» - 22,950 тыс. руб. Это значительно ниже себестоимости этих рейсов, при этом государство их не субсидирует.

При этом гендиректор «**Аэрофлота**» Виталий Савельев заявлял прошлым летом, что, по его мнению, компания должна постепенно уходить от «плоских» тарифов, поскольку эта программа убыточна и в целом является нерыночной мерой. Позднее о необходимости реформирования системы заявил и **Дитрих**, который назвал ее «тормозом, сдерживающим развитие перевозок на Дальний Восток».

«**Аэрофлот**» и еще несколько авиакомпаний участвуют в госпрограммах субсидирования полетов в направлении и внутри ДФО. Воспользоваться льготными перевозками могут граждане РФ в возрасте до 23 и старше 60 лет (для женщин - старше 55 лет), инвалиды и сопровождающие их лица, многодетные семьи. Как правило, выделяемых из бюджета денег не хватает: льготные билеты быстро распродаются, в связи с чем перевозчики обращаются за дополнительными субсидиями.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7898315>

ТАСС; 2020.04.03; ЛЕТАЮЩИЕ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ КОМПАНИИ ПОЛУЧИЛИ ПРИОРИТЕТ ПРИ РАСПРЕДЕЛЕНИИ РЕЙСОВ ЗА РУБЕЖ

Минтранс РФ начал предоставлять приоритет для авиакомпаний с дальневосточными рейсами при распределении международных допусков. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе **Минтранса**. Ранее президент РФ **Владимир Путин** предложил давать авиакомпаниям, работающим на Дальнем Востоке, преимущества в освоении других, наиболее выгодных маршрутов.

«Авиакомпаниям, осуществляющим перевозки в пределах субъектов ДФО, предоставлен приоритет при рассмотрении заявлений о допуске к выполнению перевозок на международных линиях. Такое решение принято межведомственной комиссией по допуску перевозчиков к выполнению международных воздушных перевозок», - отметили в пресс-службе **Минтранса** РФ.

Там уточнили, что такой механизм уже действует.

«Теперь при подаче несколькими перевозчиками заявок на выполнение полетов на одной и той же договорной линии в качестве одного из критериев учитывается факт выполнения полетов внутри ДФО», - добавили в министерстве.

Допуски на международные рейсы между авиакомпаниями распределяются межведомственной комиссией при **Минтрансе**, закрепляется решение приказом **Росавиации**. При распределении допусков учитываются, в том числе такие параметры, как наличие российских самолетов и их доля в авиапарке компании.

<https://tass.ru/ekonomika/7898315>

RNS; 2020.04.03; В ДОМОДЕДОВО НАЧАЛИ ИЗМЕРЯТЬ ТЕМПЕРАТУРУ У ПАССАЖИРОВ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСОВ

В московском аэропорту Домодедово у пассажиров всех международных рейсов измеряют температуру, проводится также выборочный сбор анализов по решению медиков, рассказали RNS в пресс-службе аэропорта.

«Пассажиры всех международных рейсов проходят термометрию. Для этого применяется стационарное и переносное оборудование. Усилен санитарно-карантинный контроль за пассажирами, которые за последние 14 дней посетили Китай, Южную Корею, Иран и Италию. В аэровокзале круглосуточно дежурят бригады медицинской службы аэропорта и медучреждений Москвы, а также специалисты Управления Роспотребнадзора по Московской области. При необходимости на основании их решения проводится забор анализов у пассажиров», — сообщили в пресс-службе аэропорта.

Сбор анализов проводится прямо в аэропорту, уточнил для RNS пресс-секретарь аэропорта.

«При обнаружении пассажиров с повышенной температурой предусмотрено проведение регламентных процедур: на борт незамедлительно прибывает врачебная бригада, пассажир спецтранспортом доставляется в медучреждение для уточнения диагноза», — уточнили в Домодедово.

Кроме того, в аэропорту увеличили частоту санитарной обработки помещений с использованием средств дезинфекции.

<https://rns.online/transport/V-Domodedovo-nachali-izmeryat-temperaturu-u-passazhirov-mezhdunarodnih-reisov-2020-03-04/>

РИА НОВОСТИ; 2020.04.03; В КАЛИНИНГРАДЕ НАЧАЛИ ЕЖЕДНЕВНО ДЕЗИНФИЦИРОВАТЬ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ

Общественный муниципальный транспорт в Калининграде начали дезинфицировать от вирусов и бактерий в ежедневном режиме, сообщила пресс-служба городской администрации на своей официальной странице в Facebook.

«Начиная с сегодняшнего дня такие процедуры станут обязательными и ежедневными. Медики обрабатывают салоны всех городских автобусов, троллейбусов и трамваев специальным антибактериальным и противовирусным раствором. Данное средство используется в профессиональной уборке, оно не содержит хлора и после нанесения абсолютно безвредно для человека или животных», - говорится в сообщении.

Отмечается, что сначала все поверхности в салоне моют, обезжиривают, затем наносят профессиональное дезинфицирующее средство. Через 60 минут поверхность считается

свободной от вирусов, салон протирают насухо. Обычно дезинфекция проводится раз в неделю или в 10 дней, сейчас решено проводить процедуру ежедневно.

В мэрии добавили, что в транспорте также разместили плакаты, напоминающие горожанам о необходимости мыть после улицы руки и рекомендующие остаться дома в случае недомогания.

<https://ria.ru/20200304/1568141784.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.04.03; KOREAN AIR ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА ДО КОНЦА АПРЕЛЯ НЕ БУДЕТ ЛЕТАТЬ В РОССИЮ

Авиакомпания Korean Air приостанавливает до конца апреля рейсы из Сеула в Москву и Владивосток, сообщила во вторник пресс-служба перевозчика.

«Из-за вспышки коронавируса авиакомпания приостанавливает перевозку по ряду маршрутов. Пассажирам следует обратиться в сервисный центр для более подробной информации и возврата денег», - говорится в сообщении компании.

Среди отмененных - рейсы из Сеула во Владивосток, в Москву, Ташкент, многие аэропорты Европы, США и стран Юго-Восточной Азии. По информации компании, рейсы между Сеулом и Москвой не будут выполняться с 5 марта по 25 апреля, между Сеулом и Владивостоком - с 1 марта по 25 апреля.

Как отмечает Korean Air, пассажиры, которые в настоящее время находятся за границей, могут вернуть деньги за авиабилеты с транзитом через Южную Корею, а также переоформить перелет другим маршрутом.

Россия с 1 марта временно ограничила въезд иностранных граждан с территории Южной Кореи в целях предупреждения проникновения новой коронавирусной инфекции на территорию РФ. Также с 1 марта ограничено авиасообщение между Россией и Южной Кореей. При этом, как сообщалось ранее, рейсы сохранили «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) и его дальневосточная «дочка» «Аврора», которая будет работать в режиме чартера вплоть до вывоза всех россиян. Временный запрет на полеты не коснулся также рейсов Korean Air.

РИА НОВОСТИ; 2020.04.03; КАБМИН ОБСУДИТ ХОД ВЫПОЛНЕНИЯ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ЦЕЛЕВЫХ ПРОГРАММ

Правительство РФ в четверг обсудит ход выполнения федеральных целевых программ (ФЦП) и реализации федеральной адресной инвестиционной программы (ФАИП) за 2019 год, сообщила пресс-служба кабмина.

«На заседании планируется рассмотреть следующие вопросы: ... О ходе выполнения федеральных целевых программ и реализации федеральной адресной инвестиционной программы за 2019 год», - говорится в сообщении.

Ранее Минэкономразвития РФ был представлен доклад, характеризующий реализацию 19 федеральных целевых программ, включенных в открытую часть федерального бюджета за 9 месяцев 2019 года. Кассовое исполнение расходов федерального бюджета на реализацию ФЦП за рассматриваемый период составило 164,64 миллиарда рублей (без учета расходов по некоторым из них), а в отношении объектов ФАИП кассовое исполнение расходов федерального бюджета (с учетом гособоронзаказа) составило 39,5%.

Кабмин принял к сведению доклад, отметив низкую эффективность реализации федеральных целевых программ «Развитие уголовно-исполнительной системы (2018–2026 годы)» и «Развитие космодромов на период 2017–2025 годов в обеспечение космической деятельности Российской Федерации».

<https://ria.ru/20200305/1568172546.html>

ТАСС; 2020.04.03; БЕЛОУСОВ ПРОВЕДЕТ СОВЕЩАНИЕ ПО ПОПРАВКАМ В ЗАКОН О ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЯХ - ФАС

Первый вице-премьер РФ **Андрей Белоусов** на следующей неделе проведет совещание по поправкам в закон о регулировании естественных монополий, сообщил журналистам глава Федеральной антимонопольной службы (ФАС) Игорь Артемьев.

«Андрей Рэмович **Белоусов** проведет большое совещание на эту тему, оно может состояться на следующей неделе», - заявил Артемьев.

Ранее ФАС предложила упразднить закон о естественных монополиях и вывести из-под соответствующего статуса аэропорты и порты.

По словам Артемьева, госкомпании не поддержали эту инициативу. «Это в их интересах. Они не хотят попадать под закон о конкуренции, они вообще не хотят ничего слышать о конкуренции», - подчеркнул глава ФАС, добавив, что этот вопрос нужно решать на уровне высшего руководства.

ИНТЕРФАКС; 2020.04.03; ЗАКОНОПРОЕКТ О ЗАЩИТЕ КАПВЛОЖЕНИЙ ПЕРЕСТАЛ БЫТЬ «ИНВЕСТИЦИОННЫМ КОДЕКСОМ»: ТЕПЕРЬ ОН РЕГУЛИРУЕТ ТОЛЬКО СЗПК

Минфин РФ подготовил пакет правительственных поправок в проект закона «О защите и поощрении капиталовложений и развитии инвестиционной деятельности в РФ» для его рассмотрения Госдумой во втором чтении. Фактически документ, который достался новому кабинету «в наследство» от правительства Дмитрия Медведева, перестал соответствовать своему неформальному названию «Инвестиционный кодекс», которое успело войти в лексикон чиновников. В обновленном виде документ регулирует исключительно соглашения о защите и поощрении капвложений (СЗПК).

Поправки внесены на согласование в заинтересованные ведомства, сообщил «Интерфаксу» источник в финансово-экономическом блоке правительства, но по сути дискуссия уже позади: Минфин зафиксировал решения, одобренные на серии февральских совещаний у первого вице-премьера **Андрея Белоусова**.

О ряде решений, принятых на этих совещаниях, сообщали ранее «Ведомости» со ссылкой на свои источники. В частности, по инициативе крупнейших участников рынка инфраструктуры было решено убрать из сферы регулирования закона государственно-частные партнерства, а монополии добились того, что чиновники не стали прописывать обязательство гарантировать инвесторам неизменность тарифов в рамках СЗПК, сообщила газета.

Все эти и ряд других решений зафиксированы в пакете поправок. В пояснительной записке, с которой ознакомился «Интерфакс», говорится, что предмет регулирования законопроекта «в редакции проекта поправок ограничен отношениями, возникающими в связи с осуществлением инвестиций на основании СЗПК». Кроме того, «во избежание коллизий с действующим законодательством проектом поправок предусмотрено, что понятийный аппарат используется исключительно для целей законопроекта».

В пояснительной записке Минфин констатирует, что «в связи с наличием полярных точек зрения и отсутствием консолидированной позиции в отношении общего инвестиционного режима» из законопроекта исключены требование об отложенном вступлении в силу нормативных правовых актов, ухудшающих условия ведения бизнеса; перечень мер господдержки и принципов их предоставления; положения о проведении финансово-инвестиционного аудита; единые условия стабилизации по СЗПК, концессионным соглашениям и соглашениям о ГЧП; особенности участия публично-правовых образований в реализации публичных инвестиционных проектов; особенности осуществления деятельности иностранными инвесторами.

В новую версию законопроекта не попали и требования к регулированию территорий с особым режимом осуществления предпринимательской деятельности (особые

экономические зоны, территории опережающего социально-экономического развития и др.).

Законопроект с учетом проекта поправок предусматривает предоставление «стабилизационной оговорки» на основании СЗПК на срок 6, 15 или 20 лет при условии капвложений в объеме не менее 250 млн рублей (для проектов в сфере здравоохранения, образования, культуры, физкультуры и спорта), 500 млн рублей (для проектов в сфере цифровой экономики, экологии, сельского хозяйства), 1,5 млрд рублей (обрабатывающие производства) и 5 млрд рублей (остальные отрасли, за исключением игорного бизнеса, производства табачных изделий и алкогольной продукции, жидкого топлива, добычи нефти и газа).

В стабоговорку входят налоговые условия (по налогу на прибыль, на имущество, транспортному налогу, срокам уплаты и порядку возмещения НДС, новым налогам и сборам), условия землепользования и градостроительной деятельности. При инвестициях от 10 млрд рублей в нее также могут быть включены неналоговые платежи (на срок до 3 лет) и экспортные таможенные пошлины. Муниципалитеты смогут включать в стабоговорку земельный налог, отдельные акты в сфере землепользования и градостроительной деятельности.

При этом инвесторы в рамках соглашений о СЗПК получают возможность компенсации понесенных ими расходов на транспортную, энергетическую, социальную, коммунальную и цифровую инфраструктуру за счет вновь поступающих налогов от проекта.

Предусмотрено формирование электронного реестра мер господдержки - так называемого «инвестиционного навигатора».

Два принципиальных элемента конструкции СЗПК: наличие у инвестора права, а не обязанности реализовать проект, а у РФ (или региона) - обязанности не применять изменяющие условия реализации проекта акты, отмечает Минфин.

Право требовать от государства компенсации убытков или недополученных доходов будет возникать у инвесторов самых крупных проектов - с объемом капвложений от 300 млрд рублей. В свою очередь, государство сможет требовать компенсации убытков, если в проекте СЗПК были задействованы средства ФНБ, бюджетные инвестиции или госгарантии.

От идеи «инвестиционного кодекса» Минфин окончательно не отказывается. «Положения, не включенные в редакцию законопроекта с учетом проекта поправок, предлагается дополнительно проработать в более продолжительные сроки с развернутой дискуссией с инвестиционным и предпринимательским сообществом, регионами, банками и т.д. в рамках следующего этапа совершенствования инвестиционного законодательства РФ. По результатам формирования новой взаимосогласованной позиции будет предложено подготовить редакцию инвестиционного кодекса, систематизирующего все существующие формы и меры господдержки, а также договорные отношения между публичной и частной сторонами в этой сфере в целях создания дополнительных условий для развития инвестиционной деятельности, системности и ясности госполитики в инвестиционной сфере и предупреждения непредсказуемых и непрогнозируемых рисков бюджетов бюджетной системы и казны РФ», - резюмирует Минфин в пояснительной записке.

Представитель Минфина заявил агентству, что «редакция «Интерфакса» ознакомилась с очередной промежуточной версией законопроекта о защите и поощрении капиталовложений и развитии инвестиционной деятельности в РФ, который дорабатывается рабочей группой ко второму чтению». «В установленные сроки поправки в законопроект будут представлены правительству и направлены для рассмотрения Госдумой», - сказал представитель ведомства.

ИНТЕРФАКС; 2020.04.03; НОРМЫ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА О ГОСЗАКУПКАХ МОГУТ ВРЕМЕННО НЕ ПРИМЕНЯТЬСЯ ДЛЯ ЗАКАЗЧИКОВ КРЫМА И СЕВАСТОПОЛЯ - ПРОЕКТ

Нормы закона «О контрактной системе» (44-ФЗ) могут временно стать не обязательными для госзаказчиков Крыма и Севастополя, следует из проекта поправок к 44-ФЗ, опубликованного на портале проектов нормативных правовых актов.

По этому законопроекту, подготовленному Минфином, госзаказчики Крыма и Севастополя смогут до конца 2022 года проводить закупки либо в соответствии с 44-ФЗ, либо способами, согласованными с уполномоченным федеральным органом исполнительной власти и утвержденными, соответственно, властями Крыма и Севастополя.

Впрочем, эту норму предлагается распространить не на все госзакупки, а на ряд направлений. В их числе закупки работ по инженерным изысканиям, архитектурно-строительному проектированию, строительству, реконструкции, капитальному и текущему ремонту, сносу объектов капитального строительства, работ по сохранению объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов РФ, работ по благоустройству территорий.

При этом в законопроекте оговаривается, что расчеты по контрактам, заключенным по результатам «крымских» закупок, будут подлежать казначейскому сопровождению.

Ранее глава Крыма Сергей Аксенов обращал внимание на несовершенство 44-ФЗ.

«Закон достаточно проблематичный. Существует много нюансов. Например, когда по решению иска или по жалобе кого-то из участников торгов можно надолго заблокировать заключение контрактов. По контракту может выиграть какая-то компания, а оппонент, который не согласен с этой ситуацией, подает в суд, суд может принять меры запретительного характера в части проведения дальнейших торгов, заключения контрактов, прохождения процедур и так далее. Судиться в гражданском поле мы можем достаточно долго и не в состоянии приступить к выполнению задачи. Кроме того, есть системные мошенники, которые заявляются на торги, пытаются сбить цену и таким образом вымогают деньги у других участников торгов», - говорил Аксенов в конце 2016 года.

Применять 44-ФЗ в Крыму начали с 1 января 2017 года. До этого в регионе, который вошел в состав РФ в марте 2014 года, действовал особый порядок проведения закупок и торгов.

Многие объекты в Крыму строятся на средства федеральной целевой программы (ФЦП) развития республики и Севастополя.

Правительство России утвердило крымскую ФЦП в августе 2014 года. Изначально она была рассчитана до 2020 года, в сентябре 2018-го программу продлили до 2023-го.

В целом правки в крымскую ФЦП вносили более десяти раз, последнюю - в декабре 2019 года, тогда кабмин увеличил финансирование по программе на 1,977 млрд рублей, или на 0,2%, - до 961,2 млрд рублей.

Со ссылкой на Минэкономразвития РФ сообщалось о возможности дальнейшего продления крымской ФЦП по 2025 год включительно, в ведомстве допускают увеличение расходов по программе еще на 200 млрд рублей (таким образом, общий объем средств может превысить 1,1 трлн рублей).

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА; АННА БОНДАРЕНКО; 2020.04.03; СВЯЗУЮЩЕЕ ЗВЕНО; В ОКРУГЕ ТРЕБУЮТ РЕМОНТА СОТНИ АВАРИЙНЫХ МОСТОВ

За пять лет регионам Дальнего Востока на ремонт 39 путепроводов и 11 километров мостов, эстакад, виадуктов из федерального бюджета направят более 34,8 миллиарда рублей. Средства перечислят в рамках проекта «Безопасные и качественные дороги».

Самую большую сумму - 7,65 миллиарда - получит Приморье. По словам регионального министра транспорта и дорожного хозяйства Виктора Свяченковского, состояние мостов на сети автотрасс края - острейшая проблема.

- Это угрожает не только жизни и здоровью участников дорожного движения, но и социально-экономическому развитию региона, - признает он.

История приморского «мостопада» началась в 2015 году с обрушения перехода через реку Кроуновка после проезда по нему тяжелой спасательной техники во время наводнения. В феврале 2016-го, не выдержав массы автомобиля-большегруза, упали пролеты сооружения над Новолитовкой. В октябре 2018-го таким же образом «сложился» мост через Осиновку, погибли люди. Были и другие инциденты.

Учитывая дефицит краевого бюджета, региональное профильное министерство еще в ноябре 2018 года обратилось в правительство РФ с просьбой о выделении финансирования. А в 2019-м по поручению **Росавтодора** оно же подготовило проект «Программы работ по восстановлению аварийных и предаварийных искусственных сооружений» с привлечением федеральных средств. В первую очередь ремонта требуют 130 мостов, стоимость работ оценивается в 30 миллиардов рублей. Всего же в крае нужно привести в порядок более 400 переходов из 1600. В 2018-2019 годах получены положительные заключения экспертизы на 13 сооружений, сейчас в стадии проектирования еще 29. Власти обещают строить по 10-15 мостов в год.

- Не учли только одного. Компаний, которые могут качественно выполнять такие объемы работ, в крае нет. Будем их подбирать. Усилим Примавтодор дополнительной техникой, чтобы его филиалы работали полноценно, - заверяет глава региона Олег Кожемяко.

В Бурятии из тысячи мостов свыше 100 признаны аварийными, а в ближайшее время таких может стать больше. На границе этой республики и Забайкалья находятся два сооружения - через реки Хилок и Витим. Первый - переправа из досок, второй, наведенный как временный для строителей БАМа, получил в Сети название самого опасного в мире. Некоторое время назад к сооружениям подступались было власти Забайкалья, но выяснилось, что мосты бесхозные, и, значит, их ремонт может привести чиновников под статью о нецелевом расходовании средств. В ноябре прошлого года глава Бурятии Алексей Цыденов заявил, что районы республики возьмут сооружения в собственность. Оформление займет около полугода.

На Камчатке к ремонту по региональному проекту «Мосты и путепроводы» приступят в 2021 году. Всего в крае 166 мостов, и более 30 из них требуют приведения в порядок, рассказал **министр транспорта** и дорожного строительства региона Владимир Каюмов.

- В течение этого года мы проведем диагностику по каждому объекту и на основании экспертных заключений составим перечень работ. Затем подготовим проектную документацию и выполним паспортизацию всех объектов. Таким образом, с 2021 года Камчатка присоединится к реализации первого этапа проекта по ремонту мостовых сооружений длиной свыше 100 метров, а с 2022 по 2024 годы полуострову выделят средства на восстановление мостов протяженностью до 100 метров, - пообещал он.

Проблема есть даже в небольшой Еврейской автономной области: из 67 региональных мостов в неудовлетворительном состоянии более четверти. По словам врио губернатора ЕАО Ростислава Гольдштейна, ремонт за счет собственных средств невозможен, при этом для некоторых районов такие путепроводы - единственный способ сообщения с другими территориями.

Прямая речь

Евгений Дитрих, министр транспорта РФ:

- Нередко мостовые сооружения являются жизненно важной частью не только местной, но и межрегиональной транспортной инфраструктуры. Последствия их разрушения или просто ограничение движения по ним вызывают существенные потери в экономике и значительные неудобства для населения. Абсолютно недопустимы связанные с этим

потери человеческих жизней. Для обеспечения комплексного решения задачи и применения современных методов проектного управления предложено формирование нового - пятого - федерального проекта «Мосты и путепроводы» в составе **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

<https://rg.ru/2020/03/05/reg-dfo/na-remont-dorog-i-mostov-v-dfo-za-piat-let-vydeliat-35-mlrd-rublej.html>

ТАСС; 2020.04.03; ВЛАСТИ СЕВАСТОПОЛЯ: ИЗМЕНЕНИЯ В ОТБОРЕ ПОДРЯДЧИКА УСКОРЯТ РАБОТУ ПО ДОРОЖНОМУ НАЦПРОЕКТУ

Изменения в правила отбора подрядчиков помогут в Севастополе не только исполнять федеральную целевую программу по развитию Крымского полуострова, но и мероприятия национального проекта «Безопасные и качественные дороги», сообщили ТАСС в среду в пресс-службе правительства города.

В недавно опубликованных поручениях президента России, касающихся Крыма и Севастополя, указано, что до 1 мая текущего года правительству РФ необходимо обеспечить внесение изменений в федеральное законодательство. Благодаря им заказчики по объектам, строящимся на полуострове, получают возможность до 2022 года включительно выбирать способ определения подрядчика.

«Внесение изменений <...> позволит опережающими темпами выполнять работы как по крупным инфраструктурным проектам федеральной целевой программы «Социально-экономическое развитие Республики Крым и города Севастополя до 2022 года», так и по объектам, реализуемым в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**», - сообщили ТАСС в правительстве.

Отмечается, что такой порядок определения исполнителя возможен для подрядов по инженерным изысканиям, архитектурно-строительному проектированию, строительству, реконструкции, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог.

Сейчас правительство Севастополя ведет переговоры с **Росавтодором** и «Военно-строительной компанией». Решается вопрос о том, готовы ли эти организации выполнять работы по строительству, реконструкции, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог на территории Севастополя. По результатам переговоров можно будет говорить о конкретных объектах и сроках выполнения работ.

По данным правительства, в 2019 году на реализацию ФЦП закладывалось 14,3 млрд рублей, средства были освоены на 63,5%, в рамках национальных проектов освоены 80,3% из 4,3 млрд рублей. На 2020 год на реализацию ФЦП предусмотрено 19,6 млрд рублей, **нацпроектов** - 6,1 млрд. Ранее власти города не раз сталкивались с тем, что начать или достроить тот или иной проект не удастся в срок из-за того, что не сразу находится подрядчик для его исполнения или компания, взявшаяся за работы, не исполняет свои обязательства.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/izmeneniya-v-otbore-podradcika-uskorat-rabotu-po-doroznomu-nacproektu---vlasti-sevastopola>

ТАСС; 2020.04.03; В ТОМСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ 146 КМ ДОРОГ И ДОСТРОЯТ ПОДЪЕЗД К АЭРОПОРТУ В 2020 ГОДУ

Финансирование **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в Томской области в 2020 году будет увеличено более чем на 30% в сравнении с прошлым годом и составит 3,4 млрд рублей. Власти региона планируют направить средства на ремонт 146 км магистралей и строительство дороги к аэропорту Томска, подрядчики выбраны и готовы приступить к работам, сообщает во вторник пресс-служба регионального правительства.

Ранее ТАСС сообщал, что в 2019 году в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в Томской области было освоено 2,6 млрд рублей, на которые отремонтировали 138 км дорог.

«На реализацию **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2020 году Томская область направит 3,4 млрд рублей из федерального, областного и местного бюджетов. Планируется отремонтировать более 146 км автодорог Томской агломерации и за ее пределами, а также достроить подъезд к терминалу международного аэропорта «Богашево». Томская область по результатам конкурсных процедур заключила контракты на все объекты национального проекта 2020 года», - говорится в сообщении.

Большая часть работ в 2020 году придется на дороги регионального значения - запланировано отремонтировать 126 км автомобильных трасс. Так, планируется проложить ремонт автомагистрали Томск - Кургалы - Колпашево, где в 2019 году по **нацпроекту** было заменено дорожное покрытие на первых 40 км. Дорога проходит почти через все районы Томской области и является участком Северного широтного коридора, который связывает северный Урал и Западную Сибирь. Также будут отремонтированы городские дороги в Томске и Северске.

Подрядные организации в настоящий момент начинают подготовку к ремонтам, чтобы начать работы, как только установится благоприятная погода и растает снег.

<https://tass.ru/v-strane/7884857>

ПРАЙМ; 2020.04.03; РОСАВТОДОР В 2020 Г ПЛАНИРУЕТ ПОСТРОИТЬ 233 КМ И ОТРЕМОНТИРОВАТЬ 7 ТЫС КМ ДОРОГ

Росавтодор в 2020 году планирует построить 233 километра и отремонтировать 7 тысяч километров дорог, сообщили РИА Новости в пресс-службе ведомства.

«В 2020 году в рамках работ по строительству и реконструкции на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения планирует обеспечить ввод в эксплуатацию 233,1 км, после всех видов ремонта включая капитальный - 7050 км. ... Доля протяженности автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям в конце 2020 года, составит - 85,07%. Это свыше 45 тысяч километров автодорог федерального значения из тех, что находятся в ведении **Росавтодора**», - сказали в пресс-службе.

Росавтодор уточняет, что в рамках дорожного **нацпроекта** во многих российских регионах уже стартовал дорожно-строительный сезон.

«Это стало возможным во многом благодаря тому, что ряд объектов переходящие. Напомним, в 2019 году дорожные мероприятия проводились на 6 747 объектах, 737 из них - переходящие на 2020 год. Кроме того, во многих субъектах заключены долгосрочные контракты с подрядчиками, что также позволяет раньше начать работы», - добавили в пресс-службе.

Госкомпания «Автодор» в феврале сообщала, что в 2020 году планирует открыть движение после реконструкции и строительства более чем на 280 километрах скоростных дорог.

ТАСС; 2020.04.03; МИШУСТИН ДАЛ ПОРУЧЕНИЯ ВЕДОМСТВАМ ДЛЯ ПОДГОТОВКИ ГОЛОСОВАНИЯ ПО ПОПРАВКАМ В КОНСТИТУЦИЮ

Премьер-министр РФ **Михаил Мишустин** подписал распоряжение, которым дал целому ряду министерств и ведомств поручения, связанные с подготовкой общероссийского голосования по поправкам в конституцию. Документ опубликован на официальном интернет-портале правовой информации.

Поручения адресованы, в частности, МЧС, МВД, МИДу, ФСИН, ФСБ России, Минкомсвязи, Центробанку, **Минтрансу**. Ряд рекомендаций о содействии процессу

подготовки и проведения голосования даны также «Аэрофлоту», РЖД, ВТБ, Ростелекому и «Почте России».

ИНТЕРФАКС; 2020.04.03; В РОССИИ РАЗРАБОТАЮТ ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ТЕПЛОВИЗОР ДЛЯ ДИСТАНЦИОННОГО КОНТРОЛЯ ТЕМПЕРАТУРЫ У ЛЮДЕЙ В АЭРОПОРТАХ И НА ВОКЗАЛАХ

Госкорпорация (ГК) «Ростех» сообщила о создании холдингом «Швабе» первого отечественного прибора для выявления людей с повышенной температурой тела.

«Устройство сможет дистанционно определять человека с высокой температурой тела - одним из первых признаков вирусной инфекции. Разработка особенно актуальна для крупных городов, где из-за большой плотности населения и мобильности граждан традиционно высокая скорость распространения инфекционных заболеваний», - говорится в сообщении «Ростеха», распространённом в среду.

«Предусмотрено две модификации тепловизоров - стационарные и ручные. Устройство предназначено для использования в аэропортах, на вокзалах и пунктах пропуска через государственную границу», - сообщили в госкорпорации.

Комплекс позволит обеспечить непрерывный мониторинг за потоком людей в общественных местах. По словам исполнительного директора ГК «Ростех» Олега Евтушенко, прибор планируется выпустить на рынок в ближайшие месяцы.

«Устройство удаленного мониторинга, разрабатываемое специалистами холдинга «Швабе», оснащено IP-видеокамерой и тепловизором. Изображение человека, температура тела которого превысит заданную оператором норму, будет выводиться на панель «тревожных» событий. Система сможет архивировать записи и сохранять их в специальной базе данных. Решение можно будет использовать как автономно, так и интегрировать в уже существующие системы безопасности объектов». - отметил Евтушенко, которого цитирует пресс-служба госкорпорации.

Тепловизор планируется полностью изготавливать из российских комплектующих. «Благодаря этому стоимость прибора относительно зарубежных аналогов будет существенно ниже», - говорится в пресс-релизе.

ИНТЕРФАКС; 2020.04.03; GEFSCO ЗАПУСТИЛА КЛИЕНТСКИЙ СЕРВИС ДЛЯ КОНТРОЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА НА КАЖДОМ ЭТАПЕ

GEFSCO запустила онлайн-портал, позволяющий клиентам контролировать каждый этап перевозки груза.

Согласно сообщению компании, сервис разработан WiseTech Global. «Несколько кликов дают возможность управлять воздушными, морскими, автомобильными или железнодорожными перевозками и отслеживать статус ежедневных отправок по стандартному или гибкому набору показателей, адаптируемому к потребностям бизнеса клиента», - говорится в пресс-релизе.

Сервис имеет модуль отчетности о транспортно-экспедиционной деятельности, а также финансовый модуль. Возможна настройка автоматических оповещений в случае отклонений от стандартного процесса доставки или завершения отдельных ее этапов. Существует «голосовой помощник».

В числе пользователей нового решения GEFSCO - производитель книг, игр и упаковочных материалов ESKA. «Нам важно, чтобы управление и отслеживание поставок по всей цепочке было максимально рациональным и эффективным. (Опция - ИФ) стала частью нашего процесса управления перевозками», - отметил директор по глобальным перевозкам компании Релоф Купери, слова которого приводятся в сообщении.

Новый онлайн-портал GEFSCO работает в 47 странах мира на 78 языках.

РУССКОЕ РАДИО; ИВАН ВОЛОНИХИН; 2020.04.03; РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МАЛЫХ ГОРОДОВ

В Тутаеве Ярославской области контролирующие органы выявили нарушения в работе теплохода, который переправляет пассажиров с правого берега на левый. Об этом сообщили в Северо-Западном следственном управлении на транспорте Следственного комитета России...

В России намечается очередная стройка века — президент России **Владимир Путин** дал добро на завершение знаменитого моста через Лену в Якутии, который не могут построить с 1980-х годов. Строительство неоднократно откладывалось из-за дороговизны и приоритетности других проектов, например, Керченского моста.

Однако теперь в Кремле готовы принять вызов и закончить долгожданный мегамост, заплатив за него астрономические 83 миллиарда рублей. Строить придется при сильнейших перепадах температур и в тяжелых условиях вечной мерзлоты, что сделает мост через Лену уникальным не только для страны, но и для мира.

В настоящее время Якутск — единственный из ста крупнейших городов России, не имеющий круглогодичного наземного выхода на федеральную дорожную сеть, а значит, и постоянной экономической и физической связи с другими регионами России. Причина изоляции — река Лена, которая делит регион на две части.

Гость в студии — Кирилл Янков, председатель Союза пассажиров России, член Общественного совета при **Минтрансе России**.

<https://www.radiorus.ru/brand/60510/episode/2251553>

ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2020.04.03; АВТОРСКИЙ ПОДХОД; СТУДЕНТЫ САМГУПСА БУДУТ ОТТАЧИВАТЬ ПРАКТИЧЕСКИЕ НАВЫКИ НА ПРОИЗВОДСТВЕ

В Самарском госуниверситете путей сообщения (СамГУПС) открылись «авторские классы» Куйбышевской дирекции инфраструктуры и Куйбышевской дирекции по энергообеспечению. Теперь студенты смогут не только получить теоретические знания, но и отработать практические навыки на современном оборудовании под руководством опытных железнодорожников.

«Авторские классы» по направлениям «Инновационные методы и средства диагностики оценки и контроля состояния объектов и устройств железнодорожного пути» и «Энергоэффективность систем тягового электроснабжения» открылись в СамГУПСе 21 февраля.

Как рассказал ректор СамГУПСа Иван Андрончев, их открытие стало этапом реализации недавно утверждённой программы взаимодействия ОАО «РЖД» и университетских комплексов железнодорожного транспорта до 2025 года. Этой программой предусмотрена ежегодная реализация не менее пяти таких образовательных программ в отраслевых вузах.

Обучение по технологии «Авторский класс» предусматривает специализированную подготовку студентов старших курсов сверх государственных образовательных стандартов по актуальным для отрасли вопросам.

Программы подготовлены преподавателями СамГУПСа – профессором кафедры «Путь и путевое хозяйство» Алексеем Бондаренко и заведующим кафедрой «Электроснабжение железнодорожного транспорта» Евгением Добрыниным.

К обучению приступили 27 студентов-целевиков с Куйбышевской, Приволжской и Южно-Уральской дорог. Как рассказал на открытии «авторских классов» заместитель начальника Куйбышевской дороги по кадрам и социальным вопросам Александр Шведов, студентов будут активно привлекать к мероприятиям, проводимым на полигоне дороги. «Развитие техники и технологий требует от специалистов железнодорожного транспорта новых дополнительных знаний и компетенций. Важно, что СамГУПС в этом вопросе идёт в ногу

со временем. Для обучения отобраны лучшие студенты-целевики. «Авторские классы» станут хорошим импульсом для опережающей подготовки кадров для структурных подразделений холдинга. Кроме того, дополнительная подготовка с отработкой практических навыков сократит срок адаптации выпускников университета на рабочих местах», – отметил он.

Обучение продлится до конца года. Акцент сделан на практической подготовке студентов. Оттачивать навыки они будут на современном диагностическом оборудовании. Так, этой весной на Куйбышевской дороге введут в эксплуатацию автоматизированный диагностический комплекс контроля состояния технических объектов железнодорожной инфраструктуры «ЭРА+» производства Научно-производственного центра информационных и транспортных систем (НПЦ ИНФОТРАНС). Универсальный мобильный комплекс на скорости 120 км/ч измеряет около ста параметров работы устройств инфраструктуры, автоматики и телемеханики, связи и контактной сети, а также осуществляет комплексный видеоконтроль инфраструктуры. Участники «авторских классов» получают доступ к нему.

К обучению студентов привлечены ведущие специалисты региональных дирекций ОАО «РЖД». Будущие специалисты пройдут стажировки на предприятиях – изготовителях инновационной продукции – ЗАО «ГК «Электроцит» – ТМ Самара», АО «Фирма ТВЕМА», НПЦ ИНФОТРАНС, – а также в **Российском университете транспорта (МИИТ)**.

«Программы «живые», то есть будут дополняться и корректироваться с учётом потребностей наших заказчиков в перспективных кадрах», – уточнил Иван Андрончев. По окончании учёбы студенты получают свидетельства о повышении квалификации и возможность первоочередного трудоустройства в ОАО «РЖД».

Обучение по технологии «Авторский класс» организовано и в других отраслевых вузах. При поддержке Департамента управления персоналом ОАО «РЖД» и профильных филиалов компании в разное время были реализованы такие программы, как «Информационные технологии в управлении транспортным бизнесом», «Эффективное управление парком грузовых вагонов», «Современные технологии управления перевозками по твёрдым «ниткам» графика движения», «Проблемы и перспективы развития высокоскоростного движения на сети ОАО «РЖД», «Клиентоориентированный маркетинг пассажирских перевозок», «Управление человеческими ресурсами», «Повышение эффективности взаимодействия участников перевозочного процесса в местах зарождения и погашения грузопотоков на железнодорожном транспорте».

<https://gudok.ru/newspaper/?ID=1495914>

ГУДОК; ВЛАДИМИР ИВАНОВ; 2020.04.03; ЭКСКУРСИЯ В БУДУЩЕЕ; ЗАВТРАШНИЕ ДВИЖЕНЦЫ ОЗНАКОМИЛИСЬ С ИСТОРИЕЙ И СОВРЕМЕННОСТЬЮ

Студенты-второкурсники Московского колледжа транспорта РУТ (МИИТ) на минувшей неделе ознакомились с экспозицией передвижного выставочного лекционного комплекса (ПВЛК) на Рижском вокзале Москвы. Там они увидели не только передовые решения в сфере нанотехнологий, энергетики, подготовки кадров, но и ознакомились со спецификой работы смежников.

В составе выставочно-лекционного комплекса девять экспозиционных и один лекционный вагон с оборудованием для показа видеороликов в формате 3D. В вагонах развёрнуты экспозиции, рассказывающие об истории отечественных железных дорог. 43 студента, обучающиеся специальности «организация перевозок и управление на транспорте», осмотрели экспозиции, а также прослушали лекции экскурсоводов. Но главное, что практически всё можно было осмотреть вблизи и потрогать руками.

«Не секрет, что в подготовке будущих движенцев есть своя специфика, – рассказывает преподаватель колледжа Ольга Юшина. – Управление перевозочным процессом объединяет и реализует деятельность всех элементов и подсистем железнодорожного транспорта. Углубляясь в неё, студенты должны чётко представлять особенности работы железнодорожников смежных специальностей. Так что на какое-то время «без пяти минут» движенцу бывает полезно узнать подробности конструкции нового подвижного состава и побывать в роли машиниста. Ребята с удовольствием воспользовались такой возможностью, когда поочерёдно занимали рабочее место в тренажёре для машиниста электровоза».

Большой интерес у посетителей ПВЛК также вызвали макеты современного подвижного состава и макеты-панорамы железнодорожной инфраструктуры.

Студентка Дарья Селезнёва говорит, что узнала о новых системах освещения, устройствах автоматизации, современных системах управления движением поездов. «Впечатлили тренажёры машинистов, на которых они отрабатывают навыки вождения», – поделилась она.

Однокурснице Дарьи Диане Кукушкиной понравилась комната с симуляторами управления транспортом. Но особенно девушку впечатлил последний вагон, где была экспозиция, посвящённая подвигу железнодорожников в годы Великой Отечественной войны.

«Каждый вагон имеет свою тематику и звуковое сопровождение, в котором узнаёшь факты и особенности вагона, – говорит студентка Алина Шаралапова. – Все они интерактивные, наглядные, насыщенные информацией и экспонатами. Нам очень понравилась идея такого необычного передвижного комплекса. Рады, что посетили выставку, учитывая, что поезд стоит в Москве всего несколько дней.

«Спасибо большое сотрудникам ПВЛК за такой интересный выставочный комплекс, в котором собраны макеты современных поездов и локомотивов. Интересно ознакомиться с новыми технологиями и разработками. Очень увлекательное мероприятие, море эмоций и новых впечатлений», – делится второкурсник Дмитрий Захаров.

Такие экскурсии, по мнению Ольги Юшиной, способствуют повышению уровня мотивации студентов, а в перспективе и улучшению качества образования.

Экспозиция выставочно-лекционного комплекса работала на Рижском вокзале с 10 по 29 февраля. За это время её посетили около 3,5 тыс. человек.

<https://gudok.ru/newspaper/?ID=1495918>

ТАСС; 2020.04.03; УЛЬЯНОВСКИЙ ТЕХУНИВЕРСИТЕТ ОТКРОЕТ БАЗОВУЮ КАФЕДРУ ЗАВОДА «АЭРОКОМПОЗИТ» В 2020 ГОДУ

Базовая кафедра завода «Аэрокомпозит» появится в Ульяновском государственном техническом университете в 2020 году. Об этом сообщила ТАСС исполняющий обязанности ректора вуза Надежда Ярушкина.

«Сейчас мы обсуждаем создание базовой кафедры с АО «Аэрокомпозит». Решение о ее создании мы приняли, но нужен конкретный проект развития. Это новая деятельность, которая, мы надеемся, возникнет уже в 2020 году», - сказала собеседница агентства.

В университете уже ведется подготовка студентов по направлению композиционных материалов, поэтому основа для создания кафедры заложена. Композиты - группа материалов, состоящих из нескольких компонентов, один из которых выполняет армирующую функцию, а второй - связующую.

«У нас открыто направление новых материалов - композитов. Их них изготавливаются лопасти для ветрогенераторов, крылья самолета и многое другое», - уточнила Ярушкина. По ее словам, на базовой кафедре студенты изучат технологии формирования, обработки и ремонта деталей летательных аппаратов из полимерно-композиционных материалов. На

предприятию планируется проведение практических занятий и производственной практики.

Предприятие «Аэрокомпозит» производит конструкции из полимерных композиционных материалов: панелей центроплана, а также лонжеронов и интегральных панелей отъемной части крыла в интересах программы МС-21 и других перспективных программ Объединенной авиастроительной корпорации. Технология является уникальной, поскольку традиционно из композитных материалов делались детали крыла, но не элемент целиком.

Композитное крыло позволяет экономить авиакомпании на топливе до 6-7%. Соглашение о сотрудничестве между правительством Ульяновской области, ОАК и компанией «Аэрокомпозит» по реализации инвестиционного проекта «Строительство завода по производству композиционных конструкций» на территории Ульяновска было подписано 15 февраля 2010 года.

<https://nauka.tass.ru/nauka/7894919>

ПРАЙМ; 2020.04.03; МИНТРАНС РФ ПОДГОТОВИЛ ПРОЕКТ О ВНЕСЕНИИ В ПЕРЕЧЕНЬ АВТОДОРОГ НАИМЕНОВАНИЯ ТРАССЫ «НЕВА»

Минтранс России подготовил проект постановления правительства о внесении в перечень автомобильных дорог наименования «Нева» для платной трассы М-11 между Москвой и Санкт-Петербургом, следует из материалов на официальном сайте проектов нормативных актов.

«Проектом постановления предлагается внести изменения в перечень автомобильных дорог общего пользования федерального значения, утвержденный постановлением правительства РФ... в части изменения наименования «М-11 строящаяся скоростная автомобильная дорога Москва - Санкт-Петербург», - говорится в материалах к предлагаемым изменениям.

Госкомпания «Российские автомобильные дороги» («Автодор») в 2019 году завершила строительство автомобильной дороги М-11. Компания проводила конкурс по выбору наименования для дороги, которое должно было состоять из одного слова и содержать какое-либо географическое наименование, имеющее прямое отношение к маршруту трассы.

После первого этапа из более чем 200 предложений были определены шесть финалистов - «Нева», «Валдай», «Две столицы», «Столичная», «Радищева» и «Государева дорога». В результате общественного голосования победителем стало наименование «Нева». Оно было одобрено президентом России Владимиром Путиным на церемонии открытия движения по трассе.

«В связи с завершением строительства автомобильной дороги и присвоением ей наименования «Нева», одобренным президентом РФ В.В. Путиным, принятие проекта постановления позволит внести в перечень соответствующие изменения в наименование автомобильной дороги», - говорится в пояснительной записке.

ИНТЕРФАКС; 2020.04.03; ПОТРЕБНОСТЬ НОВОСИБИРСКА В НОВОМ ТРАНСПОРТЕ ВТРОЕ ВЫШЕ ПРЕДЛОЖЕННОГО МИНТРАНСОМ ЛИМИТА

Установленный **Минтрансом РФ** лимит по программе софинансирования покупки подвижного состава общественного транспорта позволит Новосибирску обновить только треть необходимого объема, сообщил заместитель начальника управления пассажирских перевозок мэрии Михаил Никулин журналистам в среду.

Он напомнил, что **министерство транспорта РФ** в рамках **нацпроекта** выделило 20 млрд рублей на пятилетнюю программу софинансирования обновления подвижного состава транспорта в городах России, предложив муниципалитетам озвучить свои потребности в заявках и принять участие в конкурсе.

По условиям, федеральный бюджет будет компенсировать до 60% затрат региональных и муниципальных властей на приобретение подвижного состава. Приобретаться должен только новый, экологически чистый транспорт (автобусы на газу и электротранспорт), большой вместимости, с низким полом. Города-участники также должны соответствовать ряду требованиям, например, иметь развитую инфраструктуру для электротранспорта и выделенные полосы для автобусов.

По данным Никулина, в конкурсе уже принимают участие 60 городов. Заявка Новосибирска, как крупнейшего по численности населения (Москва и Санкт-Петербург не участвуют), самая большая, хотя и ограничена лимитом - 2 тыс. рублей на одного жителя города.

«У нас 1,6 млн жителей было на 1 января. Вот считайте - 3,2 млрд рублей на 5 лет. На самом деле, особо не развернешься. (. . .) Потребность у нас на 5 лет примерно 10 млрд рублей - это чтобы полностью закрыть потребность города в оснащении всех маршрутов согласно комплексной схеме», - сказал Никулин.

Он добавил, что пока федеральное министерство только собирает заявки, соответствующее распоряжение правительства еще не подписано.

«Мы надеемся, что сейчас, посмотрев потребность городов РФ, на федеральном уровне увеличат лимит, потому что во всех городах ситуация с подвижным составом тяжелая, если не сказать, что очень тяжелая», - заключил Никулин.

Как сообщалось, власти Новосибирска разработали комплексную транспортную схему для увеличения загрузки электротранспорта, в том числе метрополитена.

По данным Никулина, метрополитен ежедневно перевозит 250-280 тыс. пассажиров при провозной способности до 350 тыс. в сутки. Никулин уточнил, что увеличение пассажиропотока потребует покупки дополнительных электропоездов и удлинения составов с четырех до пяти вагонов.

«Мы существующую городскую инфраструктуры недоиспользуем, построили серьезный метрополитен - недоиспользуем. Потому что позволяем дублировать метрополитен огромным количеством автобусов средней и малой вместимости. И вот наша комплексная схема транспортного обслуживания, которая разработана и находится в стадии согласования, как раз учитывает федеральные требования делить город на магистральные и не магистральные маршруты, которые взаимодействуют между собой посредством транспортно-пересадочных узлов. Магистральные маршруты - это в том числе метрополитен», - сказал Никулин.

Он уточнил, что дублирующие автобусы малой и средней вместимости на одном маршруте планируется заменить на крупные, которые будут ходить более регулярно и разгрузят дороги.

Комплексная схема также включает развитие трамвайной сети, которая будет связана с линиями метрополитена и городской железной дороги. Это, по мнению Никулина, будет стимулировать введение сетевого тарифа (с возможностью пересадки) и появление удобных транспортно-пересадочных узлов.

Новосибирский метрополитен состоит из двух веток - Ленинской и Дзержинской. Последняя из 13 станций метро города - «Золотая Нива» - введена в эксплуатацию в феврале 2011 года. С конца 2019 года ведется строительство станции «Спортивная» Ленинской ветки, работы должны быть завершены к декабрю 2021 года.

МУП «Новосибирский метрополитен» в 2019 году перевезло 84,5 млн пассажиров, что на 1,7% больше, чем в предыдущем году.

По данным информационно-аналитической системы СПАРК-Интерфакс, выручка МУП «Новосибирский метрополитен» в 2018 году составила 1,68 млрд рублей, чистая прибыль - 767 тыс. рублей.

РИА НОВОСТИ; 2020.04.03; ЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ ИДЕЮ ОСНАЩАТЬ АВТО СИСТЕМАМИ ОПОВЕЩЕНИЯ О НАРУШЕНИИ ПДД

Системы оповещения о нарушении ПДД, внедряемые в автомобили, позволят повысить концентрацию водителей и снизить аварийность на дорогах на 15-20%, заявил РИА Новости официальный представитель НТИ «Автонет» Ярослав Федосеев.

Газета «Известия» ранее в среду со ссылкой на проект Росстандарта сообщила, что в России автомобили могут оснастить системами оповещения о нарушении правил дорожного движения.

«Перспективная установка, которая позволит предотвращать ДТП, повысит внимание и концентрацию водителей. Ее технология может стать качественным источником данных для платформы «Автодата», - прокомментировал Федосеев.

«В целом ее внедрение позволит снизить аварийность на 15-20%», - полагает собеседник агентства.

По данным газеты, ГОСТ для таких систем, которые смогут распознавать дорожные знаки, разметки и светофоры, примут в конце октября 2020 года.

<https://ria.ru/20200304/1568128584.html>

ПРАЙМ; 2020.04.03; ЧИСЛО ПРОЕЗДОВ ПО ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ «АВТОДОРА» В 2019 Г ВЫРОСЛО НА 19,7% - ГОСКОМПАНИЯ

Число проездов по платным дорогам ГК «Автодор» в 2019 году выросло по сравнению с предыдущим годом на 19,7%, до 132,6 миллиона, сообщили РИА Новости в пресс-службе госкомпании «Автодор».

Пользователи платных дорог совершили в 2018 году 110 миллионов проездов, 44% автомобилистов пользовались по итогам того года транспондерами, сообщил в марте 2019 года глава «Автодора» Вячеслав Петушенко.

«В 2019 году количество проездов через пункты взимания платы возросло по сравнению с предыдущим годом на 19,7%, до 132,6 миллиона проездов, при этом транспондерами по итогам прошлого года уже пользуется 50,8% владельцев легковых автомобилей (рост составил 6,8%) и 90% водителей грузовиков», - сообщили в пресс-службе со ссылкой на директора департамента инвестиционного и стратегического планирования госкомпании Константина Макиева.

Госкомпания уточняет, что общее число погибших на дорогах в ведении «Автодора» в 2019 году сократилось на 19,7% (ежегодное плановое снижение уровня смертности составляет 15%), при этом протяженность дорожной сети по сравнению с 2018 годом была увеличена на 6,7%, до 3,4 тысячи километров. Протяженность платных участков на конец 2019 года составила 1459,4 километра (42,8%) от общей протяженности. Число ДТП в 2019 году снизилось на 5,9%, количество раненых в ДТП сократилось на 1,5%.

В настоящий момент в доверительном управлении «Автодора» находится дорога от Москвы до аэропорта «Домодедово» - федеральная трасса А-105, а также трассы М-1 «Беларусь», М-3 «Украина», М-4 «Дон» и М-11 «Нева». Государственная компания осуществляет их комплексную реконструкцию. Кроме того, «Автодор» является ответственным исполнителем строительства новой скоростной Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД) в Московской области и М-12, которая свяжет Москву с Казнью и дальше пойдет на Екатеринбург.

ТАСС; 2020.04.03; СЕРВИС ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ЭЛЕКТРОКАРОВ С КАРТОЙ ЗАПРАВКИ СОЗДАДУТ В РОССИИ В 2023 ГОДУ

Новый сервис для владельцев электромобилей создадут в России к 2023 году. Соответствующее мобильное приложение будет включать в себя карту с данными о месторасположении электрозаправочных станций, а также поможет рассчитать примерное

время зарядки автомобиля. Об этом ТАСС сообщил официальный представитель разработчика - НП «ГЛОНАСС» Ярослав Федосеев.

«Интерактивная карта появится в рамках платформы «Автодата» к 2023 году, - отметил он. - Приложение станет бесплатным и будет доступно каждому, у кого есть электромобиль. Открыв его, водитель сможет точно рассчитать свою поездку с учетом наличия электрозаправок на своем маршруте. Приложение также подскажет примерное время зарядки».

В НП «ГЛОНАСС» пояснили, что новый сервис будет способствовать более активному внедрению электротранспорта в России. «Сегодня в России зарегистрировано около 6 тысяч электромобилей. Если приложение станет массовым, рост электромобилей может повыситься на 10-15 процентов в ближайшие годы» - сказал Федосеев, отметив, что разработка сервиса уже началась.

При этом он уточнил, что приложение будет полезно всем владельцам «зеленого» транспорта, поскольку на карте будет отображаться информация о стоянках для велосипедов и самокатов. В перспективе в нем также могут появиться данные о местоположении газовых автозаправок.

Кроме того, разработчик планирует договориться с владельцами сервисов общественного питания, расположенными рядом с электрозаправочными станциями, о предоставлении скидок для водителей электрокаров. «В связи с появлением у водителя дополнительного свободного времени, близлежащие кафе и рестораны смогут предложить владельцу электромобиля дополнительные скидки», - рассуждает Федосеев.

Проект сбора автомобильных данных

В 2019 году в России был официально запущен проект платформы «Автодата» по сбору автомобильных данных. Он реализуется в целях формирования уникального в мировом масштабе массива больших данных в автомобильной сфере и обеспечения равных конкурентных условий на авторынке и взаимодействия автомобильных платформ с внешней цифровой дорожной инфраструктурой.

Для создания платформы был сформирован межотраслевой консорциум «Автодата.Рус». Его учредителями, в частности, стали НП «ГЛОНАСС», Минпромторг и ГК «Роскосмос».

<https://tass.ru/ekonomika/7903367>

ТАСС; 2020.04.03; ТЕСТИРОВАНИЕ БЕСПИЛОТНОГО АВТОМОБИЛЯ В НОВГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ПРОЙДЕТ ДО КОНЦА 2020 ГОДА

Эксперимент по тестированию беспилотных автомобилей рассчитывают начать в Новгородской области в 2020 году, говорится в сообщении, распространенном пресс-службой правительства региона во вторник.

«На дорогах Новгородской области начать тестирование [беспилотного автомобиля] планируется во второй половине 2020 года. Тестирование высокоавтоматизированных транспортных средств разрешается проводить на дорогах общего пользования», - говорится в сообщении.

Как уточнили ТАСС в пресс-службе правительства Новгородской области, на данный момент речь идет о тестировании на территории региона одного беспилотного автомобиля.

Новгородская область выступила с инициативой принять участие в эксперименте - тестирование беспилотного автомобиля предполагали проводить на специально подготовленных участках дорог, в том числе в областном центре - и направила в Минпромторг РФ заявку для рассмотрения. Как ТАСС сообщил 26 февраля, правительство РФ расширило список регионов, где будут тестироваться беспилотники, с 2 до 13. В число новых территорий для эксперимента вошла и Новгородская область. Сейчас он проходит в Москве и Татарстане.

Об эксперименте

Правительство РФ ранее утвердило постановление о начале с 1 декабря 2018 г. эксперимента по эксплуатации беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования в ряде мест Москвы и Татарстана. Бывший вице-премьер РФ Максим Акимов говорил ранее, что в рамках эксперимента на дороги Москвы и Татарстана выйдет 100 высокоавтоматизированных автомобилей. Эксперимент рассчитан на три года. По его словам, сроки начала использования беспилотного транспорта на автодорогах общего пользования будут определены по итогам экспериментального запуска, то есть после марта 2022 года.

<https://tass.ru/ekonomika/7890927>

РИА НОВОСТИ; 2020.04.03; В МОСКВЕ ТАКСИ-АГРЕГАТОРЫ НЕ СОГЛАСИЛИСЬ С ИССЛЕДОВАНИЕМ ИХ РАБОТЫ

Ряд крупнейших агрегаторов такси не согласился с результатами исследования, показавшего, что около трети такси в Москве, подключенных к агрегаторам, не имеют разрешений на перевозку пассажиров.

Ранее в среду «Транспортная ассоциация московской агломерации» (Ассоциация ТАМА, один из учредителей - «Мосгортранс») сообщила, что исследование работы онлайн-сервисов заказа такси за последние пять месяцев показало, что около трети такси в Москве, подключенных к крупным агрегаторам, возят пассажиров без разрешений. Основные нарушения, по данным исследования, выявлены у таких компаний, как inDriver, «Везет», «Ситимобил», «Максим».

Компании не согласны

Ряд компаний-агрегаторов не согласился с результатами исследования.

В пресс-службе сервиса «Максим» сказали РИА Новости, что факт наличия разрешения на деятельность такси у других участников не говорит о легальности оказания услуги. «Разрешение выдается на автомобиль. Такие автомобили сдаются в аренду всем желающим поработать в такси. В этой схеме нет налогов и контроля. Именно арендная модель приводит к увеличению аварийности такси в Москве, конфликтам между водителями и пассажирами», - сказали в пресс-службе сервиса.

«Разрешение - это исключительно статистический инструмент. Его наличие не гарантирует безопасность оказания услуги, налоговую дисциплину и в целом добросовестность перевозчика. Будь заявитель злостным неплательщиком налогов, нарушителем ПДД, наркоманом, судимым по тяжким уголовным статьям, уполномоченный орган не вправе отказать ему в выдаче разрешения на деятельность такси. Разрешение - давно не тот формальный признак, по которому можно делать выводы о качестве, безопасности и легальности услуги такси», - добавили в «Максиме».

В пресс-службе «Везет» напомнили, что осуществление контроля за выдачей разрешений, их наличием при оказании услуг перевозки, осуществляют муниципальные власти.

«Со своей стороны мы тщательным образом проверяем перевозчиков, которые хотят быть зарегистрированы в нашей системе - по своим правилам и стандартам, согласно законодательству РФ. Мы заинтересованы сотрудничать с легальными перевозчиками», - сказали в пресс-службе компании.

В inDriver сообщили, что у сервиса действует обязательная проверка документов при регистрации водителей, в столице все подключаемые водители должны предоставить соответствующую лицензию. За передачу водительского аккаунта или несвоевременное обновление информации об автомобиле предусмотрена блокировка в сервисе.

«В январе 2020 года мы ввели дополнительные меры для выявления нарушений - в сервисе был введен фотоконтроль и обязательная ежемесячная проверка лицензий. За первые недели после внедрения этой функции были заблокированы 10% активных водителей, не прошедших проверку. В ближайшем будущем в Москве также будет введен

фотоконтроль личности водителя, такая проверка уже работает в нескольких городах России и Казахстана», - сказали в пресс-службе сервиса.

В «Ситимобил» усомнились в самой методике исследования. «Методика исследования непрозрачна. Кроме того, представители агрегаторов (кроме «Яндекс.Такси», которому также принадлежит бренд Uber) не участвовали в проведении и анализе результатов данного исследования. Считаем, что проведение такого рода исследований должно проходить при участии всех агрегаторов такси – на основании открытого многостороннего договора, который будет гарантировать непредвзятость результатов исследования», - сказали в пресс-службе компании.

В «Максим» посетовали, что после проведения таких исследований компании не передаются сведения о нарушителях, чтобы менеджеры могли провести проверку и принять меры.

Необходимые меры

Компании также назвали ряд мер, которые, по их мнению, помогут повысить качество, безопасность и легальность услуги такси.

Так, в «Максим» считают, что ситуацию может изменить по существу только создание единой федеральной базы такси в системе МВД, объединяющей в цифровой профиль всю необходимую информацию о водителях и автомобилях такси, с подключением к ней всех участников рынка. «Цифровая отрасль должна уже регулироваться цифровыми методами, тогда это все обретет смысл», - считают в сервисе.

Кроме того, уверены в компании, необходим допуск к оказанию услуги такси самозанятых граждан без регистрации ИП. «В настоящее время фактически самозанятые не могут получить разрешение на деятельность такси, поскольку действует устаревший закон от 2011 года, по которому разрешение может получить только юрлицо или ИП. Практически эксперимент по самозанятости до сих пор не распространяется на сферу такси», - сетуют в компании.

В «Везет» уверены, что реальной помощью в отслеживании нелегалов может быть инструмент автоматической проверки водительских удостоверений и выданных разрешений. «Например, единая интерактивная база перевозчиков. О ней много говорят, но считаем крайне важным обратить внимание на соблюдение законных ограничений обработки персональных данных и на удобство получения этих данных, например, через API. Только машиночитаемый формат такой информации может сделать такую проверку оперативной и точной», - сказали в пресс-службе сервиса.

<https://ria.ru/20200305/1568173639.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.04.03; ЭКСПЕРТЫ УЗНАЛИ, СКОЛЬКО ТАКСИ ВОЗЯТ МОСКВИЧЕЙ БЕЗ РАЗРЕШЕНИЙ

Около трети такси в Москве, подключенных к крупным агрегаторам, возят пассажиров без разрешений. К такому выводу пришли в «Транспортной ассоциации московской агломерации» (Ассоциация ТАМА, один из учредителей - «Мосгортранс») по итогам исследования работы онлайн-сервисов заказа такси за последние пять месяцев.

«Около трети такси в Москве, подключенных к крупным агрегаторам, возят пассажиров без разрешений», - сказано в релизе. Исследование основано на «контрольных закупках» услуг 8 крупнейших участников рынка – «Яндекс.Такси», Uber, Gett, «Ситимобил», «Везет», inDriver, «Максим», «Таксовичкоф». Заказы размещались через мобильные приложения сервисов. Проверка наличия или отсутствия разрешения проводилась на основании сведений из официального реестра на сайте правительства Москвы. В выборку попали 250 автомобилей такси, работающих в столице.

«Основные нарушения были зафиксированы у агрегаторов inDriver (доля таких машин составила 34,6%), «Везет» (29,5%), «Ситимобил» (27,1%). При этом лидером по

нарушениям стал агрегатор «Максим» – доля машин без разрешений в парке превышает 80%», - говорится в сообщении ассоциации.

«По данным проверок, меньше всего проблем с разрешениями у Uber (1,9%) и «Яндекс.Такси» (3,1%), далее по рейтингу идут агрегаторы, которые находятся в средней группе – «Таксовичкоф» (20,1%) и Gett (20,9%)», - добавили а ассоциации.

Исследование проведено в рамках мониторинга таксомоторных перевозок, о котором Московская торгово-промышленная палата (МТПП) и агрегаторы такси договорились летом 2019 года.

Ассоциация содействия развитию транспортной отрасли «Транспортная ассоциация московской агломерации» (Ассоциация «ТАМА») учреждена в июле 2013 года ГУП города Москва «Мосгортранс» и ООО «Гепарт». Целью ее создания является консолидация представителей транспортного сообщества и смежных отраслей по содействию их эффективного и динамичного развития.

<https://ria.ru/20200304/1568161714.html>

МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; 2020.04.03; РАСКРЫТЫ ПОДЛИННЫЕ ЗАРАБОТКИ МОСКОВСКИХ ТАКСИСТОВ; «РАБЫ НА ПТИЧЬИХ ПРАВАХ»

Государство с новой силой — и новыми подходами — взялось за рынок такси. Реформе дал отмашку лично Президент России **Владимир Путин**. В конце февраля он заявил, что число аварий с участием таксомоторов в 2019 году выросло в полтора раза и **Минтранс**у нужно что-то с этим делать. Проект нового федерального закона о легковом такси уже лежит на рассмотрении в Госдуме — в нем планируется, в частности, возложить на службы заказа такси ответственность за соблюдение водителями графика труда и отдыха, заставить эти службы официально оформлять трудовые отношения с таксистами. Возможно, фактически вырастут и требования к лицензированию этого вида перевозок.

Обычный рабочий день, обычный московский проспект. Длинная дорога в такси от «Кузьминок» до Большой Пироговской улицы. Машина — в меру потертая жизнью желтая малолитражка. На передних сиденьях двое пожилых мужчин: один — невысокий, в немодных пластмассовых очках — за рулем, другой — баскетбольного роста и без очков — на «штурманском» месте справа. Водитель — случайный, пассажир — особый: Виталий Васильевич Ключев работал в такси (от водителя до директора таксопарка и предпринимателя) с 1965 по 2010 годы. Сейчас на пенсии, а на Пироговку из восточного пригорода ездит в поликлинику. Маршрут — стандартный.

Поездка, впрочем, получается небыстрая. 50 метров едем — 5 минут стоим. Можно свернуть, можно обогнуть — но каждый взгляд в навигатор, если на ходу, оборачивается опасным вилянием из полосы в полосу. Водитель сопит и видимым образом страдает.

— Коллега, ну что же вы, — не выдерживает Ключев. — Как вы ездите? Я же вижу: вам еще хуже, чем мне. Вы же знаки еле видите, а еще спина болит, меня не обманешь. Ну, пора уже на покой, пора, говорю вам, — сам такой был! Нельзя водить в таком состоянии! — Может, и пора, — тихо говорит шофер. — Самому надоело, и город не тот уже. А на что жить тогда?..

После того как в начале марта один из крупнейших агрегаторов такси в Москве сделал доступными для просмотра рейтинги не только водителей, но и пассажиров, многие из нас узнали о себе кое-что новое. «Хамит», «чаевых не дождетесь», «воняет, после него полчаса проветривал салон»... Пассажиры чаще всего отзывы писать ленятся — но ведь мы можем порассказать не меньше. Конечно, если едем не совсем в бессознательном состоянии.

— Вызвал такси в четыре часа утра в аэропорт, — рассказывает программист Александр Острцов. — Сажусь, едем, свернули с МКАД к «Домодедово»; чувствую — водитель едет как-то неуверенно. Гляжу — спит! Я руль перехватываю, растолкал его: «Сколько, — спрашиваю, — уже за рулем?!» — «Со вчерашнего утра». Я ему: «Так, давай на обочину,

меняемся местами. Я за руль, ты отсыпайся на заднем сиденье. Не хватало еще аварию устроить!» Так и доехали — каршеринг практически. Уходя, взял с него обещание хоть часок поспать...

— Из Крылатского нужно было доехать до Склифа, — рассказывает хирург Леонид Т. — Сажусь в такси, водитель смотрит в навигатор — там проложен маршрут через Третье кольцо. Говорю ему: «Время — полдень, сейчас там пробки, засядем на час!» Он говорит: «А я езжу только по навигатору». Как я сказал, так и получилось: полтора часа продирались, чуть не опоздал на операцию...

У Виталия Клюева — целая коллекция смешных и не очень «косяков» современных таксистов. «Каждый раз, как сажусь в такси, одно и то же, — рассказывает ветеран отрасли. — «Бензина нет, можно заедем на заправку?..» Кажется, у них утром пустые карманы, даже «залиться» в отсутствие клиента не на что. Дальше: техника вождения — это иногда просто караул. Для таксиста-профессионала — недопустимо! Коробку-автомат в пробке постоянно переключает в «нейтраль», потом долго включает обратно. Какой смысл в этом — непонятно. Даже «дворниками» не умеют пользоваться, автоматического режима не знают, вручную каждый раз «машут» щетками. А навигаторы — это вообще болезнь нашего века. Такое впечатление, что таксисты разучились водить без этой коробочки, не знают города. Хотя это вообще-то первый навык таксиста — знать маршруты и хотя бы основные улицы (а лучше все) без помощи навигатора».

Без таксометра

В Москве и Московской области (на практике для транспортников это один гигантский регион) около 150 тысяч легковых такси (это если мы не берем совсем уж нелегальных «бомбил»). Это очень много: по расчетам транспортников, сделанным перед предыдущей реформой такси, около 10 лет назад, Москве нужно 40 тысяч таксомоторов. Еще столько же — по области (площадь больше, а потребность меньше). А 150 тысяч — это еще почти вдвое больше. В этом, возможно, одна из главных причин кризиса отрасли, уверен Виталий Клюев: конкуренция «за еду» чересчур велика.

— Фактически такси как вида транспорта в Москве сейчас нет, — говорит эксперт (еще до ухода на пенсию он стал профессиональным историком столичного такси, автором множества публикаций об отрасли). — Дело в том, что такси как система — это большой, сложный организм, работа которого направлена на перевозку пассажиров с комфортом и гарантиями. В систему такси входят таксопарки-перевозчики, гарантирующие пассажиру стандарт услуг, а таксистам — нормальные условия труда. Таксометр — прибор, показывающий пройденный путь или время стоянки и тариф, — является символом этого вида перевозок хотя бы на том основании, что именно этот прибор делает работу такси прозрачной. Сейчас таксометра или какого-либо обоснования тарифов пассажир не видит. Что касается водителей, то они превратились из полноценных сотрудников таксопарков в формально индивидуальных предпринимателей, а фактически в рабов на птичьих правах.

Виталий Клюев рассказывает: в позднесоветские годы объединение «Мосавтолеттранс», то есть городское такси Москвы, имело более 20 таксопарков и несколько комбинатов (в каждом парке — от 500 до 1000 машин, в комбинатах чуть меньше). Это не считая головной организации и многочисленных вспомогательных предприятий. Работа была организована так, что прямой обязанностью таксиста было только водить машину. Ежедневная мойка и ТО, ремонт, замена автомобиля раз в несколько лет — все это таксист, конечно, организовывал (в том числе вовремя «подмазывая» нужных специалистов и начальство), но он никогда не оставался один на один с машиной. Результат гарантировала система за счет масштаба. И приносило московское такси, по словам Клюева, до 150 млн советских рублей в год — это около 150 новеньких кооперативных домов на 200 квартир в ценах 70-х годов прошлого века.

— Я помню тот момент, когда Москва своими руками убила систему такси, — говорит Виталий Клюев. — Это было самое начало 90-х, только что прогремел «бунт таксистов»,

вызванный подорожанием бензина и сигарет. Мэрия немного испугалась нас и сильно возненавидела. И было решено приватизировать таксопарки, а водителям дать возможность приватизировать машины. И многие ребята решили: ух ты, это же я теперь всю выручку могу себе оставлять, никакого плана, ничего! Ура! А взяли машины — и понеслось: ремонт, мойка теперь за свой счет, замена машины тоже. А кто же это посчитал вначале? Никто не посчитал, наивные были! В результате через пару лет машину таксист укатал, а менять не на что — кредит ему не дадут, да и какие тогда проценты были — 100, 200, да в месяц, а не в год. Очень многие так ушли из такси, правда, не пропали — почти всех разобрали чиновники и бизнесмены как персональных водителей. Некоторый ренессанс такси произошел в 2000-х годах, когда в Москве существовало несколько успешных частных таксопарков, считает эксперт. Развивались службы телефонного заказа такси, формировался рынок. Но с появлением интернет-агрегаторов, которые быстро монополизировали заказ такси за счет рекордно низких цен и быстрой подачи, таксопарки начали приходить в упадок. Сказалась конкуренция за счет малоопытных водителей из регионов и ближнего зарубежья, которые по своим профессиональным качествам таксистами вовсе не являются.

— Чудом держатся один-два парка, где есть полноценная работа такси, с наемными водителями и собственными машинами, — рассказывает Виталий Ключев. — Но и то одному из предприятий, например, угрожает выселение «под застройку», другое погрязло в имущественных конфликтах. А то, что ездит сейчас по городу в таком бешеном количестве, — это не такси. Там даже пассажир называется не пассажиром, а каким-то «фрахтователем», как будто он заказывает контейнерную перевозку. Законодательную базу нужно менять полностью.

Где справедливость?

На рынке такси сейчас сложилась уникальная ситуация: недовольны все. Показывают убытки даже агрегаторы — крупнейшие IT-платформы, которые соединяют пассажиров с водителями (или таксопарками) и диктуют всем тарифную и ценовую политику. Откуда в таком случае убытки? Виталий Ключев утверждает, что главная причина в слишком «парадных» ценах, которые устанавливают агрегаторы: монополии на этом рынке нет (хотя все крупнейшие игроки о ней, конечно, мечтают), поэтому, единожды задав планово-убыточный тариф, переиграть его довольно сложно: обгонят конкуренты. Ведь клиенту обычно интересна прежде всего цена.

Автомобильный правозащитник Петр Шкуматов в прошлом году начал эксперимент: зарегистрировался в качестве водителя такси и исследует индустрию «с изнанки». За декабрь 2019 года, рассказывает Шкуматов, средняя выручка его как водителя такси составила 581 рубль в час после вычета комиссии агрегаторов. При нормальном рабочем дне (8 часов/22 рабочих дня) и двух выходных выручка за месяц составила бы 102 256 рублей. Вычитаем аренду автомобиля (1500 руб./сутки) и бензина, затем НАЛОГИ (6% от выручки), получаем меньше 40 тысяч рублей, или (из расчета 176 часов работы в месяц) немногим более 200 рублей в час.

— Это всего чуть больше, чем в фастфуде, — подытоживает Шкуматов. — В ноябре у меня было по такой же схеме — 181 руб./час. Это мы говорим о правильном графике 8x5. При работе по графику 12x6, как работают почти все таксисты в экономклассе, у водителя получилось бы заработать 95 395 рублей за 312 часов работы (!), или 306 рублей в час. Это не так плохо, конечно, но надо понимать, что эти 100 тысяч водитель такси в декабре заработал бы, по сути, каторжным трудом, работая по 12 часов 6 дней в неделю. Именно про такие суперзарботки и рассказывают вам водители во время поездок, не учитывая то, что при работе по такому убойному графику их рано или поздно ждет либо инфаркт, либо столб.

Кроме того, по словам Шкуматова, логика программного обеспечения агрегаторов делает водителя по умолчанию виноватым при любом конфликте с пассажиром. Пассажир

требует подать машину туда, где запрещена остановка? Плати штраф или готовься к понижению рейтинга в системе. Странные личности кладут водителю в багажник непонятный пакет и просят отвезти по указанному адресу (а вдруг наркотики или бомба? а вдруг на соседней улице полицейская засада? кто хочет пойти под суд?) — а при отказе водителя «минусуют» его в системе. Провоцирующее поведение в стиле «Вези, мразь!» — то же самое, сначала водителю обрушат рейтинг (а он определяет, какие заказы ему дадут и дадут ли вообще), потом будут разбираться.

— Еще одна ситуация, которая делает водителя крайним: пассажир заказывает такси, машина приезжает, а потом «абонент не абонент» и заказ отменить нельзя ранее, чем через N минут, иначе минус в активность, карму, меньше заказов, ближе к блокировке, — рассказывает Шкуматов. — В результате вчера я потерял час на два фейковых заказа, сжег массу бензина, а имени и телефона пассажиров (в смысле, кому морду бить) я даже и не знаю. И такому пассажиру даже и не будет ничего за то, что он сделал. Завтра все агрегаторы будут рады получить от него еще один заказ за 49 рублей до метро.

Эти и другие ситуации необходимо регламентировать в новом законопроекте о такси — только будет ли это? Доживем ли? Непонятно: законопроект о такси проходит очередную серию согласований, «круглых столов» и становится идеально круглым, не мешающим работать главным игрокам рынка.

И все за одного

При этом именно такси — та система, которая, дай ей волю (и четкое, по образцам старых ремесленных цехов, лицензирование), может отлично сама себя отрегулировать. В этом уверен Виталий Ключев, наблюдавший такси и в эпоху советского порядка, и в лихие постсоветские годы.

— В девяностые был абсолютный бардак, конечно. Оружие приходилось возить в багажниках, потому что мало ли какой клиент попадет. Многие ребята пропадали просто. Но защитить себя таксисты всегда умели. Помню, как у одного из дорогих ресторанов кто-то из клиентов заспорил с одним водителем, слово за слово, начал махать руками. Воинственный такой мужик был, с гонором. И мгновенно, как по свистку, собралось человек 30–40. Один наш отчаянный «мастер», шикарный человек, с иголки одетый всегда, подошел просто и спрашивает: «Ну, кто таксиста обидел?» И все, ему было достаточно, конфликт был исчерпан.

Самоорганизация вполне работала и в знаменитых, самых доходных местах — на вокзалах и в аэропортах. Была, по словам Ключева, понятная система: сколько водителей работает в зоне прилета, кто поименно. За эти места платили неофициальный сбор специальным людям, которые распределяли машины к прибывающим пассажирам. Свою долю, конечно, получала и милиция — они же следили, чтобы такси было на площадке ровно столько, сколько надо. Тариф был при этом вполне государственный, но умелые водители чисто психологическими приемами могли его увеличить в несколько раз, притом вполне в рамках закона.

— Вот с бандитами, которые пришли в 90-е, ни таксисты, ни государство по-прежнему поделаться ничего не могут, — констатирует Ключев. — На прилете стоят громилы, которые называются именем известного агрегатора, а тариф берут грабительский. И никто ничего как будто не знает и сделать не может.

А что в самом деле станет, если вернуть ту проверенную «цеховую» систему, в рамках которой таксист был большим человеком, с полным пакетом трудовых прав и хорошим доходом? С точки зрения пассажиров, в первую очередь вернуться получасовые и дольше ожидания такси, а тарифы заметно вырастут. Да, отвечают таксисты, но это плата за то, что отрасль будет «белой», более справедливо и человечно устроенной. Готовы ли мы — все — на такой общественный договор? Пока непонятно.

<https://www.mk.ru/moscow/2020/03/03/raskryty-podlinnye-zarabotki-moskovskikh-taksistov.html>

ТАСС; 2020.04.03; ТРИ СТАНЦИИ МЦД С ПЕРЕСАДКАМИ НА МЕТРО ПЛАНИРУЕТСЯ ОТКРЫТЬ В МОСКВЕ В 2020 ГОДУ

Три новые станции Московских центральных диаметров (МЦД) с пересадками на метро планируется открыть в столице в 2020 году. Об этом ТАСС сообщил заммэра столицы Максим Ликсутов.

«Три новые станции МЦД с пересадками на метро планируется открыть в 2020 году: Славянский бульвар на МЦД-1, Щукинская и Печатники на МЦД-2», - сказал он.

По словам Ликсутова, со станции Щукинская МЦД-2 можно будет пересесть на одноименную станцию Таганско-Краснопресненской линии метро. Расстояние между станциями составит 200 метров.

Переход со станции Славянский бульвар МЦД-1 на одноименную станцию Арбатско-Покровской линии планируется организовать в «теплом контуре». Уже построен переход, по которому можно будет с комфортом пройти под ж/д путями. В нем планируется установить турникеты и билетные терминалы. Для маломобильных пассажиров в тоннеле установят лифты.

Станция Печатники МЦД-2 будет расположена в непосредственной близости от одноименной станции Люблинско-Дмитровской линии метро.

Сейчас на МЦД-1 и МЦД-2 работают 58 станций, с 19 из них можно перейти на метро и Московское центральное кольцо. В будущем количество станций будет увеличено до 66, а число пересадок - до 27. Чтобы пересадка с МЦД на метро и МЦК была бесплатной, пассажир может оплатить поездку по тарифу «Кошелек» карты «Тройка».

<https://tass.ru/moskva/7894991>

КОММЕРСАНТЪ; СЕРГЕЙ КАЛАШНИКОВ; 2020.04.03; В КУРСКЕ ПЛАНИРУЮТ СОЗДАТЬ ЕДИНОГО ОПЕРАТОРА МУНИЦИПАЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Администрация Курской области и мэрия Курска планируют объединить три муниципальных предприятия — АО «КПАТП-1», МУП «ПАТП города Курска» и МУП «Курскэлектротранс» — в единого муниципального перевозчика общественного транспорта. Об этом сообщает пресс-служба облправительства.

Губернатор Роман Старовойт на совещании сообщил, что вчера проверил, как работает городской общественный транспорт, проехав на «ПАЗе» от центра до конечной по одному из маршрутов. «Пообщался с пассажирами, которые жаловались на прекращение работы транспорта после 8 вечера и техническое состояние автобусов. С горожанами полностью согласен, и вообще считаю, что «ПАЗики» нельзя назвать полноценным общественным транспортом. Сейчас я работаю над изменением ситуации,— сказал губернатор.— Невероятно важно сохранить в Курске трамвай. Исследования в разных странах показывают, что это один из самых эффективных видов городского транспорта. И точно самый комфортный. Но из 84,6 км рельсов более 60 км у нас изношены».

Также власти сообщили о параметрах обновления общественного транспорта в Курске. Мэрия направила в **Минтранс** заявку на приобретение в лизинг 25 новых троллейбусов и 34 автобусов в лизинг.

<https://www.kommersant.ru/doc/4276803>

РИА НОВОСТИ; 2020.05.03; РЖД ПРЕДОСТАВЯТ СКИДКУ 50% НА БИЛЕТЫ ДЛЯ ШКОЛЬНИКОВ В ЛЕТНИЙ СЕЗОН

РЖД открыли продажу билетов для школьников со скидкой 50% на период летних школьных каникул, сообщила пресс-служба холдинга.

«Холдинг «РЖД» предоставит скидку в размере 50% на проезд детей в возрасте от 10 до 17 лет включительно в период летних школьных каникул. Такое решение принимается пятый год подряд для повышения транспортной мобильности населения и популяризации внутреннего туризма», - говорится в сообщении.

Скидка предоставляется при покупке билетов в плацкартные, общие вагоны, вагоны с местами для сидения, а также в вагоны второго и третьего классов электропоездов дальнего следования поездов формирования «Федеральной пассажирской компании» (ФПК, «дочка» РЖД по перевозкам пассажиров в дальнем следовании»), курсирующих по территории России (за исключением скоростных и высокоскоростных поездов).

Льгота предоставляется в период с 1 июня по 31 августа 2020 года. В поездах, следующих транзитом, скидка предоставляется по территории РФ.

Впервые РЖД предоставили скидку 50% на проезд детей в этот период в 2016 году. Ранее право льготного проезда предоставлялось только в учебный период - с 1 сентября по 31 мая. «За четыре года, которые действует эта скидка, по специальному тарифу мы перевезли десять миллионов юных пассажиров», - отметил генеральный директор - председатель правления РЖД Олег Белозеров, слова которого приводятся в сообщении.

<https://ria.ru/20200304/1568161560.html>

ТАСС; 2020.04.03; СОЕДИНЯЮЩИЕ ЯРОСЛАВСКУЮ И ВЛАДИМИРСКУЮ ОБЛАСТИ ЭЛЕКТРИЧКИ ПРОДОЛЖАТ ХОДИТЬ МЕЖДУ РЕГИОНАМИ

Электрички из Ярославля до Александрова Владимирской области, которые ранее планировалось отменить, продолжают ходить между регионами. Об этом на своей странице в Facebook написал во вторник губернатор Дмитрий Миронов.

Как уточнили ТАСС в пресс-службе регионального правительства, отменить два рейса планировалось с 1 апреля, так как наполняемость вагонов была неполная. По просьбам граждан рейсы будут сохранены.

«Электрички до Александрова и обратно сохраняем. Мы продолжим субсидировать два рейса - утренний, отправлением из Ярославля в 4:23, и вечерний с прибытием в 22:20. Вопрос об их ликвидации встал из-за желания оптимизировать бюджетные расходы. Эти маршруты являются дотационными, а до Александрова в течение дня ходят еще пять поездов, однако ряду пассажиров эти рейсы оказались крайне важны», - написал Миронов. По словам главы региона, на курсирующих между Ярославлем и Александровом электричках многие люди ежедневно ездят на работу. «Мы прислушались к пожеланиям этих людей и нашли возможность сохранить рейсы 6001 и 6012. Время отправления и прибытия остается прежним», - добавил Миронов.

<https://tass.ru/ekonomika/7892821>

ТАСС; 2020.04.03; РЖД ИНВЕСТИРУЮТ В ПЕРМСКИЙ КРАЙ 7,5 МЛРД РУБЛЕЙ В 2020 ГОДУ

«Российские железные дороги» (РЖД) инвестируют в 2020 году в развитие Свердловской железной дороги (СвЖД) на территории Пермского края 7,5 млрд рублей, что на 7,1% больше, чем в 2019 году. Средства будут направлены на увеличение пропускной способности магистрали, обеспечение безопасной работы транспорта, сообщила журналистам во вторник пресс-служба СвЖД.

«Инвестиции ОАО «РЖД» в развитие Пермского региона СвЖД в 2020 году составят 7,5 млрд рублей, что на 7,1% превышает объем вложений прошлого года. Основные проекты реализуются в целях увеличения пропускной способности Свердловской магистрали, обеспечения устойчивой и безопасной работы железнодорожного транспорта. В течение года в Прикамье планируется обновить более 30 участков железнодорожного пути, сумма инвестиций составит 2,5 млрд рублей», - отмечается в сообщении.

По данным пресс-службы, в 2020 году предусмотрено 1,5 млрд рублей на завершение проектирования и начало строительства объектов первого этапа на участке Пермь-Соликамск в Березниковско-Соликамском узле, что позволит увеличить пропускную способность участка, повысить скорость доставки грузов предприятий Верхнекамья. На развитие Пермского железнодорожного узла со строительством моста через Каму

направят более 1 млрд рублей, уже выполнены инженерные изыскания, разработаны основные проектные решения. Также РЖД планирует провести проектно-изыскательские работы по реконструкции вокзального комплекса «Пермь-2», техническое перевооружение тяговых подстанций Шамары, Пермь-Сортировочная, Углеуральская, Вогулка, Кез, модернизировать санитарные помещения вокзалов Кунгур, Менделеево, Оверята, Пашия, Курья, Углеуральская. На проекты социального развития такие как реконструкция главного корпуса больницы «РЖД Медицина» и строительство четырех двухквартирных жилых домов в Верещагино, реконструкция детского лагеря в Кукуштане, выделено свыше 200 млн рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/7891023>

ТАСС; 2020.04.03; МОДЕРНИЗАЦИЯ ДВУХ ТЭЦ ДЛЯ ЭЛЕКТРИФИКАЦИИ Ж/Д ПУТЕЙ КРЫМА ОБОЙДЕТСЯ В 16 МЛРД РУБЛЕЙ

Модернизация Симферопольской и Камыш-Бурунской ТЭЦ, которая позволит обеспечить электроэнергией железную дорогу в Крыму, оценивается ориентировочно в 16 млрд рублей, сообщил журналистам в среду гендиректор «КрымТЭЦ» Тарас Целый.

Ранее в компании предложили модернизировать эти две станции, чтобы электрифицировать железнодорожные пути в восточной части Крыма. Соответствующие проекты уже разработаны.

«По Симферопольской ТЭЦ, которая [в результате модернизации должна получить мощности] 90 МВт, - 7,5 млрд цена <...> [Стоимость модернизации Камыш-Бурунской ТЭЦ] в ценах 2016 года составляет 8,5 млрд рублей, но это 120 МВт», - сказал Целый.

Таким образом, суммарная мощность, которая дополнительно будет производиться на полуострове после модернизации двух станций, составит 210 МВт. По данным Целого, также к 2024 году на полуострове ожидается профицит электроэнергии до 45 МВт при условии полной загрузки энергомоста. Суммарная потребность для электрификации железной дороги, по его информации, - около 230 МВт.

После Крымского моста, благодаря строительству которого поезда после пятилетнего перерыва вновь могут ходить в регион, железная дорога от города Керчь на самом востоке полуострова идет в северную часть Крыма до Джанкоя, и, делая крюк, возвращается в южную часть полуострова - до Симферополя, потом идет до Севастополя. Крымский мост и часть дороги до Джанкоя не электрифицированы, дорога от Джанкоя до Севастополя электрифицирована, но поезда ходят на постоянном токе, в то время как с другой стороны моста железнодорожные сети работают с использованием переменного тока.

Ранее руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта (**Росжелдор**) Владимир **Чепец** сообщал, что рассматривается вариант провести работы в два этапа. На первом будет электрифицирован Крымский мост и участок Керчь - Джанкой, на втором планируется заменить оборудование на участке Джанкой - Севастополь. В результате по всей Крымской железной дороге поезда будут ходить, используя переменный ток.

<https://tass.ru/ekonomika/7900709>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7899973>

ИНТЕРФАКС; 2020.04.03; РЖД К 2025Г ПОЛНОСТЬЮ ОБНОВЯТ ПАРК ЛОКОМОТИВОВ В КУРГАНСКОМ УЗЛЕ ЮЖНОГО ХОДА ТРАССИБА

ОАО «РЖД» к 2025 году планирует полностью обновить локомотивный парк депо «Курган» в рамках инвестиционной программы, сообщила пресс-служба Южно-Уральской железной дороги (ЮУЖД, филиал РЖД).

С начала 2020 года в депо поступили восемь новых электровозов постоянного тока 2ЭС6 «Синара», а до конца года поступят еще 32 электровоза.

В сообщении отмечается, что в курганском регионе по Транссибу (его южному ходу) проходит основной участок тяжеловесного движения на ЮУЖД, где новая техника позволит повысить эффективность вождения составов.

«Локомотивы предназначены для грузовых поездов и рассчитаны на вождение составов повышенного веса. Техника адаптирована для эксплуатации на участках со сложным профилем пути в суровых климатических условиях Урала и позволяет увеличить максимальный вес грузовых поездов до 8 тыс. тонн (для сравнения, средний вес грузового поезда - 4,4 тыс. тонн)», - отмечается в пресс-релизе.

Электровозы 2ЭС6 работают по четырем направлениям, которые связывают станцию Курган со станциями Петропавловск, Челябинск, Каменск-Уральский и Пресногорьковская.

ЮУЖД действует на территории семи российских регионов: Челябинской, Курганской, Оренбургской, частично Самарской, Саратовской, Свердловской областей, Башкирии, а также Северного Казахстана.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ural-news/7899565>

ИНТЕРФАКС; 2020.04.03; «ЖЕЛДОРОГИ ЯКУТИИ» НАМЕРЕНЫ ПРИВЛЕЧЬ КРЕДИТНУЮ ЛИНИЮ НА 500 МЛН РУБЛЕЙ

АО «АК «Железные дороги Якутии» (МОЕХ: ZHDY) (ЖДЯ) объявило запрос предложений на предоставление возобновляемой кредитной линии на сумму 500 млн рублей, говорится в материалах на сайте госзакупок.

Средства компания привлекает на финансирование текущей деятельности, в том числе капитальных затрат. Срок кредитования - до 31 марта 2023 года с правом досрочного погашения.

Согласно тендерной документации, начальная (максимальная) цена контракта составляет 620 млн рублей. При этом ставка не должна превышать 8% годовых.

Заявки принимаются до 23 марта 2020 года, в этот же день планируется подвести итоги запроса предложений.

ТАСС; 2020.04.03; ПСКОВСКИЙ АЭРОПОРТ НАЧАЛ ОБСЛУЖИВАТЬ РЕЙСЫ В КРУГЛОСУТОЧНОМ РЕЖИМЕ

Псковский аэропорт имени княгини Ольги начал обслуживать рейсы в круглосуточном режиме благодаря новому светосигнальному оборудованию, которое прошло сертификацию. Работа в таком режиме позволит региону увеличить число существующих рейсов и открыть новые маршруты, говорится на странице губернатора Михаила Ведерникова в Instagram.

До настоящего момента рейсы гражданской авиации обслуживались аэропортом только в светлое время суток. В феврале 2019 года псковские власти подали заявку в **Росавиацию** на сертификацию светосигнального оборудования аэродрома, который используется совместно Минобороны РФ и компанией «Псковавиа». Ранее представители госкомитета Псковской области по транспорту поясняли ТАСС, что оборудование было установлено военными для осуществления своих полетов. При этом гражданские суда не могли пользоваться данной системой, так как для этого требовалось получение сертификации.

«Более года напряженной работы - поиска финансирования, разработки дополнительных проектов, согласования с Минобороны РФ и **Росавиацией** - в нашем аэропорту сертифицировано светосигнальное оборудование. Это значит, что теперь аэропорт может принимать гражданские воздушные суда в круглосуточном режиме. Это дает существенные дополнительные возможности по развитию новых маршрутов и направлений», - написал глава региона.

Он также добавил, что в ближайшее время будет увеличено число рейсов между Псковом и Москвой. На данный момент авиасообщение между городами осуществляется трижды в неделю. «Уже с марта появится новое (более удобное) расписание по маршруту Псков - Москва. Будет 4 рейса в неделю, а с мая - 5 рейсов. С начала лета запускаем Псков - Калининград. Прорабатываем Псков - Анапа, Псков - Симферополь», - отметил Ведерников.

В конце 2019 года председатель комитета по транспорту и дорожному хозяйству Псковской области Борис Елкин сообщал ТАСС, что пассажиропоток псковского аэропорта по итогам года составил более 26 тыс. человек, что в 4 раза больше по сравнению с аналогичным показателем прошлого года. Рекордного роста удалось достичь, в частности, за счет увеличения числа рейсов и открытия маршрута Псков - Сочи.

<https://tass.ru/ekonomika/7897653>

ТАСС; 2020.04.03; РОСАВИАЦИЯ АНУЛИРОВАЛА СЕРТИФИКАТ ЭКСПЛУАТАНТА АВИАКОМПАНИИ «ГЛОБУС» ПОСЛЕ СЛИЯНИЯ С S7

Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) аннулировало сертификат эксплуатанта (документ, дающий авиакомпании право на взлет-посадку самолетов) авиакомпании «Глобус» в связи с объединением с холдинговой компанией S7 Group, сообщается на сайте **Росавиации**.

«Приостановить действие сертификата эксплуатанта ? 515 ООО «Глобус» по заявлению эксплуатанта» - говорится в сообщении.

Холдинговая компания S7 Group объединит свои авиакомпании «Сибирь» и «Глобус». При этом слияние произойдет путем перевода парка (а не в форме объединения юридических лиц) - все самолеты «Глобуса» будут переведены в сертификат эксплуатанта «Сибири».

Парк S7 Group включает в себя 61 самолет Airbus, 23 лайнера Boeing и 17 - Embraer. Всего в парке группы 101 воздушное судно.

ТАСС; 2020.04.03; UTAIR БУДЕТ ПЕРЕВОЗИТЬ ПАССАЖИРОВ ИЗ ГРОЗНОГО НА САМОЛЕТАХ БОЛЬШЕЙ ВМЕСТИМОСТИ

Авиакомпания Utair в 2020 году заменит самолеты направления Москва - Грозный на воздушные суда большей вместимости. Уже в апреле грозненский аэропорт будет обслуживать новый Boeing 737-800 на 186 мест, сообщила в среду пресс-служба главы и правительства республики по итогам рабочей встречи министра транспорта и связи Чечни Рамзана Черхигова с президентом авиакомпании Павлом Пермяковым.

«На данный момент у нас летает самолет Boeing 737-500 вместимостью 117 человек. В конце 2020 года планируется поступление новых Boeing 737-800, и все суда будут заменены на новые. Уверен, снижение тарифов значительно увеличит количество пассажиров, пользующихся воздушным транспортом», - передает пресс-служба слова Черхигова.

Как сообщается, парк аэропорта Грозного уже до конца весны пополнится новым самолетом с увеличенным количеством пассажирских мест.

«С учетом увеличения количества пассажиров, пользующихся авиатранспортом при поездках в Чеченскую Республику и обратно, в апреле 2020 года грозненский аэропорт будет обслуживать самолет Boeing 737-800 вместимостью 186 пассажиров», - цитирует также пресс-служба министра.

Пассажиропоток грозненского аэропорта в 2018 году увеличился на 30% и составил 458 тыс. пассажиров. В 2019 году ожидался рост до 600-700 тыс. человек. В аэропорту ежедневно выполняется в среднем более 10 рейсов различных ави

<https://tass.ru/v-strane/7899811>

ИНТЕРФАКС; 2020.04.03; «ИРАЭРО» С КОНЦА МАРТА НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ НОВОГО УРЕНГОЯ В МОСКВУ

Авиакомпания «ИрАэро» с 29 марта открывает регулярные рейсы из Нового Уренгоя в московский аэропорт «Домодедово», сообщила пресс-служба аэропорта Нового Уренгоя. Полеты в летнем расписании запланированы с частотой до пяти раз в неделю. Так, в апреле рейсы будут выполняться по пятницам и воскресеньям, в мае добавится третья частота - по средам. С июня рейсы будут ежедневно, кроме понедельника и среды.

Время в пути составит 3,5 часа. Перелеты будут осуществляться на воздушных судах Sukhoi Superjet 100 вместимостью 100 человек.

Согласно данным сайта аэропорта Нового Уренгоя, отсюда в Москву регулярно летают авиакомпании «Ямал», S7 и «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT).

Парк воздушных судов «ИрАэро» (базируется в Иркутске) состоит из самолетов трех типов: SSJ-100, Ан-24/26/26-100 и Bombardier CRJ-200.

Аэропорт Нового Уренгоя построен в 1980 году, является крупнейшим авиатранспортным узлом ЯНАО, обслуживает более 50% всех авиаперевозок округа. 100% акций аэропорта принадлежит департаменту имущественных отношений округа.

Как сообщалось, в январе 2018 года ООО «Уренгойаэроинвест» (входит в холдинг «Аэропорты регионов» группы «Ренова» Виктора Вексельберга) победило в конкурсе на реконструкцию аэропорта Нового Уренгоя в рамках концессии. Объекты аэропорта переданы в аренду инвестору на 30 лет, а затем должны быть возвращены в собственность округа. Предполагается, что «Уренгойаэроинвест» вложит в реконструкцию 7,223 млрд рублей. В результате первого этапа реконструкции пропускная способность аэропорта вырастет с текущего показателя 150-200 человек в час до 800, аэропорт сможет принимать все типы среднемагистральных пассажирских самолетов.

Соглашение предусматривает второй этап реконструкции, который будет реализован, если пассажиропоток достигнет показателя 1,45 млн человек в год. На этом этапе предполагается создание международного терминала, увеличение пропускной способности до 1,2 тыс. человек в час, а также удлинение взлетно-посадочной полосы до 3 км.

ТАСС; 2020.04.03; КАЛИНИНГРАД ЗА ДВА ГОДА В 6,5 РАЗА УВЕЛИЧИЛ СЕТЬ ПОЛЕТОВ ИЗ РЕГИОНА

Сеть авиаперевозок из Калининграда в другие российские регионы за два года выросла в 6,5 раза, власти также рассчитывают на расширение географии полетов в европейские страны за счет введения так называемой седьмой степени свободы воздуха для аэропорта Храброво. Об этом сообщил во вторник ТАСС губернатор области Антон Алиханов.

«Маршрутная сеть [аэропорта Храброво] за два с половиной года выросла в 6,5 раза. Мы сейчас активно летаем не только в Москву и Санкт-Петербург. Это Екатеринбург, Сочи, Мурманск, Архангельск, Липецк, Воронеж, Белгород, Казань, Пермь, Череповец, Калуга, Краснодар, Ростов-на-Дону - то есть сеть достаточно большая», - сказал губернатор.

Географическое положение и пятая «свобода» воздуха, действующая в настоящее время для аэропорта Храброво, позволяет области рассчитывать на развитие авиаперевозок и в Европу, однако пока регулярные рейсы на этом направлении осуществляются только польской авиакомпанией LOT, которая шесть раз в неделю летает из Калининграда в Варшаву, отметил он, обратив внимание на более удобные для авиакомпаний условия седьмой «свободы» воздуха. «Пятая «свобода» воздуха дает возможность авиакомпаниям летать, условно говоря, из аэропорта приписки самолета в Калининград и обратно без дополнительных согласований. Седьмая «свобода» воздуха дает возможность, летать в Калининград не из своего аэропорта приписки», - пояснил Алиханов. Например, венгерская авиакомпания, вылетев из Будапешта в Берлин, при таком режиме может продолжить рейс в Калининград, что сейчас невозможно, уточнил он.

Для введения такого режима для регионального аэропорта необходима заинтересованность со стороны европейских авиаперевозчиков, и многие бюджетные авиакомпании Европы уже высказали ее в ходе переговоров с владельцами Храброво. Областные власти со своей стороны обсудили этот вопрос с Минтрансом РФ и предварительно заручились поддержкой ведомства, сообщил губернатор. «Предварительно переговоры мы все провели и с заместителем министра курирующим, и с министром и, в принципе, думаю, что если мы сможем оформить окончательные договоренности с авиакомпаниями иностранными, то мы сможем рассчитывать на определенную поддержку», - сказал он.

Одним из важных условий при принятии решения о введении режима седьмой свободы воздуха для российских аэропортов является защита национальных авиаперевозчиков от демпинга со стороны зарубежных лоукостеров, и в этом смысле калининградский аэропорт не угрожает отечественному рынку авиаперевозок, добавил Алиханов. Максимум пассажиров, который может обслужить калининградский аэропорт, не превышает 4 млн человек в год. Через Калининград в Европу могут начать летать чуть более 1,5 млн пассажиров в год, уточнил он. «Это не что-то заметное для на общероссийском рынке. Мы ни петербургский, ни московский пассажиропотоки в каком-то заметном объеме на себя перетянуть не сможем. Кроме того, ни одна российская авиакомпания не летает из Калининграда в Европу», - заметил глава области.

<https://tass.ru/ekonomika/7894993>

На ту же тему:

<https://kaliningrad.rbc.ru/kaliningrad/04/03/2020/5e5f606b9a79478f0d5b1241>

<https://expertnw.com/ekonomika/komu-kaliningrad-otkroet-nebo/>

ИНТЕРФАКС; 2020.04.03; RED WINGS ПЛАНИРУЕТ ОСВОИТЬ ДАЛЬНЕМАГИСТРАЛЬНЫЙ ФЛОТ, ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ О ТРЕХ BOEING-777

Авиакомпания Red Wings объявила набор пилотов для дальнемагистральных самолетов Boeing-777, сообщается на странице компании в Фейсбуке.

Среди условий - полеты из аэропорта «Домодедово», базового для Red Wings.

Сейчас парк компании состоит из 14 среднемагистральных самолетов Airbus A320/321, говорится на сайте компании. По данным Росавиации, в сертификат эксплуатанта Red wings также внесены три самолета Ту-204-100В и один Ту-204-100. На среднемагистральных Ту-204 компания выполняла пассажирские рейсы до осени прошлого года, но отказалась от них из-за слишком дорогой эксплуатации, говорил гендиректор перевозчика Евгений Ключарев.

В феврале этого года представитель Red Wings сообщила «Интерфаксу» о планах получить в этом году еще шесть А321, а также начать развивать VIP-перевозки из «Внуково» на базе самолетов российского производства, в том числе Ту-204-100В. В среду в компании подтвердили планы освоить и дальнемагистральный флот.

«В последнее время было много переговоров с партнерами по этой теме, которые не перешли в конкретные договоренности. Сейчас ситуация иная, мы чрезвычайно близки к заключению договора лизинга на три самолета типа Boeing-777. Зная сложную ситуацию на рынке пилотов, было принято решение открыть данные вакансии и начать контакты с потенциальными кандидатами», - сказала «Интерфаксу» представитель Red Wings. «Начало эксплуатации широкофюзеляжных самолетов «является одним из логичных решений», - добавила она. Сроки поставок самолетов, а также на каких направлениях их планируется использовать, она не уточнила.

Ранее в этом году от эксплуатации трех Boeing-777-200 отказалась региональная авиакомпания «ИрАэро», которая взяла их в лизинг в 2018 году для развития чартерных программ, в том числе в Китай. Причиной отказа была низкая загрузка рейсов. До этого

эти же три самолета были в парке «ВИМ-Авиа», которая прекратила деятельность в 2017 году из-за финансовых трудностей.

ПРАЙМ; 2020.04.03; «АЭРОФЛОТ» ВВЕЛ НЕВОЗВРАТНЫЕ ТАРИФЫ ДЛЯ «КОМФОРТА» И «БИЗНЕСА»

Группа «Аэрофлот» с 4 марта вводит невозвратные тарифы для полетов в классах «комфорт» и «бизнес», сообщила компания.

Билеты, приобретенные по новому тарифу, являются невозвратными, но более доступными по цене. Новая тарифная группа «Базовый/Base» распространяется на всю маршрутную сеть группы «Аэрофлот», включая рейсы дочерних компаний «Россия» и «Аврора», за рядом исключений.

Пассажирам класса «бизнес» будут предоставлены традиционные привилегии: предварительный выбор места в салоне, доступ в зал повышенной комфортности в российских и международных аэропортах. В стоимость билета включен провоз ручной клади и одного места багажа весом не более 32 килограммов. Пассажиры класса «комфорт» смогут предварительно выбрать место в салоне, провезти ручную кладь и одно место багажа весом не более 23 килограммов.

При необходимости пассажир сможет оплатить перевозку дополнительного места регистрируемого багажа заранее со скидкой при бронировании или после покупки билета на сайте, в мобильном приложении, офисах продаж и у уполномоченных агентов. Скидка на покупку багажа также предоставляется в день вылета, но при условии оплаты услуги через сайт или мобильное приложение «Аэрофлота».

Пресс-служба «Аэрофлота» со ссылкой на заместителя гендиректора компании Андрея Чиханчина отмечала, что тариф «Базовый/Base» подходит тем, кто склонен точнее планировать будущие полеты и путешествия, ценит комфорт и премиальный сервис, при этом рационально относится к расходам.

ИНТЕРФАКС; 2020.04.03; ТОПЛИВОЗАПРАВКА В АЭРОПОРТАХ МОСКВЫ НЕ ПОДРОЖАЛА В ФЕВРАЛЕ, ВО ВНУКОВО И ДОМОДЕДОВО ЦЕНЫ УПАЛИ

Топливозаправочные комплексы, работающие в аэропортах Московского авиаузла, воздержались от поднятия цен на свои услуги в феврале 2020 г. относительно предыдущего месяца, свидетельствует статистика **Росавиации**.

Так, ООО «Газпромнефть-Аэро Шереметьево» и принадлежащее «Роснефти» (МОЕХ: ROSN) ЗАО «ТЗК Шереметьево» сохранили цены на уровне 47,272 тыс. руб. и 46,9 тыс. руб. за тонну керосина соответственно (цены тут и далее указаны без НДС). Третий топливозаправщик в «Шереметьево» - АО «АЭРО-Шереметьево» («дочка» «ЛУКОЙЛа» (МОЕХ: ЛКОН) и структуры частных владельцев аэропорта) оставил ценник на уровне 46,86 тыс. руб. за тонну.

Работающее во «Внуково» ЗАО «Авиационно-заправочная компания» сохранило цену на отметке 47,5 тыс. руб. за тонну. Второй ТЗК аэропорта - ЗАО «Топливо-заправочный сервис» - снизил стоимость на 2,5%, до 45,9 тыс. руб.

На 2,5% уменьшилась цена топлива и у ООО «Домодедово Фьюэл Фасилитис» (структура DME Ltd, холдинговой компании группы «Домодедово») - до 46 тыс. руб.

Аэропорты Москвы обеспечивают около 70% всех авиаперевозок в РФ.

Средняя стоимость керосина во всех российских аэропортах за отчетный период уменьшилась на 1,31%, до 52,341 тыс. руб. за тонну, отмечает **Росавиация**.

ИНТЕРФАКС; 2020.04.03; ЦЕНЫ НА АВИАКЕРОСИН В КРУПНЫХ АЭРОПОРТАХ ПФО В ФЕВРАЛЕ НЕ ИЗМЕНИЛИСЬ ИЛИ СНИЗИЛИСЬ - РОСАВИАЦИЯ

Цены на авиакеросин в крупных аэропортах Приволжского федерального округа (ПФО) в феврале остались неизменными или снизились в пределах 2,2-3,4% по сравнению с уровнем января, следует из материалов **Росавиации**.

Так, из крупнейших аэропортов округа в феврале в аэропорту Уфы у ОАО «Международный аэропорт Уфа» цена не изменилась по сравнению с предыдущим месяцем и составила 50,9 тыс. рублей за тонну, у ООО «Фирма Аэрофьюэлз Уфа» - снизилась на 2,2%, до 54,501 тыс. рублей. В аэропорту Казани цена не изменилась и составила 46,965 тыс. рублей за тонну (ООО «Гатнефтьавиасервис»).

В аэропортах Самары, Перми и Нижнего Новгорода цены на авиакеросин изменились на ТЗК компании «ЛУКОЙЛ-Аэро» - они снизились на 3,4%: у «ЛУКОЙЛ-Аэро Самара» - до 45,95 тыс. рублей, у «ЛУКОЙЛ-Аэро Пермь» - до 45,84 тыс. рублей, у «ЛУКОЙЛ-Аэро Нижний Новгород» - до 46,04 тыс. рублей. При этом ООО «Аэрофьюэлз-Пермь» сохранило цену на уровне 49,015 тыс. рублей, «Аэрофьюэлз Нижний Новгород» - на уровне 52,017 тыс. рублей.

Снизилась в феврале цены на авиакеросин и в аэропортах Ульяновска («Центральный») и Саранска: филиал АО «Газпромнефть-Аэро» снизил цену на 0,9%, до 45,502 тыс. рублей и до 44,448 тыс. рублей за тонну соответственно. В аэропорту Орска филиал АО «Газпромнефть-Аэро» снизил цену на 1,5%, до 43,495 тыс. рублей за тонну.

В Оренбурге снижение цены на авиатопливо в феврале составило 0,6%, до 52,64 тыс. рублей за тонну (ГУП «Аэропорт «Оренбург»), в аэропорту Нижнекамска («Бегишево») - на 3%, до 49,2 тыс. рублей за тонну (АО «Аэропорт «Бегишево»), в аэропорту Ижевска у ТЗК филиала ООО «Аэрофьюэлз-Пермь» - сразу на 5,2%, до 48,939 тыс. рублей. При этом в Ижевске у ООО «ТЗК Крылатский» цена осталась неизменной - 48,367 тыс. рублей.

В остальных аэропортах Приволжского федерального округа **Росавиация** в феврале изменения цен не отметила: в Саратове, Ульяновске («Восточный»), Чебоксарах, Пензе, Кирове, Йошкар-Оле.

Среди аэропортов ПФО наибольшие цены на авиакеросин в феврале зафиксирована в Чебоксарах (55,145 тыс. рублей, ООО «Международный Аэропорт Чебоксары»), Уфе (54,501 тыс. рублей, ООО «Фирма Аэрофьюэлз Уфа»), Оренбурге (52,64 тыс. рублей, ГУП «Аэропорт «Оренбург»), Нижнем Новгороде (52,017 тыс. рублей, ТЗК «Аэрофьюэлз Нижний Новгород»), Ульяновске («Восточный», 50,016 тыс. рублей, «Аэрофьюэлз Ульяновск»).

В Приволжском федеральном округе крупнейшими аэропортами с пассажиропотоком более 3 млн человек в год по итогам 2019 года являются Уфа и Казань, около 3 млн - Самара, с пассажиропотоком более 1 млн человек - Пермь и Нижний Новгород.

ИНТЕРФАКС; 2020.04.03; ЦЕНЫ НА ТОПЛИВО В КРУПНЕЙШИХ АЭРОПОРТАХ ВОСТОКА РФ С НАЧАЛА ГОДА ВЫРОСЛИ В СРЕДНЕМ НА 2,5%

Цены на авиакеросин в семи крупнейших аэропортах Сибири и Дальнего Востока в январе-феврале выросли в среднем на 2,5%, следует из материалов **Росавиации**.

В новосибирском аэропорту «Толмачево» оператор «Новпорт-ГСМ» снизил цену на 3%, до 44,63 тыс. рублей (за 1 тонну без НДС), «Газпромнефть-Аэро Новосибирск» - на 2%, до 44,7 тыс. рублей.

В аэропорту Омска оператор «ТЗК Омск «Центральный» снизил цену на 5,8%, до 42,73 тыс. рублей.

Оператор «РН-Аэро» в красноярском аэропорту «Емельяново» увеличил цену на 3,8%, до 49,37 тыс. рублей.

В аэропорту Иркутска оператор «ТЗК Иркутск» поднял цену на 14,7%, до 53,74 тыс. рублей. Второй оператор - ВСТК - снизил цену на 3,4%, до 48,3 тыс. рублей.

В хабаровском аэропорту «Новый» оба оператора - «Хабаровский аэропорт» и «ТЗК-Аэро» - действовали синхронно, уменьшив цену на 7,6%, до 50,44 тыс. рублей.

В аэропорту Владивостока («Кневичи») оператор «Аэрофьюэлз Камчатка» поднял цену на 22,2%, до 58,69 тыс. рублей, «РН-Аэро» - на 4,5%, до 57,52 тыс. рублей. Оператор «ТЗК ДВ» снизил цену на 1,3%, до 55,33 тыс. рублей.

В аэропорту Южно-Сахалинска оператор «Аэрофьюэлз Камчатка» поднял цену на 18,3%, до 71,37 тыс. рублей. Второй оператор - «Топливо-обеспечивающая компания» - сохранил цену на уровне 62,16 тыс. рублей.

Росавиация перестала приводить данные о стоимости топлива в большинстве малых аэропортов востока РФ, в том числе в традиционно самых дорогих камчатских аэропортах. Из тех аэропортов, данные по которым имеются, самое дорогое топливо оказалось в аэропорту Оха на Сахалине - 75,32 тыс. рублей.

Помимо Владивостока и Южно-Сахалинска, значительный рост цен зафиксирован в Магадане: оператор ТЗК «Аэрофьюэлз Магадан» увеличил ее на 15,6%, до 67,04 тыс. рублей.

Самое большое снижение цен зафиксировано в аэропортах Амурской области - Тынде и Зее: оператор «Тынденская нефтяная компания» снизил цены на 13,2%, до 49,17 тыс. рублей.

РИА НОВОСТИ; 2020.04.03; КОТ ВИКТОР СТАЛ ПЕРВЫМ ЖИВОТНЫМ, ПОЛЕТЕВШИМ ПО НОВЫМ ПРАВИЛАМ S7

Упитанный кот Виктор, ставший известным после того, как его из-за веса не пустили на борт самолета, стал первым животным, который полетел по новым правилам перевозки зверей в авиакомпании S7, сообщил хозяин кота Михаил Галин на своей странице в Facebook.

Накануне российский авиаперевозчик S7 сообщил, что с марта увеличил допустимый вес животных на рейсе до 10 килограммов. Ранее в компании действовало ограничение по весу животного в 8 килограммов.

«Маленький кот меняет правила больших людей. Первый шаг всегда самый важный и сложный, но он сделан!.. Символично, что первый пассажир, полетевший по новым нормам, - это кот Виктор, который уже стал символом борьбы за права животных в нашей стране», - написал Галин.

Он также опубликовал фото с котом и отметил, что новые правила перевозки в S7 - «первый весомый результат» большой работы огромного количества людей.

В начале ноября 2019 года Галин рассказал в Facebook, что летел из «Шереметьево» во Владивосток, но его не пустили на борт, потому что вес кота Виктора, который путешествовал вместе с ним, превышал установленные нормативы, и его потребовали сдать в багаж. Молодой человек опасался, что питомец не переживет полет в багажном отсеке, и прибег к хитрости: он сдал билет, купил другой с вылетом на следующий день и тогда предъявил при досмотре другого кота — похожего, но меньшего веса. Так ему удалось получить посадочный талон. За это авиакомпания исключила Галина из программы лояльности и заблокировала его бонусный счет.

История с толстым котом вызвала общественный резонанс. Пользователи сети разделились на тех, кто поддержал поступок Михаила, и тех, кто посчитал его неприемлемым. За хозяина кота вступился депутат Госдумы Владимир Бурматов, который попросил «Аэрофлот» вернуть Галину аннулированные мили и пересмотреть правила перевозки животных.

<https://ria.ru/20200304/1568131369.html>

ВЕДОМОСТИ; АННА ЧЕРВОННАЯ; 2020.05.03; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПЕРЕСМОТРИТ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОБОРОТА ОРУЖИЯ; ПРЕДПРИНИМАТЕЛИ РАССЧИТЫВАЮТ НА УПРОЩЕНИЕ ЛИЦЕНЗИРОВАНИЯ И РОСТ ВНУТРЕННЕГО РЫНКА

Правительство премьер-министра Михаила **Мишустина** возобновило пересмотр обязательных требований к бизнесу, который инициировал его предшественник Дмитрий Медведев («регуляторная гильотина»), и сразу расширило перечень сфер, которых коснется реформа. К 41 действовавшей рабочей группе добавились две – оборот оружия и транспортная безопасность, говорится на профильном сайте. Сопредседателем в транспортной безопасности назначен руководитель **Ространснадзора** Виктор **Басаргин**, а в группе по обороту оружия – **замминистра** промышленности и торговли Александр Морозов.

«Регуляторная гильотина» уже отсекала более 1200 устаревших актов РСФСР (перестали действовать с 2020 г.), а также устаревшие обязательные требования для компаний постсоветского периода. Всего ей предстоит разобраться более чем с 2 млн обязательных норм и правил, так чтобы с 2021 г. в России заработало обновленное контрольно-надзорное регулирование.

Новые группы созданы в ответ на настойчивые просьбы бизнеса, уточнил представитель правительства. Нужна одна лицензия на приобретение всех видов оружия, а не отдельная на каждый, как сейчас, объясняет топ-менеджер российской оружейной компании. А для компаний, торгующих оружием, избыточны правила ведения разных книг (приема-выдачи, наличия и технического состояния оружия и патронов и проч.), продолжает он. Важно снизить количество проверок продавцов оружия, считает собеседник «Ведомостей», и отменить требования хранения учебно-списанного оружия – фактически это макет. Продавцы патронов и пиротехники тоже просили пересмотреть нормы оборота, рассказывает федеральный чиновник.

Изменения помогут развить внутренний рынок оружия, рассчитывает бывший советник гендиректора концерна «Калашников» Андрей Кирисенко: чем больше легального оружия будет продаваться, тем выше станет культура применения, начнут развиваться инфраструктура (тиры, стрельбища) и стрелковые виды спорта.

Основные постановления об обороте оружия принимались задолго до введения процедуры оценки регулирующего воздействия и антикоррупционной экспертизы, обращает внимание эксперт департамента законотворческой деятельности Торгово-промышленной палаты Алексей Переседов. Например, постановление об обороте гражданского и служебного оружия и патронов принято еще в 1998 г., а сейчас будет возможность изучить избыточные или дублирующиеся требования.

Сильно зарегулирована и транспортная отрасль, считает гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. Более 450 нормативных актов содержат примерно 9000 обязательных требований и значимая их часть касается транспортной безопасности, особенно если речь идет о перевозке опасных грузов или пассажиров, отмечает он. Многие меры неэффективны – например, рамки на входе в вокзалы и аэропорты, обращает внимание заместитель директора практики по работе с инфраструктурными и транспортными предприятиями КПМГ в России и СНГ Вадим Топоров: они создают давку, замедляют проход пассажиров на посадку, ограничивают свободу перемещения. Сильнее всего страдают вокзалы: им важно эффективно использовать коммерческие площади, но вероятность того, что люди что-то захотят купить, снижается из-за дополнительных досмотров. При этом безопасность до ожидаемого уровня не повышается – при значительном пассажиропотоке просто невозможно проводить досмотр качественно, заключает эксперт, зато перед рамками скапливаются люди, которые становятся наиболее уязвимыми мишенями для теракта.

Называть конкретные обязательные требования, которые планируется отменить, представитель **Минтранса** посчитал преждевременным. Представитель Минпромторга на запрос «Ведомостей» не ответил.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/03/04/824477-pravitelstvo-peresmotrit>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; АЛЕКСЕЙ ДУЭЛЬ; 2020.04.03; КТО ПОЕДЕТ ЗА ДЕНЬГАМИ; НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ ТРУДА РАСТЕТ ЧИСЛО ВАХТОВИКОВ

Уезжать на работу за много километров от дома становится трендом российского рынка труда. Число вакансий, предусматривающих такой тип занятости, за год выросло на 19 процентов. Такие данные приведены в исследовании сайта Авито в сравнении января 2020 года с январем 2019.

Причем работодатели готовы платить своим сотрудникам, приехавшим издалека, вполне серьезные деньги - в среднем по стране 65 тысяч рублей. Сами соискатели вахтовой работы согласны отправиться в путь и за меньшие деньги. В резюме в среднем указан доход в 53,8 тысячи рублей.

Чаще других профессий, вахтовым методом работают водители, охранники и разнорабочие. Вопреки стереотипам, их труд востребован не столько на Крайнем Севере, сколько во вполне цивилизованных местах. Максимальный спрос на вахтовиков есть в Москве (16 процентов всех вакансий), Петербурге и Уфе (по 2 процента). При этом в столице средний предлагаемый заработок составляет 63,5 тысячи рублей, в городе на Неве - 62,9 тысячи рублей, а в Уфе - 71,3 тысячи рублей. Самое доходное место, куда можно отправиться на заработки - Иркутск (82 тысячи рублей в месяц в среднем), за ним идут Новосибирск (74 тысячи рублей) и Казань (73 тысячи рублей).

Чаще других уезжают на работу вдали от дома, как ни странно, москвичи (14 процентов от всех соискателей вахтовых вакансий), петербуржцы (2 процента) и жители Краснодара (2 процента). При этом 66 процентов соискателей живут в малых городах и поселках в самых разных регионах страны.

- Для работников средней и низкой квалификации такая трудовая миграция - единственный способ обеспечить себя хорошей работой, а семью - стабильным доходом, - объясняет ведущий научный сотрудник Института госслужбы и управления Российской академии народного хозяйства и госслужбы Юлия Флоринская. - Тем не менее, даже сравнительно высокие по меркам многих регионов зарплаты не позволяют им обеспечить переезд на новое место, поэтому они отправляются на неделю или две работать туда, где в них есть потребность и за их труд готовы хорошо платить, но потом возвращаются в свои родные города. Более квалифицированные работники, как правило, все же перебираются жить поближе к работе, но и среди них остаются 10-15 процентов, вынужденных мотаться между домом и работой. Таких особенно много среди занятых в банковской сфере и в страховании.

В результате таких переселений в столицу, подсчитали исследователи, население Москвы каждые десять лет увеличивается на миллион человек. Кроме столичного региона, главные центры притяжения - Петербург и Ленинградская область, а также Тюменская область (вместе с Югрой и Ямало-Ненецким автономным округом). Там на Северах вахтовым работникам предлагают зарплаты в среднем на треть выше, чем в столицах, но не все готовы отправиться так далеко и в такие суровые условия.

- Москва притягивает к себе работников из самых разных мест вплоть до Урала, дальше уже начинается зона притяжения Тюмени, - отмечает Юлия Флоринская. - Кроме того, есть потоки между малыми городами краев и областей и региональными центрами.

Работодателям зачастую дешевле нанять местных работников, но тут возникают структурные проблемы. Не везде есть достаточное количество местных кадров нужных

специальностей и квалификации. Возникает лакуна, и для ее заполнения приходится привлекать людей издалека.

В **Минтрансе** затруднились оперативно оценить потоки пассажиров, добирающихся до мест вахтовой работы и возвращающихся домой. Но оценкам экспертов, на них может приходиться до половины мест в плацкартных вагонах поездов, идущих между областными городами и столицами. Рабочие люди выбирают самый бюджетный вариант путешествия.

<https://rg.ru/2020/03/04/reg-cfo/chislo-vakansij-dlia-raboty-vahtovym-metodom-vyroslo-na-19-procentov.html>

[Вернуться в оглавление](#)