



Ежедневный мониторинг СМИ

6 МАРТА 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2020.06.03; ПРАВКОМИССИЯ ПО УСТОЙЧИВОСТИ ЭКОНОМИКИ ЗАЙМЕТСЯ ВОПРОСАМИ СОЦЗАЩИТЫ И ЗДРАВООХРАНЕНИЯ.....	4
ИНТЕРФАКС; 2020.06.03; НЕРАДЬКО БУДЕТ СОВМЕЩАТЬ ДОЛЖНОСТИ ГЛАВЫ РОСАВИАЦИИ И ПЕРВОГО ЗАММИНИСТРА ТРАНСПОРТА.....	4
РИА НОВОСТИ; 2020.06.03; АЛЕКСАНДР ПОШИВАЙ ВОЗГЛАВИЛ РОСМОРРЕЧФЛОТ	5
РИА НОВОСТИ; 2020.06.03; МИНТРАНС ОБНОВИЛ ТРЕБОВАНИЯ К ФОТОГРАФИЯМ МАШИН ВО ВРЕМЯ ТЕХОСМОТРА	5
ТАСС; 2020.06.03; МИНЭНЕРГО И МИНТРАНС РАЗРАБАТЫВАЮТ МЕТОДИКУ ДОПУСКА К ПРОВОЗНЫМ МОЩНОСТЯМ БАМА И ТРАССИБА	6
РИА НОВОСТИ; 2020.06.03; МИНТРАНС ВНЕСЕТ В ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРОЕКТ О КЕРОСИНОВЫХ АВИАСУБСИДИЯХ.....	7
КОММЕРСАНТЬ FM; КИРИЛЛ АБАКУМОВ; 2020.06.03; АВИАКОМПАНИИ ИДУТ НА УСТУПКИ; КТО ИЗ ПЕРЕВОЗЧИКОВ СОБИРАЕТСЯ ВОЗВРАЩАТЬ ДЕНЬГИ ЗА БИЛЕТЫ ИЗ-ЗА ВСПЫШКИ КОРОНАВИРУСА	7
RNS; 2020.06.03; UTAIR ВРЕМЕННО СОКРАЩАЕТ ЧИСЛО РЕЙСОВ В МИЛАН НА ФОНЕ КОРОНАВИРУСА	8
RNS; 2020.06.03; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ВВЕЛИ ВОЗВРАТ БИЛЕТОВ НА РЕЙСЫ КОМПАНИИ.....	8
RNS; 2020.06.03; «ПОБЕДА» ВВЕЛА УСЛУГУ ВОЗВРАТА БИЛЕТА НА ФОНЕ КОРОНАВИРУСА.....	8
RNS; 2020.06.03; АВИАКОМПАНИЯ «АВРОРА» ПРИОСТАНОВИЛА ПОЛЕТЫ НА ЯПОНСКИЙ ОСТРОВ ХОККАЙДО	9
ТАСС; 2020.06.03; ДОЧЕРНЯЯ КОМПАНИЯ РЖД ПРИНИМАЕТ ПРОФИЛАКТИЧЕСКИЕ МЕРЫ ПРОТИВ КОРОНАВИРУСА	9
РИА НОВОСТИ; 2020.06.03; ПАССАЖИРАМ МОСКОВСКОГО МЕТРО НАЧАЛИ ИЗМЕРЯТЬ ТЕМПЕРАТУРУ	10
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ, АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ, НИКИТА ЩУРЕНКОВ; 2020.06.03; В ТАКСИ ВИРУС НЕ САЖАЮТ; “Ъ” ВЫЯСНИЛ, КАК ТРАНСПОРТНЫЕ КОМПАНИИ И РИТЕЙЛЕРЫ БУДУТ БОРОТЬСЯ С ИНФЕКЦИЕЙ.....	10
ВЕДОМОСТИ; ТАТЬЯНА РОМАНОВА; 2020.06.03; ТУРОПЕРАТОРЫ ПРОСЯТ ПОДДЕРЖКИ У МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ И МИНТРАНСА; ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА СПРОС НА ВСЕ ЗАРУБЕЖНЫЕ ПУТЕВКИ УПАЛ НА 25%	12
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.06.03; «ПОБЕДА» И S7 ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА СДЕЛАЮТ ВСЕ БИЛЕТЫ ВОЗВРАТНЫМИ; АВИАКОМПАНИИ ПЫТАЮТСЯ ПОДДЕРЖАТЬ ПРОДАЖИ И УЛУЧШИТЬ ИМИДЖ.....	13
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.06.03; РЕЛЬСЫ НЕ СТОЛЬ РАВНОУДАЛЕННЫЕ; УГОЛЬНЫЕ КОМПАНИИ ПРЕТЕНДУЮТ НА ПРИОРИТЕТНЫЙ ДОСТУП К БАМУ И ТРАССИБУ	14
РИА НОВОСТИ; 2020.05.03; РОССИЯНАМ РАЗЪЯСНИЛИ, МОЖНО ЛИ ЗАХОДИТЬ В МЕТРО С ЕДОЙ И КОФЕ	15

РИА НОВОСТИ; 2020.05.03; МИНТРАНС ОБЪЯСНИЛ, ДОЛЖНЫ ЛИ МУЖЧИНЫ УСТУПАТЬ ЖЕНЩИНАМ МЕСТО В МЕТРО	16
РИА НОВОСТИ; 2020.05.03; МИНТРАНС НАЗВАЛ ПРАВИЛА ПРОСЛУШИВАНИЯ МУЗЫКИ В МЕТРО	16
РИА НОВОСТИ; 2020.05.03; МИНТРАНС ОБЪЯСНИЛ ЗАПРЕТ ЗАХОДИТЬ В МЕТРО ГОЛЫМ И БОСЫМ ЛЮДЯМ	17
РИА НОВОСТИ; 2020.05.03; В МИНТРАНСЕ РАССКАЗАЛИ, МОЖНО ЛИ ЗАХОДИТЬ С ДЕТСКИМИ КОЛЯСКАМИ В МЕТРО	17
РИА НОВОСТИ; 2020.05.03; РАЗОРИВШАЯСЯ «КОГАЛЫМАВИА» ПОТРЕБОВАЛА ОТ ЕГИПТА \$200 МИЛЛИОНОВ.....	18
ИНТЕРФАКС; 2020.05.03; «АЭРОФЛОТ» ПРИОСТАНОВИТ РЕЙСЫ В ГОНКОНГ С 7 МАРТА	18
РИА НОВОСТИ; 2020.05.03; «АЭРОФЛОТ» ОБЪЯСНИЛ, ПОЧЕМУ НЕ ОТМЕНЯЕТ РЕЙСЫ В КИТАЙ.....	18
РИА НОВОСТИ; 2020.05.03; «АЭРОФЛОТ» СОКРАТИТ РЕЙСЫ В ИТАЛИЮ, ЕСЛИ ИХ ЗАГРУЗКА НАЧНЕТ ПАДАТЬ.....	19
РИА НОВОСТИ; 2020.05.03; «АЭРОФЛОТ» НЕ ПЛАНИРУЕТ ОТМЕНЯТЬ НАПРАВЛЕНИЯ ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА	19
РИА НОВОСТИ; 2020.05.03; S7 РАЗРЕШИЛА ВОЗВРАЩАТЬ БИЛЕТЫ С УДЕРЖАНИЕМ ТОЛЬКО СЕРВИСНОГО СБОРА	19
ИНТЕРФАКС; 2020.05.03; S7 ПРОДЛИЛА ПРИОСТАНОВКУ ПОЛЕТОВ В КИТАЙ НА МЕСЯЦ, ДО 26 АПРЕЛЯ.....	20
РИА НОВОСТИ; 2020.05.03; В ФНС МОГУТ СОЗДАТЬ ИНСПЕКЦИЮ ПО КОНТРОЛЮ ЗА УЧАСТНИКАМИ НАЦПРОЕКТОВ	20
ТАСС; 2020.06.03; АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ АСТРАХАНЬЮ И КРЫМОМ ВОЗОБНОВИТСЯ В ИЮНЕ ПОСЛЕ ДВУХЛЕТНЕГО ПЕРЕРЫВА	21
ТАСС; 2020.06.03; В БУРЯТИИ ДО КОНЦА ГОДА ОТРЕМОНТИРУЮТ 110 КМ АВТОТРАСС	21
ТАСС; 2020.06.03; В КИРОВСКОЙ ОБЛАСТИ ПОЯВЯТСЯ 10 ТОЧЕК ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ МАШИН.....	22
ТАСС; 2020.06.03; КРЫМ В 2020 ГОДУ ПОЛУЧИТ НА РЕМОНТ И СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ 17 МЛРД РУБЛЕЙ.....	23
ИНТЕРФАКС; 2020.05.03; ЗАДАЧИ ГОСПОЛИТИКИ РОССИИ В АРКТИКЕ УТВЕРЖДЕНЫ ПРЕЗИДЕНТОМ	23
ИНТЕРФАКС; 2020.05.03; НА СЕВМОРПУТИ ПРОЛОЖАТ ПОДВОДНЫЕ ВОЛОКОННО-ОПТИЧЕСКИЕ ЛИНИИ СВЯЗИ	24
РИА НОВОСТИ; 2020.05.03; МИШУСТИН ОЦЕНИЛ ЭФФЕКТИВНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ ФЦП И ФАИП.....	25
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2020.05.03; ДОБИТЬСЯ НУЛЕВОЙ СМЕРТНОСТИ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ; ТАКАЯ ЦЕЛЬ ОБОЗНАЧЕНА В СТОКГОЛЬМСКОЙ ДЕКЛАРАЦИИ	25
ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2020.05.03; СКОРЫЙ ПОЕЗД НАБИРАЕТ ХОД; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ПАССАЖИРОВ ДЕЛАЮТ СТАВКУ НА КОМФОРТ И СКОРОСТЬ.....	27
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВАЛЕРИЙ БУДУМЯН; 2020.05.03; НОВЫЕ ФОРМАТЫ МОБИЛЬНОСТИ; О НИХ ШЛА РЕЧЬ НА КОНФЕРЕНЦИИ «ЦИФРОВИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТА».....	30
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕЛИЗАВЕТА КАРПОВА; 2020.05.03; РАБОТОЙ НУЖНО ЖИТЬ!; БУДУЩЕЕ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ БУДЕТ ЗАВИСЕТЬ ОТ ЛИЧНЫХ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ КАЧЕСТВ ВЫПУСКНИКОВ ОТРАСЛЕВОГО ВУЗА	35

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВИКТОР ДМИТРИЕВ; 2020.05.03; ДЛЯ ЗАЩИТЫ – ВСЕ СРЕДСТВА ХОРОШИ; ЧЕМ ПОПОЛНИТЬ АРСЕНАЛ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯМ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ	38
ИНТЕРФАКС; 2020.06.03; СП ИЗУЧИТ, КАК УЖЕСТОЧЕНИЕ МИРОВЫХ СТАНДАРТОВ НА СУДОВОЕ ТОПЛИВО ПОВЛИЯЕТ НА НЕФТЕГАЗОВЫЕ ДОХОДЫ БЮДЖЕТА	40
ТАСС; 2020.06.03; РАЗРЕШЕННАЯ СКОРОСТЬ НА УЧАСТКАХ ТРАСС М-4 «ДОН» И М-11 «НЕВА» ВЕСНОЙ ВЫРАСТЕТ ДО 130 КМ/Ч.....	41
RNS; 2020.06.03; В МВД ОТРЕАГИРОВАЛИ НА ИДЕЮ РАССЧИТЫВАТЬ ШТРАФЫ ОТ СТОИМОСТИ МАШИНЫ	42
КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДР ПРЫТКОВ; 2020.06.03; ПЕРЕВОЗЧИКИ СЪЕЗЖАЮТСЯ В ОДНОГО; В КУРСКЕ ДО КОНЦА ГОДА ЖДУТ ЕДИНОГО ОПЕРАТОРА МУНИЦИПАЛЬНОГО ТРАНСПОРТА	42
РИА НОВОСТИ; 2020.06.03; ЖЕНЩИНЫ СМОГУТ РАБОТАТЬ МАШИНИСТАМИ МОСКОВСКОГО МЕТРО С 2021 ГОДА	44
ТАСС; 2020.06.03; СОБЯНИН: МОДЕЛИ ПОЕЗДОВ «МОСКВА» И «МОСКВА 2020» БУДУТ БАЗОВЫМИ В МЕТРО ЕЩЕ 5-10 ЛЕТ	44
Ъ-ПРИКАМЬЕ-ONLINE; КОНСТАНТИН КАДОЧНИКОВ; 2020.06.03; ГУБЕРНАТОР ПОПУТАЛ; РЖД РАССКАЗАЛА О ПРИЧИНАХ ЗАКРЫТИЯ УЧАСТКА ПЕРМЬ I — ПЕРМЬ II	45
ИНТЕРФАКС; 2020.06.03; РЕЛЬСОВЫЙ АВТОБУС НАЧНЕТ КУРСИРОВАТЬ 7 МАРТА ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ МЕЖДУ АНАПОЙ И КЕРЧЬЮ.....	46
ТАСС; 2020.06.03; ОТКРЫТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ АНАПА - КЕРЧЬ СНИЗИТ ТРАНСПОРТНУЮ НАГРУЗКУ НА КУБАНИ.....	46
ТАСС; 2020.06.03; КРЫМСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ПОДВЕЛА ИТОГИ РАБОТЫ ЗА ФЕВРАЛЬ 2020 ГОДА	47
ТАСС; 2020.06.03; ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ДВУХЭТАЖНЫМИ ПОЕЗДАМИ ВЫРОСЛИ НА 47,7% В ЯНВАРЕ-ФЕВРАЛЕ 2020 ГОДА	47
ИНТЕРФАКС; 2020.05.03; РЖД ХОТЯТ УВЕЛИЧИТЬ ПЕРЕВОЗКИ КОНТЕЙНЕРОВ НА 20%, ПОДГОТОВИЛИ РЯД ИДЕЙ ПОДДЕРЖКИ УЧАСТНИКОВ РЫНКА.....	48
РИА НОВОСТИ; 2020.05.03; ЯРОСЛАВСКИЕ ВЛАСТИ РАССКАЗАЛИ О ПЛАНАХ ЗАПУСТИТЬ «ЛАСТОЧКУ» В МОСКВУ	49
РИА НОВОСТИ; 2020.05.03; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ ОБЪЯВИЛО О ПОБЕДЕ В СПОРЕ О ВАГОНАХ С УКРАИНОЙ.....	50
ИНТЕРФАКС; 2020.06.03; РОСМОРПОРТ ВТОРОЙ РАЗ НЕ НАШЕЛ ПОДРЯДЧИКА ПО ДНОУГЛУБЛЕНИЮ УГОЛЬНОГО ПОРТА СУХОДОЛ.....	50
ТАСС; 2020.06.03; КРУТИКОВ: ПОРТУ АРХАНГЕЛЬСКА НУЖНО ВЫРАБОТАТЬ РЕШЕНИЯ ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ.....	51
ИНТЕРФАКС; 2020.06.03; «ЖАТАЙСКАЯ СУДОВЕРФЬ» ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ ИНЖЕНЕРНЫХ РАБОТ ЗА 870 МЛН РУБЛЕЙ	51
РИА НОВОСТИ; 2020.05.03; СТАЛО ИЗВЕСТНО, КОГО НЕ ПУСТЯТ НА БОРТА КРУИЗНЫХ ЛАЙНЕРОВ.....	52
ИНТЕРФАКС; 2020.06.03; МОСКОВСКИЙ «АЭРОПРОЕКТ» ВЫПОЛНИТ ПРОЕКТИРОВАНИЕ АЭРОПОРТА ГРОЗНОГО «СЕВЕРНЫЙ».....	52
РИА НОВОСТИ; 2020.05.03; ГТЛК ПРОКОММЕНТИРОВАЛА ОЦЕНКУ РИСКОВ ПРОДАЖ SSJ100.....	53

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2020.06.03; ПРАВКОМИССИЯ ПО УСТОЙЧИВОСТИ ЭКОНОМИКИ ЗАЙМЕТСЯ ВОПРОСАМИ СОЦЗАЩИТЫ И ЗДРАВООХРАНЕНИЯ

Новая правительственная комиссия по повышению устойчивости развития российской экономики, учрежденная накануне, займется в том числе вопросами усиления социальной защиты населения, гарантий социальной помощи и поддержки занятости, а также здравоохранением и обеспечением населения лекарствами. Соответствующее постановление опубликовано на сайте правительства РФ.

Также комиссия будет рассматривать проблемы, связанные с поддержкой реального сектора экономики, поддержкой малого и среднего предпринимательства, импортозамещением и обеспечением устойчивости финансовой системы.

Правкомиссия была образована 5 марта для координации деятельности органов исполнительной власти и взаимодействия с научными, общественными организациями и бизнесом при подготовке мероприятий, направленных на повышение устойчивости развития финансового сектора и отдельных отраслей экономики, в том числе связанных с распространением коронавирусной инфекции.

Также был утвержден состав правкомиссии, которую возглавил первый вице-премьер **Андрей Белоусов**. В состав вошли: руководитель аппарата правительства Дмитрий Григоренко, вице-премьер Татьяна Голикова, **министр транспорта Евгений Дитрих**, глава Минтруда Антон Котяков, министр промышленности и торговли Денис Мантуров, министр здравоохранения Михаил Мурашко, министр энергетики Александр Новак, глава Минсельхоза Дмитрий Патрушев, министр экономического развития Максим Решетников, министр финансов Антон Силуанов, мэр Москвы Сергей Собянин и председатель ЦБ РФ Эльвира Набиуллина (по согласованию).

Заседания пракомиссии будут проходить не реже двух раз в месяц.

<https://tass.ru/ekonomika/7918825>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2020/03/06/pervyj-vice-premer-andrej-belousov-poluchil-eshche-odnu-dolzhnost.html>

<https://www.pnp.ru/social/sostav-pravkomissii-po-ekonomicheskomu-razvitiyu-obnovilsya.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.06.03; НЕРАДЬКО БУДЕТ СОВМЕЩАТЬ ДОЛЖНОСТИ ГЛАВЫ РОСАВИАЦИИ И ПЕРВОГО ЗАММИНИСТРА ТРАНСПОРТА

Глава **Росавиации** Александр **Нерадько** назначен первым замминистра транспорта РФ, соответствующее распоряжение за подписью премьер-министра Михаила **Мишустина** опубликовано на сайте правительства.

При этом **Нерадько** сохранит должность руководителя **Росавиации**, следует из документа.

Нерадько возглавляет **Росавиацию** с 2009 года, до этого, с 1993 года, работал в федеральных органах гражданской авиации. В 2000 году был назначен первым заместителем министра транспорта РФ, затем в 2004 году - руководителем **Ространснадзора**. В 2005 году **Нерадько** стал руководителем упраздненной ныне Федеральной аэронавигационной службы РФ.

На ту же тему:

<https://tass.ru/politika/7921309>

РИА НОВОСТИ; 2020.06.03; АЛЕКСАНДР ПОШИВАЙ ВОЗГЛАВИЛ РОСМОРРЕЧФЛОТ

Временно исполняющий обязанности главы Федерального агентства морского и речного транспорта (**Росморречфлот**) возглавил агентство, соответствующий документ опубликован на сайте кабмина.

«Назначить Пошивая Александра Ивановича руководителем Федерального агентства морского и речного транспорта, освободив его от занимаемой должности», - говорится в документе.

В середине ноября правительство РФ разделило полномочия **замминистра** транспорта и главы **Росморречфлота**, тогда источник РИА Новости в **Росморречфлоте** сообщил, что после разделения полномочий занимавший «двойную» должность Юрий **Цветков** сохранит пост **замминистра**, перестав возглавлять федеральное агентство.

В конце ноября на сайте кабмина были опубликованы распоряжения, из которых следовало, что экс-глава **Росморречфлота** Юрий **Цветков** остается в должности **замминистра** транспорта РФ, а врио руководителя **Росморречфлота** назначается Александр Пошивай.

<https://ria.ru/20200306/1568258443.html>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Mishustin-naznachil-glavu-Rosmorrechflota--2020-03-06/>

<https://tass.ru/politika/7918701>

<https://www.kommersant.ru/doc/4282514>

РИА НОВОСТИ; 2020.06.03; МИНТРАНС ОБНОВИЛ ТРЕБОВАНИЯ К ФОТОГРАФИЯМ МАШИН ВО ВРЕМЯ ТЕХОСМОТРА

Минтранс России обновил проект требований к фотографированию автомобиля операторами техосмотра во время его проведения и порядок их хранения в единой автоматизированной информационной системе, следует из информации на госпортале.

Документ должен вступить в силу с 8 июня 2020 года. Ранее ведомство публиковало вариант проекта требования. Они проходили обсуждения. Теперь опубликован доработанный по их итогам проект.

Там говорится, что при техосмотре транспортного средства категории М (имеют не менее четверых колёс и перевозят пассажиров), N (грузовые автомобили) и L (мототранспортные средства) фотография должна быть сделана в начале проведения ТО и содержать изображение передней части транспортного средства, которое фиксирует марку, цвет и госномер. Последнее для категорий М и N. Сделанная в конце техосмотра фотография должна содержать изображение задней части транспортного средства, которое фиксирует марку, цвет и госномер.

При техническом диагностировании транспортного средства категории О (прицепы) должны быть сделаны фотографии в начале проведения. Они должны содержать изображение передней части тягача, которое фиксирует марку, цвет и государственный регистрационный знак тягача. Фото, сделанное в конце техосмотра, должно содержать изображение задней части транспортного средства, которое фиксирует марку, цвет и государственный регистрационный знак транспортного средства.

Файлы с фотографиями должны иметь формат .jpg, .jpeg, .png или одиночный кадр видеоряда в формате MJPEG, содержать дату, время, координаты места фотографирования и быть подписаны усиленной квалифицированной электронной подписью. Объем файла должен быть не менее 300 и не более 700 килобайт. Размеры изображения по горизонтали и вертикали должны быть не менее 1280x720 пикселей. Формат цвета RGB не менее 16 бит, изображение в градациях серого или в черно-белом форматах не допускается.

Фотографии транспортного средства должны храниться в единой автоматизированной информационной системе технического осмотра в течение срока действия диагностической карты. Координаты места нахождения транспортного средства в пункте ТО или на передвижной диагностической линии (места его фотографирования) должны определяться на основе использования сигналов глобальной навигационной спутниковой системы РФ «с точностью определения не более 15 метров по координатным осям при доверительной вероятности 0,950».

<https://ria.ru/20200306/1568269483.html>

ТАСС; 2020.06.03; МИНЭНЕРГО И МИНТРАНС РАЗРАБАТЫВАЮТ МЕТОДИКУ ДОПУСКА К ПРОВОЗНЫМ МОЩНОСТЯМ БАМА И ТРАНССИБА

Минтранс, **Минэнерго** и **РЖД** разрабатывают методику, которая позволит распределить доступ к перевозкам грузов железнодорожным транспортом в восточном направлении, сообщили ТАСС в **пресс-службе Минтранса**.

«**Минтранс** совместно с **Минэнерго** и **РЖД** разрабатывает проект методики распределения доступа к услуге перевозки грузов железнодорожным транспортом в условиях ограниченных пропускных способностей. Методика не предусматривает предоставления приоритета угольным грузам. Она направлена на распределение пропускных способностей для всех грузов, перевозимых в восточном направлении», - сказали в министерстве.

Как ранее сообщило издание «Коммерсант», в **Минэнерго** 4 марта состоялось совещание, где обсуждалась новая методика распределения доступа грузоотправителей к перевозкам по Восточному полигону. Поручение разработать и представить проект этой методики дали по итогам совещания у первого вице-преьера Андрея **Белоусова** 25 февраля **Минтрансу** и **Минэнерго** совместно с **РЖД**, властями Кузбасса и заинтересованными грузоотправителями, сделать это нужно к 20 марта.

БАМ и **Транссиб** не укладываются в сроки

Счетная палата РФ планирует проверить результаты реализации проекта по модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, исполнителем которого выступают **РЖД**, следует из перечня мероприятий ведомства на 2020 г.

В апреле 2019 года Счетная палата указывала на то, что холдинг в 2018 году не соблюдал сроки реализации инвестиционных проектов, особенно это было заметно в отношении модернизации магистралей Восточного полигона. В сентябре 2019 года **министр транспорта Евгений Дитрих** утверждал, что модернизация **БАМа** и **Транссиба** уложится в заявленные сроки.

О проекте развития Восточного полигона

Проект развития железных дорог Восточного полигона предусматривает увеличение в 2020 году провозной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей в направлении морских портов и пограничных переходов Дальнего Востока на 66,8 млн тонн в год к уровню 2012 года - до 124,9 млн тонн.

Обновленный проект

Ранее, 11 февраля, издание РБК со ссылкой на материалы **РЖД** сообщило, что холдинг подготовил план по ускоренному развитию железных дорог Восточного полигона, сроки реализации планируется сократить на 1-2 года.

По информации РБК, **РЖД** планируют ускорить строительство дополнительных железнодорожных путей и развитие станций на участках Мариинск - Тайшет, Междуреченск - Тайшет, Хабаровск - Находка. Перечень включает в себя 50 объектов первого этапа модернизации Восточного полигона, а также объекты, необходимые для реализации проекта по скоростной доставке контейнеров от дальневосточных портов к западным границам России.

Документ также предполагает интенсификацию второго этапа развития магистралей, реализация которого позволит увеличить пропускную способность БАМа и Транссиба до 180 млн тонн в год. Новый план устанавливает крайний срок второго этапа на 2023 год вместо первоначального 2024 года.

<https://tass.ru/ekonomika/7917627>

РИА НОВОСТИ; 2020.06.03; МИНТРАНС ВНЕСЕТ В ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРОЕКТ О КЕРОСИНОВЫХ АВИАСУБСИДИЯХ

Минтранс РФ скоро внесет в кабмин проект о керосиновых субсидиях авиакомпаниям, Минфин «относительно положительно» оценил их сумму в 22,4 миллиарда рублей, сообщил в ходе круглого стола в Совете Федерации замдиректора департамента госполитики в области гражданской авиации **Минтранса Илья Белавинцев**.

«По состоянию на сегодняшний день, в рамках исполнения поручения президента уже определена сумма компенсаций. В принципе она относительно позитивно оценена Минфином, что является очень многообещающим фактором. Это 22,4 миллиарда. В таком размере оцениваются эти повышенные расходы авиакомпаний по итогам 2018 года», - сказал **Белавинцев**.

«В ближайшее время мы по процедуре будем уже вносить проект распоряжения в правительство о выделении из резервного фонда данной суммы. Параллельно, по мере учёта всех замечаний от органов исполнительной власти, мы собрали от всех замечания, и от ФАС, Минэка, Минфина, в некоторых моментах они учтены, в некоторых у нас своя позиция. Правила распределения этой суммы также будут внесены в правительство в ближайшее время», - добавил он.

<https://ria.ru/20200306/1568247919.html>

КОММЕРСАНТЬ FM; КИРИЛЛ АБАКУМОВ; 2020.06.03; АВИАКОМПАНИИ ИДУТ НА УСТУПКИ; КТО ИЗ ПЕРЕВОЗЧИКОВ СОБИРАЕТСЯ ВОЗВРАЩАТЬ ДЕНЬГИ ЗА БИЛЕТЫ ИЗ-ЗА ВСПЫШКИ КОРОНАВИРУСА

Авиакомпании сделают билеты возвратными из-за вспышки эпидемии. О такой возможности объявила компания Utair, которая предлагает пассажирам, купившим билеты в Милан до 26 февраля включительно, обменять их на другие или вернуть деньги. S7 вводит временную возможность сдать авиабилеты, купленные с 5 марта по 10 апреля с удержанием сервисного сбора в 1 тыс. руб.

Лоукостер «Победа» 6 марта объявил о введении платной дополнительной опции при покупке билетов, позволяющей вернуть средства при отказе от перелета, об этом «Ъ FM» сообщила пресс-секретарь компании Елена Селиванова: «С завтрашнего дня у нас на сайте появляется новая услуга — вы можете при бронировании билета, даже если он невозвратный, добавить возврат билета стоимостью 499 руб. за рейс. Если вы купили билет по возвратному тарифу, вы сможете оформить его, если нет, рейсы в любом случае выполняются по расписанию, кроме тех, которые мы отменили, поэтому вы можете полететь, а можете не полететь — это ваше решение. По всем итальянским направлениям «Победы» мы сократили частоту полетов. Конечно, все клиенты отмененных рейсов могут отправиться в Италию или вернуться оттуда в Москву альтернативными перелетами, сейчас наши специалисты с каждым клиентом индивидуально подбирают тот рейс, который клиенту удобен, либо если клиент совсем не хочет лететь, ему будет оформлен возврат денежных средств».

Союз пассажиров России считает вспышку коронавируса форс-мажорным обстоятельством и призывает **Минтранс** рекомендовать авиакомпаниям возвращать полную стоимость билетов вне зависимости от категории, говорит председатель объединения Кирилл Янков: ««Победа» предлагает за дополнительные деньги опцию для тех, кто еще не купил билеты. Во-первых, непонятно, как быть с теми, кто уже приобрел

места на рейс, во-вторых, мы считаем, что возврат в те страны, куда не рекомендовано летать в связи с эпидемиологической ситуацией, должен быть бесплатным, независимо от типа купленного билета — это можно считать обстоятельством непреодолимой силы. Поэтому в отношении тех стран, по которым есть рекомендации не посещать их — а это Китай, Южная Корея, Италия, Иран, я считаю должны вступать в силу правила, что билеты можно вернуть без какого-либо штрафа. В отношении других стран, например, Испании, рекомендации туда не летать нет, так что здесь решение принимает сама авиакомпания».

Между тем вероятность заразиться вирусом не сильно влияет на решимость россиян посетить европейские страны в грядущие праздники. Как сообщают пользователи соцсетей, в столичных аэропортах много людей в респираторных масках, ожидающих вылета.

<https://www.kommersant.ru/doc/4282419>

RNS; 2020.06.03; UTAIR ВРЕМЕННО СОКРАЩАЕТ ЧИСЛО РЕЙСОВ В МИЛАН НА ФОНЕ КОРОНАВИРУСА

Авиакомпания Utair сократит число рейсов из Москвы в Милан с семи до двух рейсов в неделю вплоть до 17 марта, сообщил перевозчик.

«Для безопасности пассажиров в условиях распространения коронавируса в Италии Utair временно сокращает количество перелетов из Москвы в Милан и обратно. С 6 по 17 марта включительно авиакомпания оставляет в расписании 2 рейса в неделю: по средам и воскресеньям», — говорится в сообщении.

Авиакомпания предложила пассажирам отмененных рейсов бесплатно изменить дату вылета или вернуть деньги за билет даже по невозвратным тарифам.

<https://rns.online/transport/Utair-vremenno-sokraschaet-chislo-reisov-v-Milan-na-fone-koronavirusa-2020-03-06/>

RNS; 2020.06.03; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ВВЕЛИ ВОЗВРАТ БИЛЕТОВ НА РЕЙСЫ КОМПАНИИ

Российская авиакомпания «Уральские авиалинии» вслед за S7 и «Победой» ввела возможность возврата билетов на любой рейс авиакомпании с удержанием только сервисного сбора, сообщили в компании.

«Авиакомпания “Уральские авиалинии” идёт навстречу пассажирам и даёт возможность вернуть деньги за авиабилеты, а также изменить направление или дату перелета. Акция действует на всех рейсах авиакомпании без ограничений по дате перелета и для любых тарифов, даже “невозвратных”», — сообщили в компании.

Акция действует на билеты, купленные с 8 марта по 15 апреля, уточнили в компании. В случае возврата билетов, будет взиматься только сбор за операцию возврата, равный 1 тыс. рублей за каждый билет, уточнил перевозчик.

Компания также позволит «без штрафов» изменить дату вылета и/или направление перелета с доплатой до доступного тарифа. Все изменения с билетами можно будет произвести не позднее чем за 40 минут до вылета рейса.

<https://rns.online/transport/Uralskie-avialinii-vveli-vozvrat-biletov-na-reisi-kompanii--2020-03-06/>

RNS; 2020.06.03; «ПОБЕДА» ВВЕЛА УСЛУГУ ВОЗВРАТА БИЛЕТА НА ФОНЕ КОРОНАВИРУСА

Лоукостер «Победа» ввел платную услугу возврата билетов для всех тарифов на фоне непрогнозируемости ситуации с распространением коронавируса, следует из сообщения компании.

«Победа» начинает предоставлять новую услугу, в рамках которой клиент может оформить возврат денежных средств. Опция возврата билета стоит 499 рублей за один рейс», — говорится в сообщении. Услуга появится на сайте компании с 7 марта при покупке любого билета.

При этом отказаться от полета можно будет не позднее чем за 48 часов до времени вылета, уточнил перевозчик.

По словам гендиректора «Победы» Андрея Калмыкова, сейчас пассажиры «опасаются планировать отпуска из-за непрогнозируемой ситуации по распространению коронавируса в мире». Ранее возврат билетов авиакомпании был доступен только для самого высокого тарифа.

Ранее аналогичную услугу ввела авиакомпания S7. Ее стоимость ограничивается сервисным сбором, который составит тысячу рублей за один авиабилет по России. Стоимость сервисного сбора по возврату билета за границу в компании не уточняли.

<https://rns.online/transport/Pobeda-vvela-uslugu-vozvrata-bileta-na-fone-koronavirusa-2020-03-06/>

RNS; 2020.06.03; АВИАКОМПАНИЯ «АВРОРА» ПРИОСТАНОВИЛА ПОЛЕТЫ НА ЯПОНСКИЙ ОСТРОВ ХОККАЙДО

Авиакомпания «Аврора» (входит в группу «Аэрофлот») временно приостановила полеты с Сахалина в Саппоро — столицу японской провинции Хоккайдо — по распоряжению **Минтранса** России, сообщили в компании.

«Аврора», согласно распоряжению Министерства транспорта России, с 6 марта 2020 года временно приостановила выполнение регулярных рейсов по маршруту Южно-Сахалинск — Саппоро — Южно-Сахалинск», — говорится в сообщении.

Отменены рейсы с 7 по 28 марта. Пассажирам, которые не позднее 6 марта купили билеты на эти даты, предлагается бесплатно оформить возврат билетов или поменять дату вылета.

Ранее Ростуризм рекомендовал россиянам временно воздержаться от посещения префектуры Хоккайдо, а туроператорам предлагать туристам альтернативные направления отдыха в связи с рисками заражения коронавирусом.

<https://rns.online/transport/aviakompaniya-avrora-priostanovila-poleti-na-yaponskii-ostrov-Hokkaido-2020-03-06/>

ТАСС; 2020.06.03; ДОЧЕРНЯЯ КОМПАНИЯ РЖД ПРИНИМАЕТ ПРОФИЛАКТИЧЕСКИЕ МЕРЫ ПРОТИВ КОРОНАВИРУСА

Компания «Южно-Кавказская железная дорога» (ЮКЖД) которая является дочерним предприятием «Российских железных дорог» (РЖД), приняла ряд первоочередных мер для профилактики и предупреждения распространения нового вида коронавируса. Об этом в пятницу сообщают из **пресс-службы** компании.

«Все работающие с пассажирами сотрудники (проводники, кассиры, дежурные по вокзалам и станциям, машинисты международных поездов) обеспечены медицинскими масками, защитными перчатками и антисептиками. Вокзальные помещения проветриваются и дезинфицируются специальными средствами. Также на вокзалах выделены помещения для пассажиров и работников с признаками недомогания», - отмечается в релизе ЮКЖД.

По словам генерального директора ЮКЖД Алексея Мельникова, компания предпринимает меры для максимальной защиты своих сотрудников и пассажиров. «Железная дорога является стратегическим объектом, и мы должны обеспечивать ее бесперебойную и безопасную работу в сотрудничестве с государственными органами, Министерством здравоохранения», - приводит его слова **пресс-служба** компании.

<https://tass.ru/ekonomika/7916327>

РИА НОВОСТИ; 2020.06.03; ПАССАЖИРАМ МОСКОВСКОГО МЕТРО НАЧАЛИ ИЗМЕРЯТЬ ТЕМПЕРАТУРУ

Температуру людям в московском метро измеряют с помощью камер с тепловизорами, которые направлены в сторону входящих пассажиров, сообщили РИА Новости в **пресс-службе** столичного метрополитена.

«Дистанционное измерение температуры проходит в вестибюлях станций Московского метрополитена на фоне сезона простуды и вирусов по поручению мэра Москвы. Камеры с тепловизорами направлены в сторону потока входящих пассажиров, они абсолютно безопасны для человека», - сообщили в **пресс-службе**.

Отмечается, что список станций, где ведется такой мониторинг, постоянно обновляется. Помимо этого, метрополитен предпринимает и другие меры санитарной безопасности. «Усилены мероприятия по уборке инфраструктуры — мы убираем чаще с применением специальных средств, также чаще меняются воздушные фильтры в вагонах, проводится кварцевание подвижного состава», - добавили в метрополитене. Предприятие подчеркивает, что и сами пассажиры должны заботиться о здоровье: протирать руки антисептиками, чаще их мыть, носить маску при первых признаках недомогания.

Мэр Москвы Сергей Собянин в четверг ввел режим повышенной готовности из-за угрозы распространения новой коронавирусной инфекции. Согласно документу, граждане, посещавшие страны и территории, где были случаи инфекции, должны сообщать о своем возвращении в РФ.

Прибывающим из Китая, Ирана и Южной Кореи выдают постановления об изоляции, фиксируют контактные данные, фотографируют и берут анализ. Прибывающим из Италии и других стран с неблагоприятной ситуацией рекомендуют режим изоляции на дому, они заполняют анкету с контактными данными и фото. Всем пассажирам международных рейсов измеряют температуру. Если она повышена – берут анализ, госпитализируют или оставляют под меднаблюдением на дому.

<https://ria.ru/20200306/1568254310.html>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ, АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ, НИКИТА ЩУРЕНКОВ; 2020.06.03; В ТАКСИ ВИРУС НЕ САЖАЮТ; “Ъ” ВЫЯСНИЛ, КАК ТРАНСПОРТНЫЕ КОМПАНИИ И РИТЕЙЛЕРЫ БУДУТ БОРОТЬСЯ С ИНФЕКЦИЕЙ

Московские власти в рамках плана «по предупреждению завоза и распространения» коронавирусной инфекции разработали массу мероприятий — от термометрии граждан и дезинфекции улиц до повсеместного карантина с запретом выезда из города. Ряд мер касаются транспорта и магазинов. Как выяснил “Ъ”, таксопаркам уже рекомендовали обрабатывать салоны машин, представители каршеринга говорят о готовности снабдить пользователей «подручными дезинфицирующими средствами». В крупном ритейле «анализируют спрос со стороны клиентов на те или иные группы товаров и не наблюдают резкого роста».

Столичные власти, как сообщал “Ъ” 5 марта, разработали трехэтапный план действий «по предупреждению завоза и распространения» коронавирусной инфекции в Москве. По данным “Ъ”, проект был представлен 25 февраля на закрытом совещании в правительстве Москвы и позднее разослан главам столичных департаментов. 21-страничный документ предусматривает, в частности, термометрию всех прибывающих в Москву авиапассажиров, дезинфекцию улиц и подъездов. На втором этапе (план «Б»), после обнаружения зараженных коронавирусом граждан, может быть объявлен городской карантин с закрытием всех школ, детских садов, вузов, концертных залов, рынков, стадионов и дезинфекцией поездов метрополитена каждые четыре часа. Наконец, «по особому решению» может быть введено чрезвычайное положение с комендантским часом в городе, прекращением работы общественного транспорта и запретом на выезд из Москвы.

По плану, столичному департаменту транспорта предписывается следить за тем, чтобы в машинах такси и каршеринга проводилась дезинфекция — «многократно ежедневно». Департамент уже разослал соответствующие письма (“Ъ” удалось ознакомиться с текстом) компаниям, оказывающим услуги такси. Во многом они повторяют советы Роспотребнадзора по «дезинфекции транспортных средств для перевозки пассажиров», утвержденные ведомственным письмом от 13 февраля.

Документ рекомендует обрабатывать салоны, в том числе, хлорамином Б, перекисью водорода, спиртами (в концентрации не менее 70%), а также «третичными аминами» и «полимерными производными гуанидина». Водителей необходимо снабдить запасом масок (исходя из смены не реже одного раза каждые три часа), дезинфицирующими салфетками, кожными антисептиками для обработки салона. Не реже двух раз в сутки автомобили должны проветриваться, а в салоне следует проводить влажную уборку с обработкой средствами ручек дверей, подлокотников, спинок сидений, видеомониторов.

«Слышал, что письма такие получали, но никто их выполнять не будет,— прокомментировал “Ъ” новые вводные глава координационного совета профсоюза «Таксист» Андрей Попков.— Понятно, когда это делается в автобусных парках централизованно: машина приезжает, ее обрабатывают. В Москве почти все такси в аренде находятся, весь день по городу ездят, проконтролировать их невозможно».

Если власти хотят, то пусть это организуют и оплачивают,— предложил он.— Пока что это напоминает имитацию бурной деятельности».

«На прошлой неделе получили от департамента транспорта письма с предписанием следовать рекомендациями Роспотребнадзора,— также подтвердил руководитель парка «Такси Ритм» Юрий Неробеев.— В нем сказано, что мы должны приобрести дезинфицирующие средства и обрабатывать ими автомобили». Он назвал среди рекомендованных средств пероксимед и хлорамин. «Мы закупили партию препаратов, а потом столкнулись с тем, что их нет в наличии, как и масок,— пожаловался господин Неробеев.— Когда начали приносить счета за хлорамин, выяснилось, что банка стоит 9 тыс. руб. и ее хватает на два дня. Машины обрабатываем ежедневно, в рекомендациях говорится о регулярной обработке в течение дня. У нас таких ресурсов, к сожалению, нет».

Как в Москве для граждан и работодателей был введен «режим повышенной готовности» в связи с распространением коронавируса

Источник в одном из каршеринговых сервисов столицы рассказал “Ъ”, что представители управления Роспотребнадзора сообщили о необходимости усилить меры профилактики, предложив ответить, как сервисы могут это сделать и какие средства готовы применять. В YouDrive и «Делимобиле» заявили “Ъ”, что намерены усилить меры по дезинфекции автомобилей. «Прорабатываем варианты по обеспечению машин подручными дезинфицирующими средствами для пользователей,— уточнили в «Делимобиле».— Будем напоминать клиентам о соблюдении всех мер предосторожности». В пресс-службе «Яндекс.Драйва» отказались от комментариев, представитель BelkaCar не ответил на запрос.

Согласно плану московских властей, участие в противодействии распространению вируса придется принять и ритейлерам.

Документ, в частности, предписывает столичному департаменту торговли и услуг сделать «запасы продовольствия на случай продления карантинных мероприятий в продовольственных магазинах с введением особого режима работы таких предприятий».

Собеседник “Ъ” в крупной розничной сети отмечает, что выдвигать подобные требования вне режима ЧС чиновники не могут. В российском Auchan говорят, что подобных предложений пока не получали. «Вмешательство в бизнес-процессы со стороны чиновников, конечно, нежелательно,— поясняют в компании.— Со своей стороны, Auchan ежедневно анализирует спрос со стороны клиентов на те или иные группы товаров

и не наблюдает резкого роста». В Auchan заверили “Ъ”, что будут составлять заказы так, чтобы не допустить отсутствия товаров на полках. В «Ленте» заявили, что работают в соответствии с потребностями покупателей, а возможности по запасам ограничены мощностями магазинов. В X5 Retail Group («Пятерочка», «Перекресток», «Карусель») от комментариев отказались. В «Магните», «Дикси» и Metro на вопросы не ответили.

В **пресс-службе** KFC сообщают, что следуют всем рекомендациям Роспотребнадзора. В сети Domino's отчитались, что усилили меры санитарной безопасности на территории предприятий. В **пресс-службе** сети McDonald's отмечают, что следуют строгим стандартам гигиены сотрудников, а также пользуются дополнительными правилами, соответствующими требованиям Роспотребнадзора.

<https://www.kommersant.ru/doc/4277507>

ВЕДОМОСТИ; ТАТЬЯНА РОМАНОВА; 2020.06.03; ТУРОПЕРАТОРЫ ПРОСЯТ ПОДДЕРЖКИ У МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ И МИНТРАНСА; ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА СПРОС НА ВСЕ ЗАРУБЕЖНЫЕ ПУТЕВКИ УПАЛ НА 25%

Ассоциация туроператоров (АТОР) обратится в Минэкономразвития и **Минтранс** с просьбой поддержать турбизнес из-за ситуации с коронавирусом, сообщила исполнительный директор АТОР Майя Ломидзе. Спрос по всем зарубежным направлениям упал на 25%, въездной турпоток за 2020 г. может снизиться на 15%, сокращается спрос и на туры по России, перечислила она.

Снижение не критично для крупных туроператоров, но под угрозой закрытия окажется около 30% маленьких и средних компаний, опасается Ломидзе. Вопрос не в размере туроператора, а в специализации, добавляет исполнительный директор «Интуриста» Сергей Толчин: большие проблемы у туроператоров, ориентированных только на одно направление. Компании, работающие на въезд, на выезд и на внутренний туризм, предлагающие много направлений, в относительной безопасности: можно перераспределить поток.

Ситуация очень сложная, подтверждает представитель «Русь тура», специализировавшегося на Китае: «Стараемся срочно открывать новые направления».

Вспышка коронавируса произошла в декабре 2019 г. в Китае. Из-за угрозы распространения вируса 24 января Ростуризм рекомендовал приостановить продажу туров в Китай, а 27 февраля прекращены продажи туров в Италию, Иран и Южную Корею в связи с участвовавшими там случаями заражения коронавирусом. Срок действия этих рекомендаций не определен. В мире заражено более 96 000, умерло более 3300 человек.

По предварительным оценкам АТОР, потери туроператоров от всех запретов и ограничений на продажу туров уже превышают 27 млрд руб. и могут вырасти еще. Ассоциация приводит данные опроса в профессиональной группе турагентов в Facebook – Radio Trave. Руководители и менеджеры 410 турагентств со всей России сравнили продажи за последнюю неделю февраля с прошлогодними. 59% из них сообщили, что продажи прекратились, 23% пожаловались на падение на 70–80%, 12% отметили сокращение продаж минимум вдвое.

В письме, которое АТОР готовит к отправке в Минэкономразвития, ассоциация предлагает комплекс мер, которые должны помочь турфирмам пережить кризис. Например, вернуть туроператорам взносы в фонды ассоциации «Турпомощь». Туроператоры в сфере выездного туризма обязаны вносить средства в фонды персональной ответственности и в общий резервный фонд «Турпомощи», которые в чрезвычайных ситуациях могут быть использованы для возвращения туристов из-за рубежа. Это не сильно спасет ситуацию, но это была бы хоть какая-то помощь, говорит Ломидзе. Также, по ее словам, нужно ввести мораторий на эти платежи – срок очередного взноса уже в апреле.

Второе письмо будет направлено в **Минтранс**: туроператоры просят содействия в возврате средств от авиакомпаний за билеты в рамках отмененных туров.

Ростуризм поддерживает турбизнес. Ранее руководитель Ростуризма Зарина Догузова предложила уменьшить финансовую нагрузку на туроператоров из-за коронавируса: ведомство готово предложить правительству перенести сроки выплат взносов туроператорами с апреля на июль. Также Ростуризм предложил отменить взносы в резервный фонд «Турпомощь» в этом году. Поддержал Ростуризм и обращение в **Минтранс**, **Росавиацию** и все авиакомпании с просьбой о возврате туроператорам средств, которые были выплачены авиакомпаниям за блоки мест в составе турпродукта по Китаю, Италии, Ирану и Южной Корее, а также на внутренних перелетах, если они были в туре. Ростуризм направит письма в страны, которых коснулись ограничения, с просьбой перенести брони гостиниц на более поздний срок, когда будет возобновлена реализация туров, обещала Догузова. Письма уже направлены, уточнил источник в Ростуризме.

Минэкономразвития прорабатывает возможные меры поддержки, сказал его представитель. **Минтранс** пока не получал таких писем, сказал его представитель, а вопросы о возврате средств за билеты от отмененных туров он переадресовал в авиакомпании.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/03/05/824586-turoperatori-prosyat-podderzhki>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7907105>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.06.03; «ПОБЕДА» И S7 ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА СДЕЛАЮТ ВСЕ БИЛЕТЫ ВОЗВРАТНЫМИ; АВИАКОМПАНИИ ПЫТАЮТСЯ ПОДДЕРЖАТЬ ПРОДАЖИ И УЛУЧШИТЬ ИМИДЖ

Эпидемия коронавируса вынуждает авиакомпании искать способы поддержать спрос. «Победа» с 7 марта вводит услугу возврата денег за билеты в случае отказа от перелета, рассказал «Ведомостям» представитель лоукостера. Для этого при покупке билета нужно будет доплатить 499 руб. за перелет в одну сторону. Вернуть деньги можно будет при отказе от полета не позднее чем за 48 часов до вылета. Как долго будут действовать новые правила, представитель компании не уточнил. Клиенты опасаются планировать отпуска из-за распространения коронавируса, компания «по их просьбе запускает эту услугу», передал через пресс-службу гендиректор «Победы» Андрей Калмыков.

Схожую услугу 5 марта запустила S7 Airlines, но у нее другой принцип: авиакомпания разрешит вернуть без штрафов все билеты, купленные с 5 марта по 10 апреля, удержав лишь 1000 руб. сервисного сбора за перелет. Отказаться от полета с возвратом денег можно за 40 минут до вылета.

S7 и «Победа» – соответственно вторая и третья крупнейшие авиакомпании России. В январе они перевезли 1,37 млн и 922 000 человек соответственно – 15,4 и 10,4% отечественного рынка, по данным **Росавиации**.

Навстречу пассажирам пошла и Utair. Она разрешает всем пассажирам рейсов Москва – Милан и Милан – Москва полностью вернуть деньги за билеты, купленные до 26 февраля, когда Роспотребнадзор предупредил о риске заражения коронавирусом при посещении Италии, говорит представитель Utair. Милан – единственное итальянское направление перевозчика. Пассажиры Utair, уже находящиеся в Милане, могут без доплаты обменять обратный билет, чтобы раньше вернуться в Россию.

Представитель лидера рынка – «Аэрофлота» (ему принадлежит «Победа») от комментариев отказался. Представитель «Уральских авиалиний» на запрос «Ведомостей» не ответил.

Около 95% всех билетов «Победы» невозвратные, знает человек, близкий к лоукостеру (представитель компании это не комментирует). Законодательное введение невозвратных

билетов пролоббировал в 2014 г. «Аэрофлот» именно ради запуска лоукостера. До сих пор вернуть билеты без потери денег можно было только по самому дорогому из тарифов «Победы», который так и называется: «Возвратный». Он в 2–2,5 раза дороже базового тарифа и в 4–15 раз дороже промотарифа лоукостера в 499 руб.

S7 тоже не раскрывает долю невозвратных билетов. Но у авиакомпаний, которые включают различные услуги в стоимость перелета, их доля существенно ниже, чем у лоукостеров. Билеты по невозвратным тарифам покупают намного чаще, так как они дешевле, говорит PR-директор крупнейшего российского поисковика Aviasales Янис Дзенис. По оценкам консалтинговой компании Bain, их доля у российских авиакомпаний значительно превышает 50%.

«За решениями сделать билеты возвратными может быть скрыт в том числе коммерческий расчет: пассажиры могут начать активнее покупать билеты, зная о возможности отказаться от полетов без потерь», – говорит директор Infomost Борис Рыбак. Официально авиакомпании не сообщали о падении продаж, но их сотрудники признавали снижение спроса на зарубежные перелеты. По прогнозу Международной ассоциации воздушного транспорта, глобальный пассажиропоток у авиакомпаний может упасть в этом году на 11–19%, трафик в Западной Европе, наиболее пострадавших от вируса странах Азии и на Ближнем Востоке может упасть на 23–24%, в Восточной Европе – на 9%.

Возможно, такой шаг S7 и «Победы» несколько поддержит спрос, но скорее это решение будет работать на их имидж, рассуждает Дзенис: россияне, по данным Aviasales, не отказываются от отдыха, а выбирают другие направления: вместо Италии, Германии, Испании и Юго-Восточной Азии – Турцию, Индию, страны бывшего СССР.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/03/05/824615-pobeda-s7>

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.06.03; РЕЛЬСЫ НЕ СТОЛЬ РАВНОУДАЛЕННЫЕ; УГОЛЬНЫЕ КОМПАНИИ ПРЕТЕНДУЮТ НА ПРИОРИТЕТНЫЙ ДОСТУП К БАМУ И ТРАНССИБУ

Минтранс и **Минэнерго** разрабатывают методику, которая позволит поделить между грузоотправителями дефицитные провозные мощности БАМа и Транссиба. По данным “Ъ”, ряд угольных компаний требовали приоритета для этого вида груза, составляющего 55% в грузообороте Восточного полигона. Но в **Минтрансе** говорят, что методика не предполагает приоритета для угля. По мнению аналитиков, при распределении квот кому-то придется потесниться, но тех видов грузов, которыми можно безболезненно пожертвовать, нет.

В **Минэнерго** 4 марта состоялось совещание, где обсуждалась методика распределения доступа грузоотправителей к перевозкам по Восточному полигону в условиях ограниченной пропускной способности. Поручение разработать и представить проект этой методики было дано по итогам совещания у первого вице-преьера Андрея Белоусова 25 февраля **Минтрансу** и **Минэнерго** совместно с ОАО **РЖД**, властями Кузбасса и заинтересованными грузоотправителями, сделать это нужно к 20 марта. В **Минтрансе** “Ъ” подтвердили, что разрабатывают проект методики совместно с **Минэнерго** и ОАО **РЖД**, в монополии от комментариев отказались, в **Минэнерго** не ответили на запрос “Ъ”.

Как рассказали “Ъ” участники совещания, заключительных решений принято не было. «Мы участвуем в обсуждении данной методики, но окончательный вариант можно будет оценить после согласования со всеми участниками процесса», — сообщила председатель совета директоров ООО «Колмар груп» Анна Цивилева. В СУЭК, Evraz, «Мечеле», «СДС Угле», «Кузбассразрезугле» не предоставили комментариев.

На сети ОАО **РЖД** действует принцип равнодоступности инфраструктуры, формально не допускающий приоритетов ни для каких типов грузов.

Однако различные варианты все же обсуждаются — и ради введения принципа ship-or-put, и для приоритетной доставки социальных грузов, и с целью обеспечения преимуществ в порядке пропуска для инвесторов в магистральную инфраструктуру (см. “Ъ” от 3 апреля и 2 августа 2019 года). Отдельно ведется дискуссия об особом порядке прохождения узких мест, в том числе подразумевавшем возможность продажи доли свободных мощностей с аукциона (см. “Ъ” от 12 октября 2018 года). Собеседник “Ъ” среди грузоотправителей говорит, что сама идея квотирования провоза через узкие места БАМа и Транссиба лишает ОАО РЖД стимула к их расширению.

Как отмечают собеседники “Ъ”, на совещании 4 марта обсуждалось введение госрегулирования заявок на перевозку.

Собеседник “Ъ”, близкий к одному из участников совещания, говорит, что ряд угольщиков предлагали обеспечить приоритет провозки угля на восток по отношению ко всем другим грузам. Алгоритм согласования заявок по итогам совещания должен выработать Минтранс. Но сделать это будет затруднительно, поскольку к консенсусу угольщики не пришли: введение госрегулирования наиболее активно лоббировали крупные компании со своими портовыми мощностями на западе и на востоке. По мнению другого собеседника “Ъ”, в условиях снизившихся цен на уголь квотирование может создать неравные условия для производителей и, по сути, привести к поддержке и без того лидирующих экспортеров или, наоборот, неэффективных угольщиков за счет конкурентов из других секторов.

В ответ на жалобы угольщиков железнодорожники решили посоветовать клиентам, как вести их собственный бизнес

В Минтрансе “Ъ” сообщили, что методика не предусматривает предоставления приоритета угольным грузам. «Она направлена на распределение пропускных способностей для всех грузов, перевозимых в восточном направлении», — говорят там. Источник среди грузоотправителей говорит, что у предлагаемой методики есть ряд изъянов, в том числе необязательность этого документа к исполнению железной дорогой, возможное несоответствие квот, распределенных на стадии планирования, фактической возможности перевезти груз, потенциальное завышение своих заявок грузоотправителями при занижении провозной способности ОАО РЖД и т. д.

Остается непонятным, какие грузы предлагается потеснить: сделать это с высокодоходными нефтяными грузами надежды нет, и снижать их транспортировку ОАО РЖД не будет, полагает Максим Худалов из АКРА.

«Похоже, что требуется оптимизировать единую диспетчерскую службу и принудительно убирать с путей брошенные вагоны, — говорит он. — Хаос на подъездных путях — основная проблема отрасли». Возможно, могла бы помочь дополнительная скидка на отгрузку к западным портам, тогда возникает возможность везти уголь морем на восток, как это делали раньше, говорит эксперт. Но ОАО РЖД уже давали тарифную скидку в западном направлении (с 1 марта заработала максимальная скидка 2,8% на порты Северо-Запада), поэтому сможет ли компания найти дополнительные резервы по тарифу — большой вопрос, отмечает господин Худалов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4277485>

РИА НОВОСТИ; 2020.05.03; РОССИЯНАМ РАЗЪЯСНИЛИ, МОЖНО ЛИ ЗАХОДИТЬ В МЕТРО С ЕДОЙ И КОФЕ

Запрета заходить с едой и кофе в метро в российских городах на федеральном уровне нет, однако регион вправе прописать особые нормы в своих правилах, сообщили РИА Новости в пресс-службе Минтранса России.

Типовые правила пользования метрополитеном на федеральном уровне были впервые утверждены в России примерно год назад. Документ призван унифицировать правила пользования метро в российских городах. РИА Новости попросили Минтранс, который

занимался разработкой документа, ответить на ряд вопросов о нормах, которые закрепляет документ. В частности, можно ли заходить в метро с кофе, чаем, мороженым и другой едой.

«В типовых правилах такого запрета нет. В случае необходимости регион вправе прописать такую информацию в собственных правилах пользования метрополитеном», - сообщили в **Минтрансе**.

<https://ria.ru/20200306/1568226381.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.05.03; МИНТРАНС ОБЪЯСНИЛ, ДОЛЖНЫ ЛИ МУЖЧИНЫ УСТУПАТЬ ЖЕНЩИНАМ МЕСТО В МЕТРО

Федеральные правила пользования метро в городах России не содержат требования уступать место женщинам, а объявления, которые звучат, являются просьбой к представителям мужского пола, сообщили РИА Новости в пресс-службе **Минтранса** России.

Типовые правила пользования метрополитеном на федеральном уровне были впервые утверждены в России примерно год назад. Документ призван унифицировать правила пользования метро в российских городах. РИА Новости попросили **Минтранс** РФ, который занимался разработкой документа, ответить на ряд вопросов о нормах, которые закрепляет документ. В частности, агентство поинтересовалось, есть ли норма в федеральных правилах, что мужчины должны уступать место женщинам в метро.

«В типовых правилах такого требования нет. Если такие объявления звучат в метро, то они являются просьбой к представителям мужского пола», - сообщили в **Минтрансе** России.

Например, в правилах метро Москвы содержится пункт, касающийся этого аспекта. «Лица, находящиеся на территории метрополитена, должны быть взаимно вежливыми, уступать места в вагонах поездов инвалидам, пожилым людям, пассажирам с детьми и женщинам, соблюдать чистоту и общественный порядок, бережно относиться к сооружениям и оборудованию метрополитена», - говорится в правилах столичного метро.

<https://ria.ru/20200306/1568226277.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.05.03; МИНТРАНС НАЗВАЛ ПРАВИЛА ПРОСЛУШИВАНИЯ МУЗЫКИ В МЕТРО

Пассажирам в метро городов России нельзя слушать громкую музыку без наушников, сообщили РИА Новости в пресс-службе **Минтранса** России.

Типовые правила пользования метрополитеном на федеральном уровне были впервые утверждены в России примерно год назад. Документ призван унифицировать правила пользования подземкой в российских городах. РИА Новости попросили **Минтранс** РФ, который занимался разработкой документа, ответить на ряд вопросов о нормах, которые закрепляет документ. В частности, можно ли слушать в метро музыку без наушников.

«В соответствии с типовыми правилами в целях обеспечения комфорта пассажиров в вагонах и на объектах инфраструктуры метрополитена нельзя использовать музыкальные инструменты и средства звукоусиления, кроме слуховых аппаратов и индивидуальных устройств (наушников)», - сообщили в пресс-службе **Минтранса** РФ. В правилах оговаривается, что играть можно лишь с письменного разрешения перевозчика.

Фактически, можно наблюдать, что пассажиры, пользующиеся телефонами в метро, имеют при себе наушники, констатировали в министерстве.

«На территории метрополитена запрещается: ... Использовать средства звукоусиления (кроме слуховых аппаратов), за исключением случаев, установленных ГУП «Московский метрополитен», и прослушивать аудиозаписи или аудиотрансляции без наушников», - говорится в правилах Московского метро.

<https://ria.ru/20200306/1568226239.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.05.03; МИНТРАНС ОБЪЯСНИЛ ЗАПРЕТ ЗАХОДИТЬ В МЕТРО ГОЛЫМ И БОСЫМ ЛЮДЯМ

Требование о запрете заходить в метро голым и босым людям в первых в России правилах пользования метрополитеном основано на морально-этических нормах поведения в общественных местах, сообщили РИА Новости в пресс-службе **Минтранса** России.

Типовые правила пользования метрополитеном на федеральном уровне были впервые утверждены в России примерно год назад. РИА Новости попросили **Минтранс** РФ, который занимался разработкой документа, ответить на ряд вопросов о нормах, которые закрепляет документ. В частности, в новых правилах отдельным пунктом прописано, что в метро в РФ нельзя заходить без обуви и (или) без одежды. Например, в правилах метро Москвы было прописано только, что нельзя заходить без обуви.

«Такое требование (в федеральных правилах - ред.) основано на морально-этических нормах поведения в общественных местах», - сообщили в **Минтрансе** России.

<https://ria.ru/20200306/1568224882.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.05.03; В МИНТРАНСЕ РАССКАЗАЛИ, МОЖНО ЛИ ЗАХОДИТЬ С ДЕТСКИМИ КОЛЯСКАМИ В МЕТРО

Федеральные правила пользования метрополитенами по всей России не запрещают пассажирам заходить в метро с детскими колясками, сообщили РИА Новости в пресс-службе **Минтранса** России.

Первая версия проекта правил пользования метрополитеном содержала запрет на перевозку детей в детских колясках на эскалаторах и при входе-выходе из вагона. Это вызвало широкий общественный резонанс, и пункт исключили из проекта. Итоговый текст правил, которые впервые утверждены на федеральном уровне для метро всех городов России, зарегистрировал Минюст в январе 2019 года. Однако конечная версия утвержденных правил широкую огласку не получила.

«В типовых правилах нет запрета на вход в метро и вагон поезда с детскими колясками. Перевозка детей с использованием детских колясок должна осуществляться при условии обеспечения безопасности детей и пассажиров с учетом определяемых правилами региональных особенностей функционирования метро», - сообщили в пресс-службе **Минтранса**.

Там уточнили, что среди особенностей имеется в виду объем пассажиропотока, а также конструктивная специфика подвижного состава и объектов инфраструктуры метрополитена.

Представитель пресс-службы напомнил, что в соответствии с типовыми правилами органы власти субъектов разрабатывают и утверждают свои правила пользования метрополитеном, которые могут учитывать региональные особенности его функционирования. **Минтранс** уточнил, что для соблюдения безопасности типовыми правилами запрещено передвигаться в метро на мопедах, велосипедах, самокатах, роликовых коньках и других средствах передвижения, кроме инвалидных колясок.

Правила в целом содержат типовые положения, до этого используемые региональными подземками. Среди них перечень прав и обязанностей пассажиров и перевозчиков. Документ определяет порядок организации перевозок пассажиров и провоза ручной клади метрополитеном, условия перевозок, требования к информированию пассажиров, находящихся на станциях, в вагонах, переходах.

<https://ria.ru/20200306/1568224221.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.05.03; РАЗОРИВШАЯСЯ «КОГАЛЫМАВИА» ПОТРЕБОВАЛА ОТ ЕГИПТА \$200 МИЛЛИОНОВ

Обанкротившаяся после теракта над Синайским полуостровом авиакомпания «Когалымавиа» и турецкий туроператор Prince Group подали иск против Египта, потребовав компенсацию в 200 миллионов долларов. Об этом сообщает «РБК».

Российская авиакомпания и турецкий туроператор обратились с иском против властей Египта в Постоянную палату третейского суда в Гааге еще в 2017 году, но первые слушания по делу прошли только начале этого года. Истцы потребовали компенсировать прямой ущерб и потерю инвестиций в экономику страны в размере 200 миллионов долларов (больше 13 миллиардов рублей. — Прим. ред.).

«На первой стадии мы должны были доказать, что именно было инвестициями, и были ли эти инвестиции в экономику Египта», — заявила представитель обеих компаний Оксана Головина.

Истцы утверждают, что власти Египта знали, что система безопасности в аэропортах страны не соответствовала международным нормам и требованиям, спустя более четырех лет после трагедии так и не дали официального заключения о причинах крушения, и так и не взяли на себя ответственность и не выплатили компенсаций. По мнению истцов, теракт также привел к невозможности компаний «полноценно продолжать свою деятельность» и упущенной выгоде. Инвестициями в экономику Египта компании считают «многолетнюю деятельность по организации поездок российских туристов в Египет».

<https://ria.ru/20200305/1568204128.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.05.03; «АЭРОФЛОТ» ПРИОСТАНОВИТ РЕЙСЫ В ГОНКОНГ С 7 МАРТА

«Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) временно приостанавливает выполнение рейсов по маршруту Москва - Гонконг, сообщает перевозчик.

Рейсы из Москвы будут выполняться до 7 марта, из Гонконга обратно - до 8 марта включительно.

Пассажирам с билетами, оформленными до 5 марта на рейсы SU212/213 с датами перевозки в период с 8 по 31 марта 2020 года, без дополнительной платы разрешается однократное вынужденное изменение даты вылета с сохранением первоначальных пунктов отправления/назначения.

Также пассажиры могут оформить вынужденный возврат билетов по месту их приобретения. «Возвраты для билетов, приобретенных на сайте, возможно произвести в любой точке собственной продажи или в контакт-центре», - отмечает компания.

В конце января в связи с эпидемией коронавируса были приостановлены чартерные рейсы из РФ в Китай. С 1 февраля было ограничено и регулярное авиасообщение: остались только рейсы «Аэрофлота» (летает в Пекин, Шанхай, Гуанчжоу и Гонконг) и нескольких китайских авиакомпаний. В середине февраля «Аэрофлот» сообщил о сокращении частот на всех китайских направлениях в связи с падением продаж билетов.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200305/1568207503.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.05.03; «АЭРОФЛОТ» ОБЪЯСНИЛ, ПОЧЕМУ НЕ ОТМЕНЯЕТ РЕЙСЫ В КИТАЙ

Отмена рейсов в Китай не решила бы проблему изоляции от потенциальных носителей вируса, считает гендиректор крупнейшей российской авиакомпании «Аэрофлот» Виталий Савельев.

Россия на фоне распространения нового коронавируса уже ограничила авиасообщение с Китаем, Южной Кореей и Ираном. Эти ограничения не коснулись только «Аэрофлота» и ряда иностранных компаний. Рейсы из признанных неблагополучными по коронавирусу

стран, включая Италию, сегодня переведены в терминал F московского аэропорта «Шереметьево», который обслуживает только их и где созданы специальные условия для обследования пассажиров.

«Отмена рейсов в Китай не решает проблему изоляции от потенциальных носителей вируса. У туристов остаются возможности приезжать транзитом через соседние страны. Пришлось бы всерьез говорить о закрытии всех границ для туристов, а это – реальная угроза банкротства для многих игроков национальной туристической отрасли», - рассказал Савельев журналистам.

<https://ria.ru/20200305/1568201694.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.05.03; «АЭРОФЛОТ» СОКРАТИТ РЕЙСЫ В ИТАЛИЮ, ЕСЛИ ИХ ЗАГРУЗКА НАЧНЕТ ПАДАТЬ

Крупнейшая российская авиакомпания «Аэрофлот» сократит количество рейсов в Италию, если их загрузка начнет падать, на данный момент она упала не критично, сообщил журналистам гендиректор компании Виталий Савельев.

Директор департамента управления сетью и доходами «Аэрофлота» Иван Батанов ранее в ходе телефонной конференции сообщил, что «Аэрофлот», скорее всего, временно сократит число рейсов в Италию из-за коронавируса.

«Мы исходим из того, что запрета на полеты нет, есть рекомендация пассажирам ограничить перемещение. И, конечно, мы мониторим фактическую загрузку. Если она начнет падать, мы сократим количество рейсов», - сказал Савельев, отвечая на вопрос, планируется ли сокращать число рейсов в Италию.

Отвечая на вопрос, упала ли загрузка рейсов в Италию, он сказал: «Упала, но не критично».

<https://ria.ru/20200305/1568200699.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.05.03; «АЭРОФЛОТ» НЕ ПЛАНИРУЕТ ОТМЕНЯТЬ НАПРАВЛЕНИЯ ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА

Крупнейшая российская авиакомпания «Аэрофлот» не планирует полностью отменять какие-либо направления из-за коронавируса, чтобы не потерять слоты, заявил журналистам гендиректор компании Виталий Савельев.

Отвечая на вопрос, планирует ли компания убрать какие-то маршруты, например, в Китай, он сказал: «Все значительно сложнее. Мы сами, просто так, без последствий, отказаться от маршрута не можем: мы потеряем слоты, а это один из ключевых активов авиакомпании. Слоты – очень дорогой и ценный актив, мы владеем ими во многих случаях исторически. Если мы их потеряем, их очень быстро перепродадут. Международные пассажирские перевозки - это сложный и конкурентный рынок».

Россия на фоне распространения нового вируса с 1 февраля начала ограничивать авиасообщение с Китаем. Тогда были прекращены все регулярные перелеты - за исключением рейсов «Аэрофлота» в Пекин, Шанхай, Гуанчжоу и Гонконг, а также рейсов четырех китайских авиакомпаний. Остальные перешли на чартерный режим. С 14 февраля были прекращены и чартерные рейсы.

Впоследствии из-за распространения коронавируса РФ также ограничила авиасообщение с Южной Кореей и Ираном. «Аэрофлота» введенные ограничения не коснулись.

<https://ria.ru/20200305/1568201721.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.05.03; S7 РАЗРЕШИЛА ВОЗВРАЩАТЬ БИЛЕТЫ С УДЕРЖАНИЕМ ТОЛЬКО СЕРВИСНОГО СБОРА

Стоимость любых билетов российской авиакомпании S7, приобретенных с 5 марта по 10 апреля, можно будет почти полностью вернуть из-за ситуации с коронавирусом, будет удержан только сервисный сбор, сообщила пресс-служба компании.

«S7 Airlines предлагает пассажирам возможность оформить возврат полной стоимости авиабилетов, если они примут решение скорректировать свои планы на путешествие. Пассажиры смогут вернуть авиабилеты, приобретенные в период с 5 марта по 10 апреля, вне зависимости от тарифа. Предложение доступно на всех рейсах S7 Airlines и авиакомпаний-партнеров без ограничений по дате перелета», - говорится в сообщении.

Компания уточняет, что в случае возврата приобретенных в этот период авиабилетов, будет взиматься только сервисный сбор – 1000 рублей за один авиабилет. 1000 рублей – сервисный сбор за один авиабилет для перелетов по России. Для международных рейсов размер сервисного сбора может меняться в зависимости от актуального курса валют.

«Мы понимаем, что ситуация с распространением вируса не позволяет нашим пассажирам планировать путешествия так, как им хотелось бы. Как раз сейчас многие думают о летнем отдыхе и переживают, что поездку придется отменить. Мы хотим дать пассажирам возможность менять свои планы в случае необходимости», – привели в пресс-службе слова гендиректора S7 Group Антона Еремина.

<https://ria.ru/20200305/1568186214.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.05.03; S7 ПРОДЛИЛА ПРИОСТАНОВКУ ПОЛЕТОВ В КИТАЙ НА МЕСЯЦ, ДО 26 АПРЕЛЯ

Группа S7 продлила на месяц приостановку полетов в Китай из-за коронавируса.

«S7 Airlines с 4 февраля по 26 апреля 2020 года полностью останавливает полеты в города Китая и Гонконг (Китай)», - говорится в сообщении на официальном сайте компании.

К примеру, на направлении из Новосибирска в Пекин продажа билетов на прямые рейсы сейчас возможна только с 26 апреля, в Гонконг - с 30 апреля, в Урумчи - с 3 мая, в Гуанчжоу - с 5 мая, в Шанхай - с 6 мая.

По данным онлайн-табло аэропорта «Толмачево» (Новосибирск), авиакомпания с возобновлением полетов рассчитывает выполнять в Пекин до 14 вылетов в неделю, в Шанхай, Урумчи, Гуанчжоу летать по два раза в неделю, в Гонконг - один раз в неделю.

Ранее сообщалось, что S7 Airlines приняла решение с 4 февраля по 28 марта 2020 года (последний день осенне-зимней навигации - ИФ) полностью остановить полеты в города Китая и Гонконг.

В конце января в связи с эпидемией коронавируса были приостановлены чартерные рейсы из РФ в Китай. С 1 февраля было ограничено и регулярное авиасообщение: остались только рейсы «Аэрофлота» (летает в Пекин, Шанхай, Гуанчжоу и Гонконг) и нескольких китайских авиакомпаний. В середине февраля «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) сообщил о сокращении частот на всех китайских направлениях в связи с падением продаж билетов.

До запрета в Китай летали также S7, «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL), «ИрАэро», «Якутия», «Аврора», NordStar, AZUR air, Nordwind, «Икар», IFly и Royal Flight.

РИА НОВОСТИ; 2020.05.03; В ФНС МОГУТ СОЗДАТЬ ИНСПЕКЦИЮ ПО КОНТРОЛЮ ЗА УЧАСТНИКАМИ НАЦПРОЕКТОВ

Президент России **Владимир Путин** поручил правительству изучить вопрос создания в Федеральной налоговой службе специальной инспекции для контроля за участниками **нацпроектов**, говорится в опубликованном на сайте Кремля перечне поручений.

Поручения даны по итогам совещания по экономическим вопросам, которое прошло 12 февраля.

«Правительству РФ рассмотреть вопрос о целесообразности создания в структуре Федеральной налоговой службы специализированной межрегиональной инспекции, уполномоченной на осуществление контроля за правильностью исчисления налогоплательщиками, участвующими в реализации национальных проектов, налогов, сборов и страховых взносов, полнотой и своевременностью их уплаты в бюджетную

систему РФ, и при необходимости принять соответствующее решение», - говорится в сообщении. Срок обозначен до 30 апреля.

<https://ria.ru/20200305/1568204678.html>

ТАСС; 2020.06.03; АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ АСТРАХАНЬЮ И КРЫМОМ ВОЗОБНОВИТСЯ В ИЮНЕ ПОСЛЕ ДВУХЛЕТНЕГО ПЕРЕРЫВА

Прямой рейс из международного аэропорта Астрахани в Симферополь запустят с 6 июня. Об этом в пятницу сообщил ТАСС начальник коммерческого отдела астраханского аэропорта Леонид Данилин.

В предыдущие два сезона прямого авиасообщения между Астраханью и Крымом не было. В 2018 году заявленный перевозчик «Самарские авиалинии» прекратил существование, не выполнив ни одного перелета по маршруту. В 2019 году заявок на этот рейс не поступало. «Авиасообщение начнется 6 июня и будет работать до 26 сентября», - сказал Данилин, уточнив, что осуществлять перевозки планирует авиакомпания NordWind на самолете Embraer 190.

Данилин отметил, что если спрос на рейсы будет высоким, то руководство аэропорта постарается сделать сообщение между двумя городами регулярным. «Будем смотреть по загруженности. Решение принимает авиакомпания, от их удовлетворения зависит регулярность рейсов. Мы со стороны аэропорта будем оказывать маркетинговую поддержку и постараемся сохранить это сообщение», - уточнил представитель аэропорта. Планируется, что рейсы будут выполняться один раз в неделю, по субботам.

Международный аэропорт Астрахани может обслуживать 360 пассажиров в час. Это один из основных аэропортов на юге России, с 1994 года имеет статус международного.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/aviasoobsenie-mezdu-astrahanu-i-krymom-vozobnovitsa-v-iune-posle-dvuhletnego-pereryvaa>

ТАСС; 2020.06.03; В БУРЯТИИ ДО КОНЦА ГОДА ОТРЕМОНТИРУЮТ 110 КМ АВТОТРАСС

Дорожники отремонтируют в Бурятии более 110 км трасс по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги», сообщили ТАСС в пятницу в республиканском Минтрансе.

«В этом году в регионе будет отремонтировано 43 объекта протяженностью около 113 км на общую сумму порядка 2,8 млрд рублей. Основные строительные-монтажные работы по **нацпроекту** начнутся в марте-апреле», - сказали в министерстве.

Большую часть средств - почти 1,5 млрд рублей - направят на ремонт объектов в пределах Улан-Удэнской агломерации, включающей столицу Бурятии и прилегающие районы. Около 1 млн рублей уйдет на региональную сеть дорог.

Еще 415 млн рублей - первая часть транша на проект по строительству третьего моста через реку Уду. Вопрос о его строительстве на большой пресс-конференции президента РФ Владимира **Путин**а 14 декабря 2017 года подняла журналистка из республики. Позже стало известно, что глава государства поручил правительству РФ решить вопрос по этому объекту. Мост вместе с развязками и сопутствующей инфраструктурой обойдется в 8 млрд рублей, финансирование будет осуществляться поэтапно, до 2024 года включительно.

В 2020 году планируется ремонт 28 км дорожной сети в Улан-Удэ - как в центре города, так и в пригороде, также работы будут проведены в Тарбагатайском, Заиграевском, Иволгинском районах. На региональной сети это участки дорог, соединяющих центральные районы с северными, трассы в отдаленных районах - Окинском, Баунтовском эвенкийском, в пригороде Улан-Удэ и на границе с Забайкальским краем. Также по **нацпроекту** будут продолжены работы по установке камер фотофиксации скорости в Улан-Удэ для снижения аварийности и автоматизированных пунктов весогабаритного

контроля в Баунтовском эвенкийском и Заиграевском районах. Как отметили в **минтрансе**, эта мера направлена на стимулирование сохранности автомобильных дорог регионального значения.

В 2019 году дорожники на 3,2 млрд рублей привели в нормативное состояние 86,6 км автодорог в Бурятии. По итогам года доля протяженности дорожной сети Улан-Удэнской агломерации, соответствующая нормативным требованиям, составила 64,6%, региональных дорог - 47,5%. В целом до 2024 года по **нацпроекту** Бурятия получит 17 млрд рублей, это поможет довести до нормативного состояния половину всей региональной сети дорог и 85% дорог в Улан-Удэнской агломерации.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/7914341>

ТАСС; 2020.06.03; В КИРОВСКОЙ ОБЛАСТИ ПОЯВЯТСЯ 10 ТОЧЕК ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ МАШИН

Власти Кировской области в 2020 - 2022 годах намерены установить пять автоматических пунктов весогабаритного контроля (АПВГК) на въездах в регион и пять аналогичных пунктов на въездах в областной центр, что позволит защитить область и город Киров от недобросовестных грузоперевозчиков и снизить нагрузку на дорожную сеть, сообщил в пятницу ТАСС **заместитель министра** транспорта Кировской области Юрий Шевелев.

Кировская область - единственный в России регион, который граничит с девятью субъектами Российской Федерации, протяженность автодорог превышает 14,4 тыс. км, через область проходит значительный поток большегрузного транспорта. При этом, по данным областного правительства, с 2017 года нагрузка на дороги в регионе увеличилась в разы, конструкция региональных автодорог не выдерживает большого потока машин, в результате дорожное покрытие разрушается.

«Мы можем сколько угодно производить ремонтов, но когда грузоперевозчики, нарушая [нормы], разрушают то, что мы делаем, результата мы не увидим. В рамках проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» [входящего в **нацпроект** «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**»] предусматривается установка на региональной сети пяти автоматизированных постов весового контроля на въездах в Кировскую область. С 1 октября планируется их эксплуатация в тестовом режиме, с 1 января 2021 года - уже рабочем режиме. [Также] прорабатывается вопрос об установке аналогичного количества на въездах в Киров в 2021 - 2022 годах. В ближайшие два года закроем область и город от недобросовестных грузоперевозчиков», - сказал Шевелев.

Пункты весогабаритного контроля будут контролировать вес проезжающего по региональным трассам большегрузного транспорта. По данным областного правительства, установка и запуск одного такого объекта стоит порядка 45 млн рублей, при этом затраты окупаются в течение 1-1,5 года, так как штрафы будут поступать в бюджет региона.

Ремонт дорог в 2020 году

Всего в 2020 году Кировская область планирует направить более 2,5 млрд рублей на приведение в нормативное состояние 135,6 км дорог по **нацпроекту** «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», что позволит увеличить долю соответствующих нормативному состоянию дорог в Кировской городской агломерации с 62,5% до 67%, на региональной или межмуниципальной дорожной сети - с 29,2% до 31,5%. Также планируется провести комплекс работ по обеспечению безопасности дорожного движения, в том числе при необходимости установить пешеходные ограждения, светофоры, заменить бортовые камни, нанести разметку.

По данным министерства транспорта области, в 2019 году Кировская область отремонтировала по **нацпроекту** 113,9 км дорог, также проведены работы по ликвидации почти половины выявленных на конец 2019 года мест концентрации ДТП.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-kirovskoj-oblasti-poavatsa-10-tocek-vesogabaritnogo-kontrolya-masin>

ТАСС; 2020.06.03; КРЫМ В 2020 ГОДУ ПОЛУЧИТ НА РЕМОНТ И СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ 17 МЛРД РУБЛЕЙ

Крым получит в этом году на ремонт и реконструкцию автомобильных дорог 17 млрд рублей, работы планируют начать не позднее 1 апреля, сообщил в пятницу журналистам глава республики Сергей Аксенов.

Президент России **Владимир Путин** в начале февраля дал правительству РФ и властям Крыма около десятка поручений, касающихся строительства различных объектов на полуострове. В частности, до 15 марта надлежит «рассмотреть вопрос о привлечении **Росавтодора**, публично-правовой компании «Военно-строительная компания» и других профильных организаций для строительства автомобильных дорог и иных объектов капитального строительства».

«У нас 17 млрд рублей на этот год. Я говорил еще в декабре о том, что все цифры уже согласованы. Их просто нужно было на бумаге представить. Планы все есть, публичные в том числе, со всеми регионами согласованы. Средства есть, в марте месяце все будут законтрактованы. С 1 апреля самое позднее все уже выйдут на работы», - сказал Аксенов.

Глава Крыма отметил, что за три года за счет средств президентского фонда, без учета **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»**, более 25% региональных и муниципальных дорог полуострова будут приведены в нормативное состояние. «Это впервые, действительно. Мы рассчитываем, что подрядчики - мощные, мобилизация техники и людей на полуострове есть. По расходованию средств бюджетных, по выполнению программ у них отставаний нет. Поэтому надеемся, что в городах они точно так же справятся на улицах, и у нас будут действительно серьезные изменения», - добавил Аксенов.

О дорожном ремонте в Крыму

Ранее **министр транспорта** Республики Крым Сергей Карпов сообщал ТАСС, что итогам реализации проекта доля региональной дорожной сети в нормативном состоянии к 2024 году в республике составит не менее 38,8%.

Протяженность автодорог регионального и межмуниципального значения в регионе составляет 6,1 тыс. км, из них в нормативном транспортно-эксплуатационном состоянии находится 23,5%.

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

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

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/7915949>

ИНТЕРФАКС; 2020.05.03; ЗАДАЧИ ГОСПОЛИТИКИ РОССИИ В АРКТИКЕ УТВЕРЖДЕНЫ ПРЕЗИДЕНТОМ

Президент РФ **Владимир Путин** утвердил Основы государственной политики России в Арктике на период до 2035 года.

Соответствующий указ главы государства опубликован в четверг на официальном интернет-портале правовой информации.

Согласно документу, основными национальными интересами России в регионе являются обеспечение суверенитета и территориальной целостности РФ, сохранение Арктики как территории мира, стабильного и взаимовыгодного партнерства, а также обеспечение высокого качества жизни и благосостояния населения арктической зоны страны.

Другими основными национальными интересами РФ в Арктике провозглашаются развитие арктической зоны России в качестве стратегической ресурсной базы и ее

рациональное использование в целях ускорения экономического роста, развитие Северного морского пути в качестве конкурентоспособной на мировом рынке национальной транспортной коммуникации и охрана окружающей среды в Арктике, защита исконной среды обитания и традиционного образа жизни коренных малочисленных народов.

По мнению авторов Основ госполитики в Арктике, ее реализация позволит обеспечить устойчивое развитие арктической зоны РФ, опережающий общероссийские темпы рост качества жизни и доходов населения региона, в том числе лиц, относящихся к малочисленным народам, рост местного валового регионального продукта, создание новых рабочих мест, а также увеличение объема национальных и международных перевозок грузов по Северному морскому пути.

Также реализация российской арктической государственной политики позволит обеспечить охрану окружающей среды в регионе и защиту исконной среды обитания и традиционного образа жизни малочисленных народов, достижение высокого уровня сотрудничества с арктическими государствами и недопущение военных действий против РФ в Арктике.

Основными задачами в сфере обеспечения военной безопасности РФ в Арктике названы выполнение мероприятий по предотвращению применения военной силы в отношении России, повышение боевых возможностей группировок вооруженных сил и других войск в арктической зоне РФ, а также поддержание их боевого потенциала на уровне, гарантирующем решение задач по отражению агрессии против России и ее союзников.

К таким задачам отнесено совершенствование системы комплексного контроля за воздушной, надводной и подводной обстановкой, создание и модернизация объектов военной инфраструктуры, а также обеспечение жизнедеятельности войск и воинских формирований.

ИНТЕРФАКС; 2020.05.03; НА СЕВМОРПУТИ ПРОЛОЖАТ ПОДВОДНЫЕ ВОЛОКОННО-ОПТИЧЕСКИЕ ЛИНИИ СВЯЗИ

По трассе Северного морского пути (СМП) предполагается прокладка подводных волоконно-оптических линий связи. Это следует из Основ государственной политики РФ в Арктике на период до 2035 года, которые своим указом утвердил президент **Владимир Путин**.

В частности, в документе среди основных задач развития инфраструктуры Арктической зоны названо «совершенствование информационно-коммуникационной инфраструктуры, позволяющей оказывать услуги связи населению и хозяйствующим субъектам» на всей территории Арктического региона.

В том числе, уточняется в документе, речь идет о «прокладке подводных волоконно-оптических линий связи по трассе СМП».

Кроме того, среди приоритетных задач создания инфраструктуры в Арктике названо формирование ледокольного, аварийно-спасательного и вспомогательного флотов в составе, достаточном для обеспечения круглогодичного, безопасного, бесперебойного и экономически эффективного судоходства в акваториях СМП и других транспортных коридоров.

Также к важным задачам отнесено создание эффективной системы предупреждения и ликвидации последствий аварийных разливов нефти и нефтепродуктов на всей протяженности Северного морского пути.

РИА НОВОСТИ; 2020.05.03; МИШУСТИН ОЦЕНИЛ ЭФФЕКТИВНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ ФЦП И ФАИП

Средства на реализацию федеральных целевых программ (ФЦП) и федеральной адресной инвестиционной программы (ФАИП) расходуются недопустимо медленно, заявил на заседании правительства премьер-министр РФ **Михаил Мишустин**.

«Средства, которые мы выделяем на ФЦП и на ФАИП, расходуются недопустимо медленно. По оценке Минэкономразвития, выполнение лишь двух программ: развитие Курил и обеспечение ядерной и радиационной безопасности может быть признано эффективным», - сказал он.

Мишустин также поручил вице-премьеру Марату Хуснуллину до 1 апреля представить предложения по повышению эффективности реализации ФАИП.

«В срок до 1 апреля совместно с коллегами из министерства финансов и с Минэкономразвития подготовить предложения по повышению эффективности исполнения ФАИП по объектам, которые не входят в национальные проекты. Привлеките для этого штаб, который мы создали в составе комиссии по региональному развитию», - поручил премьер.

Он также отметил жалобы госзаказчиков на сложности внесения изменений в ФАИП и поручил сокращать количество административных ступеней.

«Поручаю до конца марта обеспечить внесение изменений в нормативные акты правительства, чтобы решение проектного комитета и президиума совета являлись основанием для изменений в ФАИП без дополнительных актов и сборов документов», - сказал **Мишустин**.

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/20200305/1568185180.html>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4277372>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2020.05.03; ДОБИТЬСЯ НУЛЕВОЙ СМЕРТНОСТИ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ; ТАКАЯ ЦЕЛЬ ОБОЗНАЧЕНА В СТОКГОЛЬМСКОЙ ДЕКЛАРАЦИИ

В Швеции прошла III Всемирная министерская конференция по безопасности дорожного движения. Министры и главы делегаций, представители различных организаций и частного сектора обсудили в Стокгольме шаги, которые следует предпринять для безопасности дорожного движения. А также объявили главную цель на ближайшие 10 лет – сокращение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий на 50%.

Участники конференции отметили прогресс, которого достигли многие государства в борьбе за безопасность движения. Но вместе с тем выразили обеспокоенность, что по-прежнему все страны сталкиваются с серьезными трудностями в этом вопросе, поэтому необходимо и в дальнейшем разрабатывать меры по обеспечению безопасности.

Участники конференции отметили, что необходимо следить за соблюдением законов, а особое внимание уделять таким проблемам, как превышение скорости, вождение в нетрезвом состоянии, неиспользование ремней безопасности, детских удерживающих

устройств и мотоциклетных шлемов. Для этого предлагается обратиться к опыту развитых стран, к проверенным методам, которые помогут добиться эффективного результата.

Говоря об усилении контроля за скоростью, участники конференции предложили устанавливать лимит на уровне 30 км/ч в тех местах, где есть наиболее уязвимые участники дорожного движения. Снижение скоростного режима – это одна из самых действенных мер, которая помогает «успокоить» трафик, считают эксперты.

Также во время встречи было решено призвать международное сообщество уделять первостепенное внимание снижению числа дорожно–транспортных происшествий с участием детей и молодежи. Кстати, дорожно–транспортные происшествия являются основной причиной смертности среди детей и молодежи в возрасте от 5 до 29 лет.

Кроме того, предлагалось ускорить переход к более безопасным, экологически чистым, энергоэффективным и доступным видам транспорта, а также пропагандировать активные способы передвижения, например, ходьбу и езду на велосипеде. Говорилось о необходимости поощрять разработку и внедрение новых технологий, направленных на предотвращение аварий, оказание медицинской помощи при травмах.

Российскую делегацию на конференции возглавлял министр внутренних дел РФ генерал полиции Владимир Колокольцев. В своем выступлении он рассказал о работе по обеспечению безопасности дорожного движения в России и подчеркнул, что она находится на особом контроле главы государства и Правительства РФ.

Благодаря реализации **нацпроектов** и федеральных целевых программ в течение последних лет в России наблюдается динамика снижения показателей аварийности. В частности, за прошлый год количество ДТП на федеральных трассах сократилось на 3,3%, число погибших в них – на 8,6%, пострадавших – на 2,8%. Кроме того, с 2012 по 2018 год число погибших на дорогах в стране в целом снизилось на 33,5%.

Заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Игорь Костюченко, входивший в состав российской делегации, подчеркнул, что к приоритетным мероприятиям агентства по обеспечению безопасного движения относятся устройство стационарного электрического освещения на участках дорог, проходящих через населенные пункты, а также освещение пешеходных переходов, автобусных остановок, развязок и одноуровневых пересечений. Продолжается оснащение федеральных трасс разделительным барьерным ограждением.

Совместно с ГИБДД разработаны программы по ликвидации аварийно опасных и потенциально опасных, а также обустройству социально значимых участков дорог. Кроме того, в прошлом году **Росавтодор** завершил двухлетнюю программу по оборудованию федеральных трасс комплексами фотовидеофиксации. Ведется строительство пешеходных переходов в разных уровнях, площадок для отдыха водителей, улучшается светофорное регулирование, устанавливаются знаки и табло переменной информации.

Основная задача для всех ведомств, участвующих в реализации **нацпроекта**, – достичь снижения смертности в результате ДТП как минимум в 3,5 раза от уровня 2017 года. Так, уже на первом этапе осуществления **нацпроекта** удалось добиться отличных результатов. По состоянию на конец 2019 года из 869 мест концентрации ДТП субъекты Федерации смогли устранить 706, или 81,2%, подчеркнул Игорь Костюченко.

Делегаты конференции приняли Стокгольмскую декларацию, в которой указали цели и обязательства стран–участниц. В число основных задач входят:

- прилагать усилия по сокращению смертности в результате дорожно–транспортных происшествий как минимум на 50% до 2030 года;
- установить целевые показатели сокращения смертей и серьезных травм для всех групп участников дорожного движения, особенно наиболее уязвимых, таких как пешеходы, велосипедисты, мотоциклисты и пассажиры общественного транспорта;
- призвать государства–члены и все международное сообщество уделять первостепенное внимание снижению недопустимого бремени дорожно–транспортных происшествий для

детей и молодежи, более активно принимая необходимые меры по обеспечению безопасности на дорогах в рамках Глобальной стратегии охраны здоровья женщин, детей и подростков;

– обеспечить приверженность и выполнение обязательств по безопасности движения на самом высоком уровне, принимать региональные, национальные и субнациональные стратегии и планы действий по обеспечению безопасности дорожного движения;

– включить безопасность дорожного движения и системный подход к ее обеспечению в число неотъемлемых элементов землепользования, проектирования улиц и управления транспортной системой;

– поощрять разработку и внедрение технологий, инноваций для расширения охвата и улучшения всех аспектов безопасности дорожного движения – от предотвращения ДТП до аварийного реагирования и оказания медицинской помощи при травмах;

– обеспечить своевременный доступ к высококачественным услугам неотложной и долгосрочной медицинской помощи для пострадавших;

– сосредоточить внимание на скорости, в том числе на усилении контроля с целью предотвращения превышений лимитов;

В завершение участники конференции выступили за проведение первого совещания высокого уровня Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения на уровне глав государств и правительств. А предстоящие 10 лет объявили десятилетием действий и свершений, которые так необходимы на пути к нулевой смертности.

<http://transportrussia.ru/item/5458-dobitsya-nulevoj-smernosti-na-avtomobilnykh-dorogakh.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2020.05.03; СКОРЫЙ ПОЕЗД НАБИРАЕТ ХОД; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ПАССАЖИРОВ ДЕЛАЮТ СТАВКУ НА КОМФОРТ И СКОРОСТЬ

В середине января соцсети взбудоражил вопрос о возможной отмене скоростных маршрутов между Нижним Новгородом и Москвой. Причиной послужило отсутствие расписания движения «Ласточек» и «Стрижей» с 1 марта. Соответственно, некоторое время у пассажиров не было возможности приобрести на указанный период билеты на скоростные поезда. Смущало людей и то, что своевременных разъяснений от перевозчика не последовало. На специальном сайте change.org инициативной группой граждан была размещена петиция, адресованная ОАО «РЖД», авторы которой просили не отменять востребованные маршруты.

В ситуацию даже вмешался губернатор Нижегородской области Глеб Никитин. Он выступил с заявлением, в котором подчеркнул, что скоростное железнодорожное сообщение заняло важное место в жизни тысяч нижегородцев и москвичей и представить жизнь региона без таких поездов сегодня немыслимо. Губернатор пообещал связаться с руководством ОАО «РЖД», чтобы прояснить ситуацию.

Востребованные маршруты

К счастью, вскоре продажа билетов на скоростные поезда «Ласточка» и «Стриж», следующие по маршруту Нижний Новгород – Москва и в обратном направлении, возобновилась. На официальном сайте перевозчика обновилось весеннее расписание. В АО «ФПК» («дочка» ОАО «РЖД») пояснили, что глубина продажи проездных документов на скоростные поезда, отправляющиеся с 1 марта, была временно уменьшена по технологическим причинам. Напомним, что с 2018 года глубина продаж билетов на поезда ФПК составляет минимум 90 суток.

Данная ситуация весьма показательна в плане того, какое значение приобретает сегодня скоростное железнодорожное сообщение для граждан нашей страны. Одни только слухи об отмене привычных маршрутов тревожат современного пассажира. Помимо Санкт–

Петербурга и Нижнего Новгорода за последние пять лет скоростные поезда и ускоренные дневные экспрессы связали Москву с Курском, Ярославлем, Рязанью, Калугой и многими другими городами соседних областей. Опросы показывают, что пассажиры высказываются и за открытие новых маршрутов. Насколько они будут востребованы?

За последние десять лет «Сапсаны» перевезли почти 40 млн пассажиров. В 2020 году в обновленном графике движения поездов ФПК количество поездов категорий «Скорый» и «Скоростной» увеличивается с 358 до 377, что составляет почти 64,7% от их общего числа. По словам председателя правления – генерального директора ОАО «РЖД» Олега Белозерова, в пиковые периоды на отдельных маршрутах заполняемость «Сапанов» достигает 110% с учетом промежуточных остановок.

Всего 16 высокоскоростных поездов «Сапан» в 10–вагонном исполнении курсируют сегодня на маршрутах Москва – Санкт–Петербург и Санкт–Петербург – Нижний Новгород. Эти поезда способны развивать скорость до 250 км в час.

К лету 2023 года пассажирский комплекс железных дорог России должен пополниться еще на 13 скоростных составов, состоящих из 10 вагонов. Договоренности на их поставку были заключены летом 2019 года на Петербургском международном экономическом форуме. Немецкие партнеры из группы «Сименс» будут обеспечивать техобслуживание и ремонт данного подвижного состава в течение всего срока службы, рассчитанного на тридцать лет.

Крупнейший для пассажирского комплекса железных дорог договор фактически стал признанием постоянно растущего спроса на перевозку в скоростных поездах. В 2019 году услугами поездов «Сапан» воспользовались почти 5,7 млн пассажиров, что на 4% больше, чем годом ранее. Только в декабре 2019 года поезда «Сапан» перевезли 439,7 тыс. пассажиров (+ 8% к декабрю 2018 года).

Покупка новой партии поездов не только поможет ликвидировать наблюдаемый дефицит мест и увеличить объем перевозок поездами «Сапан», но и удовлетворит постоянно растущий спрос без существенных изменений в графике движения других поездов. Таким образом, на направлении Москва – Санкт–Петербург количество рейсов будет увеличено с 15 до 18 пар ежедневно, из них 9 пар – сдвоенных. Между Москвой и Нижним Новгородом число рейсов планируется увеличить с 1 до 3 пар в сутки.

Впрочем, как отмечает Олег Белозеров, резервы для дальнейшего наращивания перевозок пассажиров поездами «Сапан» в направлении Москва – Санкт–Петербург уже практически исчерпаны. По его словам, в 2020 году специалисты ОАО «РЖД» планируют приступить к проектированию высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Санкт–Петербург.

Стальные «птицы»

Славная традиция железнодорожной отрасли присваивать скоростным поездам птичьи имена словно подчеркивает: этот вид транспорта не стоит на месте, динамично развивается, а производители задумываются о дальнейшем наращивании скорости.

Вот только «Сапанам» также нужны отдельные, выделенные магистрали. К сожалению, максимальную конструкционную скорость в 250–300 км/ч этот поезд вообще никогда не развивает. Многие пассажиры помнят, как отменяли электрички и добавляли обычным поездам длительные стоянки с целью пропуски «Сапанов».

В том же Китае, который очень активно развивает высокоскоростное движение, строят отдельные железные дороги, на которых скорость движения может достигать до 350 км/ч. У нас пока такого нет.

Сейчас когорту скоростных в России пополняют поезда «Аллегро», разгоняющиеся до 220 км/ч, «Невский экспресс» и «Стриж», набирающие предельную скорость 200 км/ч, а также «Ласточки», разгоняющиеся до 160 км/ч и снискавшие любовь пассажиров. В роли региональных и межрегиональных электричек «Ласточки» курсируют и на многих

местных направлениях: Москва – Тверь, Санкт–Петербург – Выборг, Санкт–Петербург – Сортавала, Калининград – Зеленоградск и т. д.

На тех направлениях, где курсируют «Ласточки», всегда наблюдается стабильный рост пассажиропотока. Востребованность ускоренных электропоездов вызвана в первую очередь тем, что они ориентированы на запросы пассажиров. Например, в дальнем сообщении у «Ласточек» есть вагоны разного класса, в том числе и бизнес–класса с горячим питанием (Москва – Иваново, Санкт–Петербург – Псков и т. д.). А «Ласточке», которая ходит по маршруту между двумя столицами, добавили две остановки: Обухово для пересадки на питерскую подземку и НАТИ на стыке с МЦК.

Использование электропоезда на ряде маршрутов потребовало от специалистов ОАО «РЖД» принятия нестандартных решений. Например, часть железной дороги из Москвы в Иваново не электрифицирована и обслуживается тепловозной тягой. Иными словами, местами «Ласточку» по этому маршруту тянет тепловоз. Согласитесь, это несколько экзотично, зато пассажиры ничуть не теряют в комфорте. По такой же схеме – с подключением автономной тяги – налажено сообщение и на маршруте Санкт–Петербург – Псков, а также Санкт–Петербург – Сортавала.

Проблемные участки

Не менее актуальной задачей является необходимость сокращения времени в пути для поездов, связывающих Центральный и Южный регионы страны. В настоящий момент наибольшее количество ускоренных поездов курсируют именно в направлении курортных городов Черноморского побережья и Северного Кавказа. Недавно в ФПК сообщили о намерении сократить до 16 часов время в пути для поездов, следующих по маршруту из Москвы в Адлер. Пока поезда преодолевают это расстояние за сутки и более. Ожидаемый экономический эффект от этого компания оценивает в 7,4 млрд руб.

При разработке графика движения на 2019–2020 годы специалистами ФПК уже была проведена работа по ускорению движения пассажирских поездов. Суммарное сокращение времени в пути составило 147 часов, время в пути уменьшилось более чем у 300 составов. В новом графике движения на нынешний год 85 поездов получили ускорение от 30 минут и выше. В рамках разработки графика движения на 2019–2020 годы, в частности, значительно сокращено время в пути круглогодичных составов: пары поездов Кисловодск – Москва на 31 минуту, поездов Анапа – Москва примерно на 43 и 45 минут соответственно, Новороссийск – Москва на 15 и 35 минут, Адлер – Москва на 29 и 39 минут.

Однако для уменьшения времени в пути также необходимо модернизировать существующую инфраструктуру и совместить графики электричек и поездов дальнего следования. Одним из проблемных мест, к примеру, является трехкилометровый Лысогорский тоннель, построенный еще в 1978 году.

Лысогорский тоннель расположен на линии Краснодар – Туапсе Северо–Кавказской железной дороги (СКЖД, филиал ОАО «РЖД») между станциями Чинары и Чилипси. И после более чем сорокалетней эксплуатации требует капитального ремонта. Износ вызван, прежде всего, электрохимической коррозией, которая обусловлена сложными горно–геологическими условиями расположения тоннеля. Для обеспечения безопасного пропуска поездов с установленной скоростью здесь ежедневно дежурят тоннельная и путевая бригады. В настоящее время скорость движения в тоннеле ограничена до 40 км/ч. Однако в случае невыполнения работ она продолжит снижаться, вплоть до закрытия движения.

Именно поэтому руководство ОАО «РЖД» приняло решение временно, до 27 апреля 2020 года, приостановить движение пассажирских поездов дальнего следования на участке Краснодар – Горячий Ключ – Туапсе и пригородных поездов на участке Горячий Ключ – Туапсе. Поезда дальнего следования в сторону Черноморского побережья пойдут по другим участкам.

Для сохранения ежедневного сообщения Краснодара с Адлером и участком Краснодар – Староминская – Ростов–на–Дону назначены поезда № 664/663 Ростов–на–Дону – Краснодар – Адлер и № 640/639 Ростов–на–Дону – Краснодар – Кавказская.

Для обеспечения транспортной доступности курортной зоны назначается поезд № 693/694 Новороссийск – Краснодар – Кавказская. При поездке на нем пассажиры на станции Кавказская смогут сделать пересадку на поезда, следующие на Черноморское побережье. Кроме того, на время ремонтных работ между Краснодаром и Сочи запускается мультимодальное сообщение. Между Краснодаром и Туапсе перевозка пассажиров будет осуществляться автобусами, далее – «Ласточками» Туапсе – Адлер и Туапсе – «Роза Хутор».

В рамках проведения капремонта планируется выполнить монтаж и подключение новых инженерных сетей, освещения и вентиляционного оборудования, а также укладку новой рельсо-шпальной решетки. Демонтаж железобетонных шпал (их в тоннеле более 6 тыс.) невозможен без закрытия участка.

При проведении капитального ремонта тоннеля будет использована технология укладки пути LVT (Low Vibration Track). Данная разработка позволит снизить вибрацию, обеспечить плавность хода, увеличить скорость поезда и сократить время в пути. Новая технология даст возможность замедлить процесс образования трещин в сводах тоннеля и обеспечить эксплуатацию сооружения в течение более продолжительного времени.

Очевидно, что Лысогорский тоннель – не единственное проблемное место на железнодорожной сети юга страны. На пути к курортной зоне встречаются не менее сложные участки, где железная дорога пролегает в тоннелях в условиях предгорья. В конце прошлого года, к примеру, специалистами проводился ремонт железнодорожного тоннеля на перегоне Кабардинская – Хадыженская Краснодарского региона СКЖД. В прошлом году реконструкция пути проведена на объектах железнодорожной инфраструктуры в Ростовской области, Краснодарском и Ставропольском краях, в Дагестане и Чеченской Республике.

Только в Краснодарском крае ремонтно–путевые работы выполнены на 17 перегонах, а также на станциях Краснодар–Сортировочный, Кавказская, Туапсе, Тихорецкая, Тимашевская, Белореченская, Темрюк, Абинская, Курганная, Сосыка–Ростовская и Пешехская. А в Ростовской области путевое хозяйство модернизировано на 11 перегонах, на станциях Двойная и Ельмут. В Ставропольском крае – на 5 перегонах и станции Богословская. В Дагестане и Чеченской Республике – на 4 перегонах и станциях Гудермес, Дербент, Махачкала, Манас. Железнодорожники планируют осуществлять основной объем работ заблаговременно, до начала курортного сезона.

<http://transportrussia.ru/item/5460-skoryj-poezd-nabiraet-khod.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВАЛЕРИЙ БУДУМЯН; 2020.05.03; НОВЫЕ ФОРМАТЫ МОБИЛЬНОСТИ; О НИХ ШЛА РЕЧЬ НА КОНФЕРЕНЦИИ «ЦИФРОВИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТА»

Участниками конференции, прошедшей недавно в Москве, стали представители общественных организаций и транспортных компаний, которые рассказали, как переход на «цифру» поможет решить проблемы отрасли и какой, по их мнению, должна стать государственная политика в этой области. Конференция состояла из двух сессий. В рамках первой, на тему «Перспективы развития транспортно–логистической отрасли в России», была представлена аналитика, подробно рассмотрены основные приоритеты развития цифровой трансформации в транспортном комплексе и цели, стоящие перед ним на ближайшие четыре года. Помимо этого большое внимание было уделено вопросам развития интеллектуальных систем в регионах, также участники сессии поделились опытом использования больших данных в управлении перевозками.

Критерии надежности

Тему своего выступления относительно общих тенденций в развитии транспортной отрасли, эффективности управления и необходимости цифровизации процессов глава группы корпоративных рейтингов АКРА Максим Худалов назвал «Цифровизация как способ увеличения ESG эффективности транспортной отрасли». Что такое ESG? Речь о трех критериях, касающихся экологической и социальной политик, а также корпоративного управления. При принятии решений об инвестировании в первом случае рассматриваются выбросы парниковых газов. Во втором случае, в частности, кадровая политика, обучение персонала, здоровье и безопасность, взаимодействие с клиентами. В третьем случае в расчет берутся прозрачность и открытость, кибербезопасность отрасли и т. д.

Сегодня практически во всех экономически развитых странах все больше внимания уделяется вопросам экологии. И если на данный момент в мире количество выбросов парниковых газов составляет порядка 36 млрд тонн ежегодно, то 25% от этого количества приходится на транспортную отрасль. Причем доля этих выбросов будет, скорее всего, расти в силу того, что объемы международной торговли, а значит, объемы перевозок постоянно увеличиваются. К примеру, по отношению к 2007 году, когда производство грузовых автомобилей составляло 16 млн единиц, в 2018 году их производство возросло почти на 19% и составило 19 млн единиц. Соответственно, и количество выбросов CO₂ в транспортной отрасли выросло.

– Но кто эти выбросы производит, тот за них и должен платить, что будет вполне справедливо, – отметил Максим Худалов. – В Европе за последнее время ставка налога за тонну выбросов углекислого газа возросла до 25 евро, и есть мнение, что вообще настал момент, когда эту ставку требуется повысить чуть ли не до 100 евро. Естественно, вопросы экологической стабильности не могут пройти мимо России. Поэтому 23 сентября 2019 года Российская Федерация ратифицировала Парижское соглашение по климату.

Почему эти вопросы получили такой резонанс? Как отметил Максим Худалов, цифровизация – это своего рода ключ, который позволяет при относительно небольших затратах, в рамках международной экономики решить ряд транспортных проблем, ориентируясь на ESG-цели. Это касается оптимизации загрузки транспорта, распределения маршрутов, учета рабочего времени водителей и персонала, расхода топлива. Предполагаемые затраты на реализацию всех этих позиций в мировом масштабе составят в обозримом будущем 2 трлн долларов. Однако потенциальные выгоды за период с 2020 по 2050 год могут быть равны порядка 70 трлн долларов. Сокращение же выбросов CO₂ в рамках того же периода будет составлять 20–30% ежегодно.

– Не секрет, что транспортная отрасль все еще характеризуется наличием серых схем: есть сливы топлива, неучтенные грузоперевозки, brutальное отношение к технике, когда транспортное средство разбирается на части и продается, – подчеркнул Максим Худалов.

– Многого из этого можно избежать путем цифровизации, которая предоставляет достоверную информацию. Отсюда и интересы инвесторов. Для вложения средств в тот или иной проект они должны быть уверены в его высокой качественной реализации. В противном случае компании могут попросту остаться без крупных инвесторов.

Бесшовное цифровое пространство

Новостями о развитии цифровых технологий в региональном транспортном комплексе, планах на ближайшее время поделился президент ассоциации «Цифровая Эра Транспорта» Антон Журавлев.

По его выражению, массовое «оглашаивание» транспорта началось примерно 10–12 лет назад. Развитие ИТС шло, хоть и эволюционно, но довольно самобытно. Со временем появилась необходимость в контроле за транспортом, его мониторинге, внедрении систем фото- и видеофиксации, в контроле ситуации на дорогах, метеоконтроле. И, наконец, настало время формирования новых сервисов на базе цифровых технологий. В результате

сегодня уже функционируют такие полновесные системы, как весогабаритный контроль, «Платон», продолжается активное развитие системы «ЭРА–ГЛОНАСС» и т. д.

– Что касается реалий в части функционирования ИТС в субъектах Российской Федерации, то они имеют разную степень развития, и зависит это от двух факторов: политической воли руководителей регионов и от финансовых возможностей, поскольку финансирование в ряде регионов шло и продолжает осуществляться по остаточному принципу, – подчеркнул Антон Журавлев. – Лакомым кусочком для регионов стала система фото– и видеофиксации. И это вполне понятно. Она легка в освоении, коммерциализируется и позволяет вносить дополнительные средства в дорожные фонды. Между тем в различных регионах различные системы ИТС функционируют разрозненно, поэтому вопрос интеграции и объединения всех существующих систем сегодня стоит остро.

Антон Журавлев считает, что давно пора предпринять необходимые шаги в формировании единой технической политики по развитию ИТС, поскольку время так называемых коробочных систем минуло в лету. Это уже неактуально. Плюс необходимо создавать заделы для того, чтобы новые технологии, которые появляются ежегодно, имели технологическую возможность интегрировать в уже функционирующую региональную систему ИТС.

Сегодня в России действует национальный проект «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». И если в первой версии проекта про ИТС, про поддержку регионов, связанную с возможностью развития их, не было ни слова, то вторая версия проекта исправила упущения. В 2020 году дан старт развитию ИТС в регионах в рамках **нацпроекта БКАД**. В паспорт этого проекта включены задачи по внедрению ИТС в городских агломерациях и городах с населением свыше 300 тыс. человек. На эти цели Правительством РФ выделено серьезное финансирование, которое уже доведено до субъектов. Теперь слово за регионами. Что для этого необходимо? Прежде всего, формирование нормативно–технической документации регионального масштаба на уровне планов комплексного развития ИТС. После формирования такого пакета документации согласно методическим рекомендациям, находящимся в разработке, но которые скоро увидят свет, регионы уже в 2020 году смогут воспользоваться выделенными средствами.

– Единая технологическая инфраструктура необходима для того, чтобы различные подсистемы могли общаться между собой и интегрироваться в технологические инфраструктуры других субъектов, – пояснил Антон Журавлев. – Только тогда можно будет получить бесшовное цифровое пространство. Плюс возможность получения данных на базе цифровой транспортной платформы федерального уровня, которая сейчас разрабатывается **Минтрансом России**.

Задача достаточно сложная, поскольку она вытекает из вопроса организационного управления цифровой транспортной инфраструктурой. Помимо технологической разрозненности в субъектах различными системами управляют различные подведомственные учреждения и структуры, и финансируются они из различных источников. Все это очень тормозит создание единой платформы. Поэтому необходимо проявление политической воли руководителей регионов для формирования единой организационной структуры. Чем больше данных для анализов вбирают в себя ИТС и единая интеграционная платформа в регионах, тем больше возможностей для принятия эффективных решений на региональном управленческом уровне.

У цифры свой бизнес

О связи бизнеса и цифры рассказал основатель и генеральный директор компании OMNICOMM Борис Паньков. На рынке компания 22 года, работает в 113 странах. За время своего существования она оснастила ИТ–системами более 1 млн транспортных средств и входит в топ–10 поставщиков систем управления автохозяйством

Азиатско–Тихоокеанского региона. В 2019 году стала лучшей компанией Индии в области интернета вещей. Неоднократно признавалась лучшей по направлениям своей деятельности и в России.

– Вы спросите, как удалось оснастить 1 млн единиц транспорта? Ответ очень простой: цель любой коммерческой организации – зарабатывать деньги, – пояснил Борис Паньков.

– Для этого необходима базовая экономика АТП, которая подразделяется на постоянные расходы, расходы переменные и прибыль. К постоянным относятся расходы на офис, лизинг машин, переменные расходы – это шины, выплаты водителю, топливо. Прибыль же в базовой экономике АТП составляет довольно скромную часть. Чтобы понять, почему и как можно ее увеличить, необходимо опять же понять, что необходимо изменить для плодотворного управления, которое сегодня тесно связано с системой цифровизации. С каждым днем эта система вбирает в себя все больше и больше данных, и одним из тех, кто стремится предоставить их, является автопром. Он оснащает машину огромным количеством датчиков, но далеко не все они могут быть пригодными. Поэтому надо понимать, какие данные нам действительно нужны, чтобы улучшить бизнес. Задача цифровизации – сделать систему управления проще, а не усложнять ее. Для этого необходимо придерживаться трех основных позиций: снижать расходы, увеличивать выработку, то есть больше ездить и больше зарабатывать на каждом километре.

Итак, снижение расходов. Борис Паньков отметил, что есть такие вещи, на которые влиять невозможно. Например, «Платон». Эта система государственная. Невозможно влиять и на зарплату водителей, так как она – вещь рыночная. Задержат зарплату и водители разбегутся, найдут себе новых работодателей. Зато за счет системы контроля можно влиять на расход топлива. То есть как тот или иной водитель ездит, не осуществляет ли он махинаций с топливом. Можно влиять также на ремонт и обслуживание машины, исходя из того, как водитель ею управляет, не «убивает» ли он ее? Такой контроль позволяет существенно уменьшить количество простоев, ремонтов. На снижение расходов влияет также безопасное вождение, за счет которого компаниям не начисляются штрафы. Следующее, за что необходимо бороться, это пробег. Деньги зарабатываются не на разгрузке, ремонте и ТО, ожидании заказа, отдыхе водителя, подаче машины под загрузку и непосредственно на самой загрузке. Деньги зарабатываются на перевозках. Соответственно, стоит задача подобрать такие фрахты и таких контрагентов, чтобы меньше времени уходило на простой. И здесь на помощь могут прийти такие важные нюансы, как система мониторинга транспорта, система коммуникации в команде, получение метрик бизнес–процессов.

– Как уже отмечалось, автотранспортная отрасль сегодня не вполне прозрачна, – отметил Борис Паньков. – Машина уехала из парка, а что с ней дальше происходит, мало кому известно. Наша управленческая отчетность очень часто строится на рассказах водителей. А какие это рассказы? Сказки, которые Андерсену и не снилось. Тем временем, как показывают аналитические исследования, увеличение полезного пробега на 1%, который составляет меньше 5 минут вождения в день, при 5%–ной рентабельности компании увеличивает прибыль на 20%. То есть если команда может наблюдать чуть ли не за каждым вздохом водителя, то можно избежать всего того, что сокращает пробеги. Вот, собственно, цена цифровизации.

Автоматизация неизбежна

Продолжая тему потерь, которые несут компании, основатель и генеральный директор S2B Александр Логвин отметил, что направлений потерь два. Одно – это потери внутри компании, второе – потери на «стыках компаний». Потери внутри компании зависят от того, как сотрудники выстраивают маршруты и загружают машины. Если это сделано непрофессионально, то на линию выходит автотранспорт, загруженный только наполовину. Потери на «стыках компаний» происходят из–за того, что многие компании не используют автоматизацию процессов. Одни считают, что это ни к чему, другие просто

не имеют средств на проведение соответствующих работ. Когда информация поступает через почту–телефон, оцифровать ее практически невозможно, а значит, невозможно управлять процессом.

– Лет 10 назад то, что выполняла компания грузоотправителя, представляло собой очень примитивные действия, связанные с транспортной компанией, – отметил Александр Логвин. – Типа, есть машина? Есть. Сколько стоит? Столько–то. И все. Но прогресс не стоит на месте, меняются сознание и понимание необходимости использования современных технологий. Теперь количество процессов, которые ведут к взаимодействию и автоматизации связи между производителями продукции, экспедиционным бизнесом и транспортниками, с каждым днем растет. Между тем, как уже отмечалось, от наличия большого количества данных компании легче не станет. 90% логистов этот ком информации не нужен, как особо не нужен он и управляющему составу, поскольку тот хочет получать конкретные рекомендации по корректировкам. Таким образом, требования заказчиков по автоматизации транспортных партнеров сводятся к электронному документообороту, передаче отфильтрованных данных в автоматическом режиме, если даже для этого требуется дополнительное оборудование. Поэтому хотят транспортные компании или нет, но внутренние процессы им все равно придется автоматизировать.

Перспективы далекие и не очень

В рамках второй сессии на тему «Цифровизация пассажирских перевозок» поднимались вопросы использования цифровых технологий в междугородных автобусных перевозках и цифровой трансформации пассажирских комбинированных перевозок. Внимание было уделено также возможностям вывода в прибыль убыточных предприятий общественного транспорта.

Директор Центра исследований транспортных проблем мегаполисов Константин Трофименко поделился информацией, касающейся общих тенденций изменения структуры передвижения в городах посредством развития новых форматов мобильности. Речь, прежде всего, шла о беспилотном транспорте. Говоря о его состоянии, выступавший отметил, что в «умной» городской транспортной среде беспилотные транспортные средства типа Uber–автобусов занимают нишу между такси и традиционными маршрутными автобусами. Но они идеальны для замкнутого района с развитыми внутренними транспортными связями при небольших, до 2 тыс. пассажиров в час, потоках. Поэтому в дальнейшем при оптимизации передвижения будут учитываться временной, стоимостной факторы, а также комфортность и экологичность.

В свою очередь директор по информационным технологиям ОАО «РЖД» Евгений Чаркин поделился успехами мобильного приложения «РЖД пассажирам», а также рассказал, как мобильный сервис улучшится в 2020 году. Речь зашла о системе бронирования нового поколения. Она сможет построить маршрут с учетом удобных стыковок по времени, разумный географически и экономически выгодный.

Евгений Чаркин рассказал и о развитии мультимодальных путешествий. Этот сервис реализован на платформе «Инновационная мобильность» и объединяет различные виды транспорта в единую информационную систему для формирования предложений по мультимодальным перевозкам. В 2020 году сервис сможет предложить не только железнодорожные, автобусные, авиационные и перевозки водным транспортом, но и расширить число участников, добавить таксомоторные перевозки и функцию продажи билетов на поезда международного сообщения. РЖД работает также над внедрением искусственного интеллекта в систему обратной связи с гражданами. Уже сегодня наблюдается улучшение клиентского сервиса благодаря технологии обработки больших данных.

Уникальная билетная система

Познавательным с точки зрения внедрения ИТ–технологий в пассажирские сервисы столичного метро стало выступление заместителя начальника по развитию клиентских сервисов и работе с пассажирами Московского метрополитена Юлии Темниковой.

– Ежегодно столичная подземка перевозит 2,5 млрд пассажиров, – отметила она. – К своему 85–летнему юбилею, который мы отмечаем в 2020 году, Московский метрополитен подходит с очень позитивными показателями. Сейчас в нашем метро 269 станций, многие из которых построены буквально за последние несколько лет. Функционируют 15 линий протяженностью 634 км, включая пассажирские и технические пути, 20 депо, число которых в связи с появлением новых станций увеличивается. Особое внимание уделяется и обновлению подвижного состава. Ежегодный прирост пассажиропотока составляет 2–3%. Ежедневный пассажиропоток в рабочий день равен 9 млн пассажиров. Очень важным сервисом является оказание помощи маломобильным пассажирам. За 2019 год усилиями 100 инспекторов была оказана помощь в сопровождении 115 тыс. таких пассажиров. Для обслуживания пассажиров в инвалидных креслах приобретены 12 подъемников.

В столичной подземке самый короткий в мире интервал движения поездов – в среднем 90 секунд, а соблюдение графика движения поездов составляет 99,9%. Московский метрополитен также является самым крупным столичным работодателем. Здесь работают 65 тыс. сотрудников.

Недавно столичное метро совместно с коллегами из РЖД успешно реализовало запуск МЦК. Сегодня в состав кольца входит 31 станция с пересадками на наземный транспорт, 23 станции сопряжены со станциями метро и еще 10 станций предоставляют пассажирам возможность пересесть на железнодорожный транспорт.

В конце 2019 года Московский метрополитен запустил еще один проект. Это Московские центральные диаметры (МЦД) с их интеграцией в систему городского транспорта Москвы. Новое наземное метро связало десятки районов столицы и городов Подмосковья. Сегодня действуют МЦД–1 «Белорусско–Савеловский» и МЦД–2 «Курско–Рижский». До 2025 года предполагается запустить еще МЦД–3 «Ленинградско–Казанский», МЦД–4 «Киевско–Горьковский» и МЦД–5 «Ярославско–Павелецкий».

– С учетом того, что 70% населения Москвы пользуются метрополитеном, а для 50% из них – это основной вид транспорта, была разработана уникальная билетная система, состоящая из ряда инновационных сервисов, – рассказала Юлия Темникова. – Это единое билетное меню для МЦК, МЦД и Московского метрополитена, единая городская навигация. Транспортной картой «Тройка», к примеру, пользуются 90% пассажиров. Уже разработаны новые формы карты: брелоки, вкладыши, браслеты, жетоны, кольца. Наши пассажиры могут также оплачивать свой проезд на турникете с помощью карт различных банков и ряда мобильных приложений.

Еще одной важной темой в рассказе спикера стало мобильное приложение «Метро Москвы». Оно является одним из самых популярных на рынке. Уже зафиксировано более 3,2 млн скачиваний. Столичный метрополитен регулярно занимается обновлением этого приложения. В конце прошлого года приложение переработали под открытие МЦД. В ближайшее время планируется еще одно обновление, в котором для пассажиров появятся дополнительные функции.

<http://transportrussia.ru/item/5461-novye-formaty-mobilnosti.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕЛИЗАВЕТА КАРПОВА; 2020.05.03; РАБОТОЙ НУЖНО ЖИТЬ!; БУДУЩЕЕ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ БУДЕТ ЗАВИСЕТЬ ОТ ЛИЧНЫХ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ КАЧЕСТВ ВЫПУСКНИКОВ ОТРАСЛЕВОГО ВУЗА

В «макаровке» всегда знали, как подготовить высококлассного специалиста. Благодаря отлаженной работе профессорско–преподавательского коллектива, успешной

деятельности руководства образовательного учреждения университет долгие годы по праву занимает ведущее место в системе отраслевой подготовки. О союзе науки и практики, классического и дистанционного образования, а также о собственной работе корреспонденту «ТР» рассказал ректор ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова Сергей БАРЫШНИКОВ.

– Вы являетесь профессионалом своего дела, известным российским ученым. Что дает вам силы для активного участия в развитии отраслевого образования?

– В моем случае все просто, ведь я с детства хотел быть учителем истории. Именно это увлечение и привело меня в профессию. Я убежден, что работой нужно жить, отдаваться ей всецело. Но при этом необходимо осознавать всю степень ответственности, которая в связи с этой работой на вас возлагается.

Помимо этого мною всегда двигало желание, чтобы при встрече с выпускником университета каждый находил подтверждение тому, что мы воспитываем умных, целеустремленных и высококвалифицированных специалистов, зрелых и готовых к ответственности личностей. Мне повезло, что сотрудники университета выступают единым фронтом и всегда поддерживают эту идею, помогают в ее реализации. Именно это источник нашей силы.

– Что для вас главное в вашей работе и работе университета в целом?

– Думаю, для меня лично – это общение с подрастающим поколением моряков, будущими работниками транспортной отрасли. Обычно на должность ректора приходят уже в зрелом возрасте, умудренные опытом педагоги, что отражается на манере руководства образовательным учреждением в том числе. В связи с этим, на мой взгляд, в работе ректора любого университета его в первую очередь должна привлекать возможность научить, рассказать, даже предостеречь студента от ошибок.

В работе университета одна из важнейших задач – работа с филиалами. К сожалению, во многих вузах само существование филиалов воспринимается как «неизбежное зло». Однако, на мой взгляд, подобная позиция абсолютно неправильная. Ведь главная задача любого вуза – подготовить высококвалифицированного специалиста, который, придя на предприятие, сможет быть достойным представителем своей альма-матер. Так какая разница, где он учится: в филиале или в так называемом центре?

Поэтому для меня как для ректора важно соблюдать гармонию в принятии ответственных решений, последствия которых могут сказаться на учащих наших филиалов. Мы всегда стремимся к поддержанию постоянной связи с ними, проводим совместные мероприятия. Мы не делим студентов по территориальному признаку и хотим, чтобы они это чувствовали. Независимо от места обучения все получают диплом «макаровки».

– В процессе работы, о которой вы говорите, на что делается основной упор?

– Однозначно на культуру. Культура – базис всей нашей жизни. Мы уверены, что без фундаментальных знаний у студентов транспортного вуза, а тем более и у самой отрасли просто нет будущего. Однако, говоря о фундаменте, мы имеем в виду не только знания по профессиональным дисциплинам, но и знание истории транспортного комплекса в целом, знание культурных традиций нашей страны. На наш взгляд, подобный подход к воспитанию молодежи позволит нам в будущем воспитать не только высококлассных специалистов, но и ответственных, морально и нравственно зрелых личностей.

В связи с этим в университете всегда поощряются проекты воспитательного характера. Также существуют специальные подразделения, где работа сотрудников состоит непосредственно в курировании будущих специалистов, а точнее тех из них, кто проявляет особый интерес к культурным традициям университета и нашей страны. Не редкость у нас и творческие концерты, необходимость которых не всегда очевидна в техническом вузе. Однако мы уверены, что именно благодаря занятиям творчеством, участию в волонтерском движении будущие транспортники смогут выйти из университета гармоничными личностями.

– Как меняется роль классического вуза в современном мире, где активное развитие получают дистанционное образование, самообразование?

– На мой взгляд, в своей основе и дистанционное, и самообразование имеют рациональное зерно. Все же система образования должна идти в ногу со временем, и внедрение неких инноваций – процесс неизбежный. Однако я все-таки приверженец классического образования, полученного студентом очно в вузе. Профессиональные компетенции – это то, что передается из рук в руки, скажем так. Помимо этого только в ходе регулярного и живого общения педагог может разглядеть потенциал в студенте или же, наоборот, увидеть проблемные для него темы, дисциплины. Дистанционное образование все-таки лишает сам процесс необходимого в данном случае контроля.

В частности, в ходе дистанционной или же самостоятельной подготовки мы не можем исключать неправильного усвоения не только теоретического, но и практического материала студентом. Возьмем те же тренажеры, которые дистанционно или без специального разрешения, скажем так, он даже потрогать не сможет. А как такой специалист сможет отвечать за безопасность судна, экипажа, груза? Мой девиз: «Научите, а потом требуйте!». А как я могу требовать усвоения знаний от дистанционного студента? На эти вопросы я пока ответ не нашел.

Не будем забывать, что речь в первую очередь идет не о самостоятельности, не об инновациях и погоне за привлекательными новшествами, а о специальной подготовке. Желаемый результат – высококвалифицированный специалист, обученный и готовый к любым экстренным ситуациям. А достигнуть этого можно только в ходе регулярного и ответственного общения. Сумму этих характеристик, по крайней мере пока, может гарантировать только классическое образование.

– На ваш взгляд, современный университет – это больше про классическую науку и ее развитие, или же про приобретение практических навыков, необходимых непосредственно в работе?

– Вопрос сложный, дискуссионный. Опять же, смотря что во главу угла ставит сам студент. Отмечу, что, на мой взгляд, современный транспортный вуз, который стремится к тому, чтобы оставаться востребованным среди абитуриентов и быть интересным для них, должен суметь предложить и тот, и другой вариант.

В ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова мы всегда отстаиваем собственную точку зрения на роль фундаментальных знаний в современной системе высшего образования. Несмотря на то, что косвенно мы уже говорили об этом, я бы хотел отметить следующую особенность российского образования, которая во многих процессах играет одну из главных ролей. Если мы исходим из того, что наши специалисты, воспитанные в системе отраслевых вузов, должны быть востребованы по всему миру, то в университетах в равной степени должны быть развиты возможности как для занятия фундаментальными научными исследованиями, так и для отработки практических навыков. Мы всегда должны помнить, что наш бакалавр не равен по уровню образования западному. Наш магистр находится уже ближе к этой отметке, но не всегда.

На мой взгляд, это происходит как раз из-за того, что не во всех вузах есть четкое понимание приоритетности науки над практикой, или же наоборот. Но секрет прост – они равны. Более того, мощный блок по многогранному развитию личности студента у нас иногда выпадает, а этого делать ни в коем случае нельзя. Хоть это и отнимает часы подготовки по специальным предметам. Поэтому мы и уделяем так много внимания воспитательной работе. Надеемся, что со временем такое же отношение сформируется и в других вузах. Хотя справедливости ради отметим, что транспортные вузы России всегда отличались умением находить этот баланс и удерживать его.

– Каким образом вы отслеживаете изменения в современном транспортном образовании и как это влияет на работу вуза?

– Прежде всего, но не только – посредством научно–практических конференций и встреч со студентами, как российскими, так и зарубежными. Мы всегда стараемся отслеживать реакцию наших партнеров на открытие той или иной программы подготовки, приглашаем их к дискуссии, находимся в тесной связи с потенциальными работодателями и руководителями отрасли.

Помимо этого в университете налажена четкая работа ученого совета, который выстраивает политику «макаровки» в отношении образовательной деятельности. По опыту скажу, что в число приоритетных задач всегда входит анализ спроса на тех или иных отраслевых специалистов. Изучив его, примерив, так скажем, на себя, мы стараемся выработать оптимальную стратегию в отношении того, как подстроить наши возможности под полученные показатели. К счастью, пока проблем с этим не возникает и, надеемся, не возникнет!

– Каковы, на ваш взгляд, общие тенденции дальнейшего развития всей сферы отраслевого образования?

– Разумеется, в списке приоритетных направлений развития – подготовка кадрового резерва для работы в арктических условиях. Отмечу, что соответствующих специалистов мы готовим уже давно, имеем наработки, в том числе и научные. В головном вузе и филиалах разработаны программы подготовки, имеются специальные тренажеры, симуляторы для работы на атомном флоте. В частности, в «макаровке» есть все условия и для повышения квалификации уже опытных специалистов.

Хотелось бы отметить: одним из главных стратегических партнеров вуза является компания «Атомфлот» – предприятие, в обязанности которого входит эксплуатация и обслуживание атомного гражданского ледокольного флота России. ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова – единственный в России и в мире вуз, в котором с 1958 года на кафедре судовых ядерных энергетических установок в составе факультета судовой энергетики Института «Морская академия» действует система подготовки инженеров всех специальностей, необходимых для эксплуатации гражданских атомных судов. За 55 лет нам удалось подготовить более 1000 инженеров–атомщиков, прошли различные формы повышения квалификации более 3500 специалистов. В связи с этим думаю, что университет с подобной задачей справится.

<http://transportrussia.ru/item/5462-rabotoj-nuzhno-zhit.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВИКТОР ДМИТРИЕВ; 2020.05.03; ДЛЯ ЗАЩИТЫ – ВСЕ СРЕДСТВА ХОРОШИ; ЧЕМ ПОПОЛНИТЬ АРСЕНАЛ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯМ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Первый всероссийский научно–практический форум «Актуальные вопросы регламентации деятельности ПТБ» стал достоянием истории. Мы подробно осветили его работу.

Но так уж получилось, что рассказ о ведущих производителях технических средств досмотра на транспорте оказался вне поля зрения. Восполняем допущенный пробел.

С последними новинками участники могли ознакомиться поближе во время перерывов в работе форума. О некоторых новшествах было рассказано и в докладах. В частности, о профессиональных решениях персонального видеонаблюдения доложил собравшимся руководитель отдела продаж ООО «Байтэрг» Максим Насонов.

Вот уже больше 20 лет компания разрабатывает, исследует, проводит и внедряет системы видеонаблюдения (кстати, ее название расшифровывается просто: «байт» – единица информации, «эрг» – единица энергии). Входит она в состав группы НПП «ИТЕЛМА» – производителя систем мониторинга автомобильной электроники и всего, что связано с автомобильным транспортом. Это большая производственная площадка, на которой не только производят, закупают, но и разрабатывают возможные системы для самолетостроения, автомобилестроения и т. д.

Сегодня «Байтэрг» производит электронику для своих камер и программирует их, производит комплексы, которые позволяют делать аналитику, работать с вычислительной техникой. Его видеокамеры ставились на «Сухой Суперджет 100», когда он еще разрабатывался, сегодня они на электропоездах и автобусах Москвы и Подмосковья. Выпускают и персональные видеорегистраторы для силовых структур, которые предлагаются специалистам по транспортной безопасности. Это довольно маленькие коробочки, которые могут служить доказательной базой при осуществлении агрессии физических лиц, а также фиксировать правонарушения.

По сути, к этому черному ящику не имеет доступа сам оператор, не может вскрыть его, получить с него данные, исказить их. Может только носить его на объекте, фиксировать аудио– и видеоинформацию в течение рабочего дня.

Надо отметить, что данный прибор принят во всех силовых структурах РФ. Теперь есть сертификат на использование его и в ПТБ. Все данные на терминале имеют персональные коды, и по ним можно не только вычислить все данные, как из мешка с информацией, но и посмотреть, кто носил этот видеорегистратор, трек движения человека. При этом на помощь приходят GPS и ГЛОНАСС–модули.

На данный момент вышел видеорегистратор следующего поколения – «Дозор–78» с увеличенным режимом работы до 13 часов. Добавили еще функцию определения лица на пунктах пропуска в здания вокзалов, в самолеты. Можно подключаться к базе данных, если она предоставлена, и в режиме онлайн оперативно реагировать на какие–то изменения.

Более 60 тыс. подобных приборов производятся в РФ, Беларуси и Казахстане.

Целую серию новинок представила группа компаний «Южполиметалл Холдинг». Одна из них – это IntelliMax TRIO. По сути, это первое комплексное технологическое средство досмотра, сочетающее в себе передовые технологии автоматизированного личного досмотра на наличие металлических предметов, опасных химических и радиоактивных агентов и взрывчатых веществ.

Этот комплекс, в автоматическом режиме производящий личный досмотр человека, физически и логически интегрированный и синхронизированный с системой видеонаблюдения, позволяет поднять качество работы по обеспечению безопасности на принципиально новый уровень.

После прохождения пассажира сквозь арку комплекса без участия персонала и каких–либо заметных задержек система сохранит изображение человека, соотнесенное с показаниями досмотровых устройств, и по совокупности всех признаков выдаст на пункт охраны сигнал о необходимости проведения дополнительного досмотра.

Важно отметить, что внедрение комплекса на ОТИ в сравнении с разрозненными техническими средствами досмотра существенно экономит пространство, и затраты на монтаж и дальнейшую эксплуатацию, и необходимый штат сотрудников службы безопасности.

Еще компанией были представлены обнаружитель взрывчатых веществ и опасных химэлементов «КЕРБЕР–Т» и идентификатор токсичных химикатов, биологических агентов и взрывчатых веществ «Хим Эксперт–Т». Последний – портативный романовский спектрометр – многофункциональный аналитический прибор, обеспечивает идентификацию около 15 тыс. различных химических веществ в жидком, твердом или порошкообразном состоянии.

Проведение анализа возможно через прозрачное и цветное стекло, полупрозрачную пластиковую упаковку.

Ионно–дрейфовый детектор «КЕРБЕР–Т» предназначен для обнаружения следовых количеств взрывчатых веществ, наркотиков, аварийно химически опасных и боевых отравляющих веществ в воздухе контролируемых объектов, на поверхности различных предметов, на кожных покровах и одежде людей.

Об аппаратных решениях аналитических функций в обычном видеорегистраторе рассказал руководитель коммерческого отдела Vidau Systems Алексей Капранов.

В последние годы рынок систем безопасности кардинально меняется – как по сложности оборудования, так и по маркетинговым функциям. К сожалению, в подавляющем большинстве для производителей существенным фактором является ценовая категория, и только потом производительность и надежность.

Компания EverFocus, являясь эксклюзивным дистрибьютором, уже более 20 лет выпускает видеорегистраторы высокого класса и стремится к внедрению новейших технологий. Также она осуществляет жесткий контроль производства и тестирования всей продукции на выходе.

Сегодняшний разговор – о видеоаналитике. EverFocus предлагает оборудование, интерфейс которого использует все предыдущие наработки со стандартными видеорегистраторами, которые просты и понятны. И вся аналитическая часть не вызывает затруднений с настройками и эксплуатацией.

Также набрало популярность использование систем CTV на ТС. В первую очередь, для обеспечения онлайн-просмотра видео с борта движущегося ТС, независимо от его скорости, размеров и принадлежности. Технический арсенал таких устройств тоже достаточно стандартен и предполагает массовое производство с удешевлением продукции или его адаптацию под конкретного заказчика или область применения.

Но мало кто задумывается, насколько надежна такая система в суровых климатических или в трудных производственных условиях. Все мобильные регистраторы компании EverFocus оснащены и отлажены в десятках проверок системой раннего оповещения и обнаружения проблем с охлаждением и измерением температур жесткого диска самого видеорегистратора. Реализован постоянно контролируемый термодатчиками подогрев жесткого диска и аппаратной платы, что приводит к повышению устойчивости и работоспособности в любых климатических условиях.

Сегодня EverFocus предлагает российскому рынку инновационные интеллектуальные платформы с гибкими возможностями адаптации. Основным преимуществом новой платформы является возможность интеграции аналитических модулей различной направленности. Все зависит от запроса конечного потребителя и выбранной им аппаратной части. В базовую комплектацию добавлена аналитика по обнаружению и поиску лиц. Она может содержать до 200 тыс. изображений и разграничивается по белым и черным спискам с различными функциями реагирования и оповещения.

Помимо прочего были представлены персональные носимые регистраторы VIZOR–1 и VIZOR–2, радиооборудование с сертификатом транспортной безопасности, которое используется в ОАО «РЖД» и морских портах.

Одним словом, руководителям и представителям транспортной безопасности было что посмотреть, а теперь и подумать о возможном приобретении.

<http://transportrussia.ru/item/5463-dlya-zashchity-vse-sredstva-khoroshi.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.06.03; СП ИЗУЧИТ, КАК УЖЕСТОЧЕНИЕ МИРОВЫХ СТАНДАРТОВ НА СУДОВОЕ ТОПЛИВО ПОВЛИЯЕТ НА НЕФТЕГАЗОВЫЕ ДОХОДЫ БЮДЖЕТА

Счетная палата в 2020 году проведет «Анализ рисков снижения нефтегазовых доходов федерального бюджета, связанных с переходом флота на использование низкосернистого топлива и изменением структуры мирового топливного рынка», сообщила пресс-служба СП.

«В соответствии со стратегией Счетной палаты одной из главных задач контрольного ведомства является укрепление культуры публичности и открытости процессов принятия государственных решений. Именно поэтому мы приняли решение публиковать изменения,

которые вносятся в План проверок Счетной палаты», - комментирует **пресс-служба** публикацию изменений плана работы.

Ответственными за это экспертно-аналитическое мероприятие назначены сразу четыре аудитора: Алексей Каульбарс, Андрей Батуркин, Дмитрий Зайцев, Валерий Богомолов. Исследование будет проводиться с привлечением ресурсов Минэнерго, Минэкономразвития, Минфина, ФНС, ФТС, **Минтранса**.

Как сообщалось, 1 января 2020 года вступили в силу дополнения к международной конвенции по предотвращению загрязнения воздушной среды с судов (МАРПОЛ) Международной морской организации ООН (ИМО). Согласно новым правилам, максимальное содержание серы в бункерном мазуте, которым заправляются суда, должно сократиться до 0,5%. Требование распространяется на всю территорию международного судоходства, кроме районов SECA (зоны судоходства, куда входят Балтийское море, Северное море и пролив Ла-Манш), где и ранее содержание серы в судовом топливе не должно было превышать 0,1%.

Также в плане появилась «Проверка результативности мер государственной поддержки, направленной на осуществление и развитие региональных и местных авиаперевозок». Аудиторы Богомолов, Каульбарс и Андрей Перчян проведут это контрольное мероприятие в Федеральном агентстве воздушного транспорта; министерстве промышленности и торговли РФ; ФКС «Аэропорты Севера» (Якутск); ФКП «Аэропорты Камчатки» (Елизарово), ФКП «Аэропорты Чукотки» (Угольные Копи); ФКП «Аэропорты Красноярья» (Красноярск); ФКП «Аэропорты Дальнего Востока» (Хабаровск); ФГБОУВО «Ульяновский институт гражданской авиации им Главного маршала авиации Б.П.Бугаева» и его филиале - Омском летно-техническом колледже гражданской авиации имени А.В.Ляпидевского.

Это более обширное мероприятие заменило «Проверку достаточности и обоснованности мероприятий в целях решения задачи по развитию региональных перевозок и повышению авиационной подвижности населения в 2018- 2019 годах и истекшем периоде 2020 года». Его планировалось провести в министерстве транспорта, Федеральном агентстве воздушного транспорта, ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» (Москва) с выездом на объекты строительства в Пермь и Хабаровск; Якутск.

ТАСС; 2020.06.03; РАЗРЕШЕННАЯ СКОРОСТЬ НА УЧАСТКАХ ТРАСС М-4 «ДОН» И М-11 «НЕВА» ВЕСНОЙ ВЫРАСТЕТ ДО 130 КМ/Ч

Скоростной режим на автодороге М-4 «Дон» в районе Новой Усмани Воронежской области в апреле 2020 года будет повышен до 130 км в час. Также скорость будет увеличена на трассе М-11 «Нева» - речь идет об участке с 58-го км до пункта взимания платы на въезде в Санкт-Петербург. Об этом сообщили в **пресс-службе** госкомпании «Автодор», в управлении которой находятся дороги.

«Повышение разрешенной скорости до 130 км/ч планируется в апреле и на трассе М-4 «Дон» в районе Новой Усмани Воронежской области. В прошлом году на зимний период там была снижена скорость до 110 км/ч, - отмечается в сообщении госкомпании. - Что касается трассы М-11 «Нева», то на этой трассе с 58-го км до пункта взимания платы на въезде в Санкт-Петербург планируется повышение скоростного режима до 130 км/ч во втором квартале текущего года».

Помимо этого, с апреля будет повышен скоростной режим с 90 до 110 км в час на участке трассы М-1 «Беларусь (с 33-го по 45-й км), уточнили в госкомпании.

В «Автодоре» также напомнили, что сейчас скорость 130 км/ч на М-11 действует на обходе Вышнего Волочка в Тверской области, на головном участке км 15 - км 58 разрешенная скорость составляет 110 км в час.

«Автодор» занимается созданием и развитием опорной сети скоростных автомобильных дорог в России, также привлекает внебюджетные инвестиции и развивает объекты

дорожного сервиса. В доверительном управлении компании находятся трассы М-1 «Беларусь», М-4 «Дон», М-3 «Украина» и М-11 Москва - Санкт-Петербург. Госкомпания также является ответственным исполнителем строительства ЦКАД в Москве и Московской области.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/razresennaa-skorost-na-ucastkah-trass-m-4-don-i-m-11-neva-vesnoj-vyrastet-do-130-kmc>

RNS; 2020.06.03; В МВД ОТРЕАГИРОВАЛИ НА ИДЕЮ РАССЧИТЫВАТЬ ШТРАФЫ ОТ СТОИМОСТИ МАШИНЫ

В Госавтоинспекции не знают об идее рассчитывать штрафы за нарушения правил дорожного движения (ПДД) в зависимости от стоимости автомобиля, сообщили RNS в пресс-службе МВД России.

«ГУОБДД МВД России информацией об указанной инициативе не располагает», — сообщили RNS в ответ на запрос о возможном расчете размера штрафов ГИБДД в зависимости от стоимости автомобиля.

Ранее депутат Госдумы Александр Старовойтов предложил рассчитывать размер штрафов за нарушение ПДД, исходя из коэффициента стоимости автомобиля, сообщало «РИА Новости». Только в этом случае, по мнению депутата, штрафы будут действительно эффективной мерой в борьбе за безопасность дорожного движения.

Ранее в Минюсте сообщили, что намерены пересмотреть размеры дорожных штрафов, предложенных в проекте нового Кодекса об административных правонарушениях (КоАП). С критикой проекта нового КоАП выступил и премьер-министр России **Михаил Мишустин**. Он назвал непосильными предложенные в новом документе суммы штрафов за превышение скорости на дорогах.

Проект нового кодекса ведомство опубликовано в конце января. Согласно тексту документа, предусматривается значительное увеличение штрафов для водителей за превышение скорости. В частности, штраф за превышение скорости на 20-40 км/ч предлагается увеличить до 3 тыс. руб. с нынешних 500 руб., на 40-60 км/ч — до 4 тыс. руб. вместо 1-1,5 тыс. руб.

<https://rns.online/transport/V-MVD-otreagirovali-na-ideyu-rasschitivat-shtrafi-ot-stoimosti-mashini-2020-03-06/>

КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДР ПРЫТКОВ; 2020.06.03; ПЕРЕВОЗЧИКИ СЪЕЗЖАЮТСЯ В ОДНОГО; В КУРСКЕ ДО КОНЦА ГОДА ЖДУТ ЕДИНОГО ОПЕРАТОРА МУНИЦИПАЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Как стало известно “Ъ-Черноземье”, оператор муниципального транспорта в Курске должен появиться до конца 2020 года. В него войдут три принадлежащих области и городу предприятия. Новый перевозчик призван предоставить «более качественный сервис» и с большой долей вероятности будет принадлежать региону. Сейчас госкомпания занимают меньше трети рынка, решение об увеличении доли «будет определяться исходя из материальных и технических ресурсов». Частные перевозчики сомневаются в качественных переменах на рынке, где только в модернизацию трамвайной инфраструктуры необходимо инвестировать более 4,5 млрд руб., но ожидают перераспределения финансовых потоков.

Накануне о планах объединить предприятия заявил губернатор Роман Старовойт, который 4 марта лично проверил качество работы общественного транспорта Курска. «Нареканий на общественный транспорт очень много. Необходимо принимать уже срочные меры и менять качество пассажирских перевозок. То, что сейчас 70% перевозок осуществляется коммерческим транспортом, неправильно. Мы в первую очередь должны уделять внимание государственному муниципальному транспорту», — пояснил господин Старовойт. Он предложил объединить принадлежащее региону АО «Курское

пассажирыское автотранспортное предприятие №1» (КПАТП-1) и находящиеся в собственности облцентра муниципальные унитарные предприятия «ПАТП города Курска» и «Курскэлектротранс» в одну компанию. По мнению властей, «единый перевозчик будет предоставлять курянам более качественный сервис».

Как в Курске могут решить транспортные проблемы

О подробностях создания единого перевозчика «Ъ-Черноземье» вчера рассказали в комитете транспорта и автомобильных дорог Курской области. Там, в частности, отметили, что с учетом «текущей работы» по определению вариантов реорганизации и перераспределения балансовых активов создать оператора планируется во второй половине 2020 года. Вероятнее всего, перевозчик будет принадлежать региону, однако власти еще не определились, станет ли он выступать как новое юрлицо или на базе КПАТП-1.

По словам председателя комитета транспорта и автодорог Владимира Муравьева, сейчас в Курске действует 101 маршрут, из них 71 обслуживают коммерческие перевозчики. Соответственно, на 30 муниципальных маршрутах работают КПАТП-1 и МУПы. В 2019 году всеми видами транспорта было перевезено 102,7 млн человек. Кроме того, добавили в ведомстве, госпредприятия обслуживают еще 32 негородских направления. При этом увеличение количества маршрутов «будет определяться исходя из материальных и технических ресурсов, находящихся в распоряжении единого перевозчика, а также по мере обновления подвижного состава». «Право на осуществление перевозок по межмуниципальным и муниципальным маршрутам предоставляется перевозчикам по результатам конкурса», — добавили в комитете.

Роман Старовойт также отметил, что планируется обновление подвижного состава. Сейчас, по данным комитета, на балансе КПАТП-1 49 транспортных средств, в том числе 21 автобус малого класса, 14 большого, девять среднего и пять особо большого класса. «ПАТП города Курска» эксплуатирует 42 машины: 34 большого класса и восемь малого. Парк «Курскэлектротранса» составляет 119 единиц, из них 60 трамваев и 59 троллейбусов. Администрация региона совместно с мэрией подала в **Минтранс** РФ заявку на покупку в лизинг на льготных условиях 34 автобусов и 25 троллейбусов. «После будет рассмотрена дальнейшая потребность в обновлении подвижного состава», — пояснили в комитете.

Отдельно губернатор рассказал о сохранении трамвая. По словам Романа Старовойта, более 60 км рельсов из 84,6 км в городе изношены. Отремонтировать их планируется при помощи федерального центра, также не исключается вариант государственно-частного партнерства. По предварительной оценке властей, стоимость модернизации трамвайной инфраструктуры и подвижного состава превышает 4,5 млрд руб. Как отметили в комитете, решения по сохранению трамвая «находятся на стадии обсуждения и будут конкретизированы после разработки схемы движения общественного транспорта».

Большинство опрошенных «Ъ-Черноземье» местных перевозчиков отказались от комментариев. В некоммерческом партнерстве «Курский транспортный союз» отметили, что давно не общались с перевозчиками, и заявили о прекращении деятельности организации. Работающий в сфере такси Владимир Жуков предположил, что создание единого перевозчика не изменит качество работы общественного транспорта в городе. «Пока что эти заявления выглядят как популизм. Объединение областных и муниципальных перевозчиков скорее необходимо для перераспределения финансовых потоков и приведет к монополизации рынка», — предположил господин Жуков.

Директор Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики Михаил Блинкин отмечает, что для городов, по количеству населения сравнимых с Курском, консолидация перевозок необходима. «В таких городах нет метро, в основном перевозки осуществляются автобусами, и для развития необходимо создание сети магистральных и подвозящих маршрутов, чтобы на одной остановке не

останавливались 40 автобусов. Возможно несколько путей консолидации, например через службу единого заказчика, которая будет распределять маршруты, или через объединение перевозчиков. Но без консолидации дальнейшее развитие невозможно», — уверен господин Блинкин. По его мнению, «в развитии сети магистральных маршрутов важную роль сыграют трамваи». Однако развитие этого вида транспорта в регионах «невозможно без федеральной поддержки».

<https://www.kommersant.ru/doc/4277527>

РИА НОВОСТИ; 2020.06.03; ЖЕНЩИНЫ СМОГУТ РАБОТАТЬ МАШИНИСТАМИ МОСКОВСКОГО МЕТРО С 2021 ГОДА

Машинистами московского метро с 2021 года смогут стать женщины, заявил в пятницу журналистам мэр столицы Сергей Собянин во время посещения учебно-производственного центра Московского метрополитена.

«Много лет женщинам было запрещено работать машинистами метро из-за повышенных нагрузок. Теперь этот запрет снят, потому что условия работы стали комфортнее: современные поезда сводят вредные факторы к минимуму, рабочее пространство эргономично и удобно, управление поездом во многом автоматизировано и требует в основном ответственности, аккуратности и интеллекта. А этих качеств женщинам не занимать. Поэтому в следующем году женщины-машинисты вернутся в московское метро», - сказал Собянин.

Он добавил, что первые 25 будущих машинистов электропоездов уже осваивают эту востребованную профессию. В ближайшие пять лет Московский метрополитен может обучить и принять на работу порядка 500 женщин-машинистов. Программа обучения женщин не отличается от той, что преподают мужчинам. Сначала ученики проходят двухнедельную практику в электродепо. Подготовка по профессии «машинист электропоезда» длится порядка 9,5 месяцев. По окончании - выпускные экзамены, после успешной сдачи которых машинист получает право управления поездом.

Помимо обучения, возвращение женщин в эту профессию потребует от столичного метро проведения больших организационных мероприятий, в том числе обустройства хозяйственно-бытовых условий в депо для работы женщин, отметил мэр.

«Спасибо вам, что хотите быть машинистами. В скором времени появятся новые поезда. И в преддверии праздника поздравляю вас с 8 Марта. Желаю успехов», - сказал Собянин.

С 1 января 2021 года вступит в силу приказ министерства труда и социальной защиты, разрешающий женщинам работать по профессии машиниста электропоезда в метрополитене.

<https://ria.ru/20200306/1568247863.html>

ТАСС; 2020.06.03; СОБЯНИН: МОДЕЛИ ПОЕЗДОВ «МОСКВА» И «МОСКВА 2020» БУДУТ БАЗОВЫМИ В МЕТРО ЕЩЕ 5-10 ЛЕТ

Базовыми моделями поездов столичного метрополитена в ближайшие 5-10 лет будут «Москва» и «Москва 2020». Об этом в пятницу сообщил мэр Москвы Сергей Собянин во время посещения учебно-производственного центра Московского метрополитена.

«У нас большие планы по развитию метрополитена. Модели [поездов] «Москва» и «Москва 2020» будут базовыми для столичного метро. Будем работать на них ближайшие 5-10 лет», - сказал Собянин.

Он добавил, что современные и комфортные поезда «Москва» обслуживаются по самым высоким стандартам контрактов жизненного цикла.

<https://tass.ru/moskva/7916909>

Ъ-ПРИКАМЬЕ-ONLINE; КОНСТАНТИН КАДОЧНИКОВ; 2020.06.03; ГУБЕРНАТОР ПОПУТАЛ; РЖД РАССКАЗАЛА О ПРИЧИНАХ ЗАКРЫТИЯ УЧАСТКА ПЕРМЬ I — ПЕРМЬ II

В судебном заседании по иску об отмене приказа о закрытии железнодорожного сообщения на набережной Камы выступила представитель ОАО «РЖД». Собственники железнодорожных путей заявили, что движение на участке было прекращено по просьбе экс-губернатора Максима Решетникова. Других причин закрытия в РЖД не озвучили. Представители краевого правительства выступят с пояснениями позже.

В Свердловском районном суде Перми состоялось очередное заседание по иску общественника Дениса Галицкого к федеральному **министерству транспорта**. Гражданский активист требует отменить приказ ведомства о закрытии железнодорожного сообщения между станциями Пермь I и Пермь II. Как пояснил господин Галицкий, он приобрел несколько железнодорожных билетов на городскую электричку, действующих до 31 декабря 2020 года. Однако из-за закрытия участка истец не может воспользоваться этими билетами.

Денис Галицкий отметил также, что по спорным железнодорожным путям проходят 19 пар поездов. «Из них 18 являются пассажирскими. Таким образом, данные пути не являются малоинтенсивными», — пояснил господин Галицкий. По его словам, согласно действующему регламенту, при закрытии владельцем инфраструктуры (ОАО «РЖД») социально значимых путей «правительство обязано найти средства на их содержание».

Из заключения **Росжелдора** следует, что расходы на содержание путей не превышают 1 млн руб. в год. Это небольшая сумма даже для городского бюджета», — подчеркнул господин Галицкий.

Кроме того, общественник **утверждает**, что согласно схеме территориального планирования РФ участок между станциями Пермь I и Пермь II является действующим. «Очевидно, документ правительства РФ имеет большую юридическую силу, чем документ **минтранса**», — считает Денис Галицкий.

Административный ответчик — **Министерство транспорта РФ** заявило, что представит письменные пояснения. Представителей федерального ведомства на заседании не было.

Представитель заинтересованного лица — ОАО «РЖД» пояснила, что коммерческая организация обязана исполнять нормативные документы, принимаемые государственными органами. По словам представителя железнодорожников, спорный участок не является малоинтенсивным, «но это не исключает возможность принятия решения о закрытии».

«Оснований, указывающих на незаконность или нарушения при принятии решения, не видит. Приказ принят к исполнению: в настоящее время пассажирское и грузовое движение между станциями Пермь I и Пермь II не осуществляется», — **утверждают** в РЖД.

Денис Галицкий поинтересовался причинами закрытия железнодорожных путей. «Мотивы нам неизвестны. Мы исполняем документ, принятый органом федеральной исполнительной власти, в установленном порядке», — ответила представитель РЖД.

Она добавила, что инициатором закрытия является экс-губернатор Пермского края Максим Решетников, направивший в компанию соответствующее обращение.

«РЖД просто исполнило волю субъекта РФ», — уточнила представитель заинтересованного лица.

После этого судом было удовлетворено ходатайство истца о привлечении правительства Пермского края в качестве заинтересованного лица по делу. При этом житель микрорайона Кислотные дачи Михаил Костылев, участвовавший в заседании как заинтересованное лицо, настаивал на явке в суд именно господина Решетникова.

Представитель РЖД заявила, что коммерческая организация выполнила запрос губернатора Пермского края. Пусть гражданин Решетников даст пояснения, чем он руководствовался при закрытии железной дороги», — предложил Михаил Костылев.

Суд отказал в удовлетворении ходатайства, так как краевое правительство уже привлечено в качестве заинтересованного лица.

Судебное заседание будет продолжено 16 апреля. Железнодорожное сообщение между станциями Пермь I и Пермь II было закрыто 27 января. Краевые власти планируют убрать железную дорогу с набережной Камы и заменить ее скоростным трамваем.

<https://www.kommersant.ru/doc/4282552>

ИНТЕРФАКС; 2020.06.03; РЕЛЬСОВЫЙ АВТОБУС НАЧНЕТ КУРСИРОВАТЬ 7 МАРТА ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ МЕЖДУ АНАПОЙ И КЕРЧЬЮ

Открытие пассажирского железнодорожного сообщения между Анапой и Керчью будет способствовать дальнейшему развитию курортов Крыма и Черноморского побережья Кавказа, считает губернатор Краснодарского края Вениамин Кондратьев.

«Завтра (7 марта - ИФ) открывается пассажирское железнодорожное сообщение между Анапой и Керчью. Это очень важный, можно даже сказать, исторический маршрут. Он будет способствовать развитию экономики двух регионов - Кубани и Крыма», - заявил Кондратьев в пятницу журналистам.

Пассажирские перевозки будут осуществляться по Крымскому мосту на рельсовом автобусе. Расстояние в 144 км он будет преодолевать, согласно расписанию, за 2 часа, отметил глава региона.

«У туристов, приезжающих на Кубань, появляется возможность увидеть гораздо больше - не только приморские города края, но и соседнего Крыма. Отдыхающие в Керчи смогут посетить песчаные пляжи Анапы, Джемете, Витязево. Таким образом, мы становимся еще на шаг ближе к созданию фактически единого Черноморского курорта», - подчеркнул Кондратьев.

Губернатор также отметил, что открытие железнодорожного маршрута снизит нагрузку на автомобильные дороги. По его словам, путешествие на пригородном поезде позволит туристам избежать пробок на пути к морю.

Как сообщалось, регулярное пригородное железнодорожное сообщение между Анапой и Керчью откроется 7 марта, перевозчиком станет ООО «Южная пригородная пассажирская компания» (ЮППК, «дочка» «Гранд Сервис Экспресса»).

В пятницу и в выходные дни рельсовые автобусы будут ходить из Керчи в Анапу и обратно три раза в день. В остальные дни - дважды в день.

ТАСС; 2020.06.03; ОТКРЫТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ АНАПА - КЕРЧЬ СНИЗИТ ТРАНСПОРТНУЮ НАГРУЗКУ НА КУБАНИ

Запуск пассажирских железнодорожных перевозок между Керчью и Анапой, которые стартуют 7 марта, снизит транспортную нагрузку на автомобильные дороги в Краснодарском крае, повысит туристическую привлекательность курортов Краснодарского края и Крыма, а также будет способствовать развитию экономик одновременно обоих регионов. Об этом журналистам сообщил губернатор Краснодарского края Вениамин Кондратьев.

Железнодорожное движение по Крымскому мосту было официально открыто 23 декабря 2019 года. Тогда же министр транспорта Крыма Сергей Карпов говорил, что пригородные поезда из Крыма до Краснодара и Анапы планируется запустить в 2020 году. В ходе совещания в Ялте в январе президент России Владимир Путин призвал работать над качеством жизни в Крыму, в том числе уделить внимание строительству и ремонту автодорог, железнодорожных платформ и вокзалов, обновлению подвижного состава пригородного сообщения.

«Завтра открывается пассажирское железнодорожное сообщение между Анапой и Керчью. Оно будет способствовать развитию экономики двух регионов - Кубани и Крыма. Мы рассчитываем, что благодаря развитию железнодорожного сообщения снизится и нагрузка на дорожную сеть края. И самим туристам путешествие на пригородном поезде позволит избежать пробок на пути к морю и существенно сократить время в дороге», - сказал Кондратьев.

Он отметил, что с точки зрения развития туризма запуск железнодорожных пассажирских перевозок будет способствовать тому, что отдыхающие в Керчи смогут более комфортно добраться до курортов Краснодарского края и наоборот, чтобы посетить во время отдыха больше городов черноморского побережья. «Таким образом, мы становимся еще на шаг ближе к созданию фактически единого черноморского курорта. Теперь расстояние в 144 км можно преодолеть всего за 2 часа по Крымскому мосту на комфортабельном рельсовом автобусе», - сказал глава региона.

Ранее сообщалось, что южная пригородная пассажирская компания (ЮППК), являющаяся перевозчиком на пригородных железнодорожных направлениях, начала продажу билетов на поезда по направлению Керчь - Анапа. Пока единственной альтернативой для поездки между Керчью и Анапой является автомобильное сообщение. Согласно данным на сайте официального краснодарского перевозчика «Кубаньпассажирсервис», поездка на автобусе будет стоить менее 400 рублей. Время в пути займет от 1,5 до почти 4 часов.

<https://tass.ru/ekonomika/7917689>

ТАСС; 2020.06.03; КРЫМСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ПОДВЕЛА ИТОГИ РАБОТЫ ЗА ФЕВРАЛЬ 2020 ГОДА

Итоги работы Крымской железной дороги за февраль 2020 года подвел в формате видеоконференцсвязи 6 марта генеральной директор Алексей Гладилин, следует из сообщения предприятия.

В феврале текущего года предприятиями Крыма было погружено 80 тыс. тонн грузов. Через паромную переправу Крымская железная дорога приняла 1,5 тыс. вагонов, план выполнен на 112%. С начала 2020 года через паромный комплекс поступило 3,2 тыс. вагонов (или 180 тыс. тонн груза).

Со станций и вокзалов дороги в феврале отправлено 225 тыс. пассажиров в пригородном и дальнем сообщении. С начала года услугами железнодорожного транспорта воспользовались 470 тыс. пассажиров. Пассажиरोоборот выполнен на 114% выше уровня аналогичного периода прошлого года.

Основными задачами на предстоящий период работы были обозначены выполнение качественных и количественных показателей использования подвижного состава, рациональное использование ресурсов предприятия и увеличение доходов от всех видов деятельности.

<https://tass.ru/ekonomika/7919377>

ТАСС; 2020.06.03; ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ДВУХЭТАЖНЫМИ ПОЕЗДАМИ ВЫРОСЛИ НА 47,7% В ЯНВАРЕ-ФЕВРАЛЕ 2020 ГОДА

Число перевезенных пассажиров двухэтажными поездами АО «ФПК» (дочернее общество ОАО «РЖД») в январе-феврале 2020 года увеличилось на 47,7% относительно аналогичного периода прошлого года, до более 1,1 млн человек, следует из сообщения РЖД.

«Доля перевозок пассажиров двухэтажными поездами от общего объема перевозок АО «ФПК» в дальнем следовании составила 8%», - говорится в сообщении.

В феврале 2020 года двухэтажными поездами путешествовали порядка 534,1 тыс. человек (+44,3% к февралю 2019 года).

Наиболее популярными направлениями у пассажиров стали Москва - Воронеж (20,4% от общего объема перевозок двухэтажными поездами), Москва - Брянск (17,6%) и Москва - Санкт-Петербург (10,1%).

Число перевезенных пассажиров двухэтажными поездами АО «ФПК» (дочернее общество ОАО «РЖД») в январе-декабре 2019 года увеличилось на 30,7% относительно аналогичного периода прошлого года, до 6 млн человек.

<https://tass.ru/ekonomika/7919347>

ИНТЕРФАКС; 2020.05.03; РЖД ХОТЯТ УВЕЛИЧИТЬ ПЕРЕВОЗКИ КОНТЕЙНЕРОВ НА 20%, ПОДГОТОВИЛИ РЯД ИДЕЙ ПОДДЕРЖКИ УЧАСТНИКОВ РЫНКА

ОАО «Российские железные дороги» подготовило предложения в Федеральную антимонопольную службу РФ об изменении тарифов на перевозки контейнеров, не совпадающих параметрами с универсальными.

Речь идет о нестандартных, специализированных, «свопах» (сверхгабаритных танк-контейнерах) и других видах этих устройств для их привлечения на железную дорогу.

Вопрос в среду поднимался на совещании с участниками транспортного рынка, его провел первый заместитель генерального директора компании Вадим Михайлов.

По мнению замглавы РЖД Алексея Шилов, которые приводятся в сообщении РЖД, дальнейшее увеличение контейнерных перевозок требует актуализации нормативно-правовой базы и снятия излишних административных барьеров. «Необходимо существенно расширить возможности для грузоотправителей небольших партий контейнеропригодных грузов», - отметил топ-менеджер.

Он отметил, что контейнерные перевозки уже имеют целый ряд тарифных преференций. Индексация ставок преysкуранта по ним проводилась меньшими темпами, чем для вагонов. При перевозках на расстояние более 4 тыс. км действует скидка в 53% от базового тарифа.

Кроме того, в рамках «тарифного коридора» устанавливаются специальные скидки на перевозки груженых универсальных контейнеров в составе контейнерных поездов.

В транзитном сообщении по основным транспортным коридорам тарифы установлены на минимально возможном уровне: скидка достигает 64%. Специальные тарифы на транзит контейнеров не менялись с 2011 г., добавляют РЖД.

«Для упрощения доступа к инфраструктуре проводится работа по открытию станций для грузовых операций с крупнотоннажными контейнерами. Сейчас на сети открыто для работы с контейнерами 769 станций, в том числе в 2019 г. - 86. В планах на 2020 г. - открытие еще около 60 станций», - добавил Шилов.

Топ-менеджер напомнил, что в декабре вступили в силу новые правила перевозок скоропортящихся грузов, которые выровняли условия автомобильных и железнодорожных перевозок. Минтранс разработал новые правила, в которых, в частности, нет имеющегося требования к массе одного места груза в крупнотоннажном контейнере (не должна превышать 1,5 тонны), также отмечает компания. Таким образом выравниваются условия перевозок на ж/д- и морском транспорте.

Помимо этого, согласно пресс-релизу, с Минтрансом актуализируются технические условия для размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах.

Кроме того, по словам Шилов, повысить конкурентоспособность железной дороги при перевозках контейнеров позволило бы сокращение количества документов и перечня сведений, необходимых для оформления транзитных грузов, следующих в контейнерах, до объема информации, имеющейся в железнодорожной накладной.

Для ускорения доставки на регулярных контейнерных маршрутах необходимо придать организованным поездам с транзитными грузами особый статус и установить жесткие временные нормативы для их обработки контрольными органами на межгосударственных

пунктах пропуска - по аналогии с нормативами в пассажирских поездах, считают в монополии.

«РЖД с отраслевой наукой разрабатывают новую сетевую технологию работы с контейнерами. При решении этой задачи будут подробно расписаны функционально-технологические процессы контейнерных перевозок, планирования, маршрутизации, сортировки в пути», - также сказал замглавы РЖД.

«Контейнерные перевозки - самый динамично развивающийся грузовой сегмент. В прошлом году он показал прирост почти 13%. Мы впервые перевезли более 5 млн контейнеров (TEU - ИФ). На 2020 г. мы ставим себе задачу достичь цифры 6 млн», - отметил на совещании Михайлов.

В совещании также участвовали **заместитель министра** транспорта РФ Владимир **Токарев**, руководители Maersk, ПАО «Трансконтейнер» (МОЕХ: TRCN), АО «Объединенная транспортно-логистическая компания - Евразийский железнодорожный альянс», FESCO и других контейнерных операторов, крупнейшие грузоотправители.

Перевозки контейнеров по сети ОАО «РЖД» выросли на 15,3% в январе-феврале

Согласно сообщению РЖД, в январе-феврале 2020 г. во всех видах сообщения было перевезено 863,7 тыс. TEU, что на 15,3% больше, чем за тот же период 2019 г.

Количество груженых контейнеров при этом выросло на 15,4%, до 562 тыс. TEU (перевезено 8,9 млн тонн грузов, +17,9%).

В частности, увеличилась транспортировка химикатов и соды (до 110,1 тыс. TEU, +39,1%), лесных грузов (до 78,5 тыс. TEU, +7,9%), бумаги (до 60 тыс., +10,1%), промышленных товаров (до 51,3 тыс. TEU, +8,1%), метизов (до 44,3 тыс. TEU, +5,6%), автомобилей и комплектующих (до 38 тыс. TEU, +8,5%), машин, станков и двигателей (до 36,6 тыс. TEU, +16,9%), черных (до 27,2 тыс. TEU, +29,2%) и цветных металлов (до 20,1 тыс. TEU, +23%), нефти и нефтепродуктов (до 14,4 тыс. TEU, +18,1%), цветной руды и серного сырья (4,4 тыс. TEU, +2,1 раза), металлоконструкций (до 2,1 тыс. TEU, +9,3%).

Сократились перевозки строительных грузов (до 14,7 тыс. TEU, на 3%), а также химических и минеральных удобрений (до 6,5 тыс. TEU, на 4,9%).

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7909903>

РИА НОВОСТИ; 2020.05.03; ЯРОСЛАВСКИЕ ВЛАСТИ РАССКАЗАЛИ О ПЛАНАХ ЗАПУСТИТЬ «ЛАСТОЧКУ» В МОСКВУ

Губернатор Ярославской области Дмитрий Миронов рассказал журналистам, что в ближайшее время в выходные дни будет запущена «Ласточка» из Москвы в Ярославль и обратно.

Губернатор отметил, что туристический поток в регион растет, особенно много туристов приезжают по выходным и в праздники. «На сегодняшний момент в выходные дни просто не достать билет на фирменный поезд, который курсирует три раза в день из Ярославля в Москву и обратно», - сказал губернатор.

По его словам, областные власти уже обсуждали с руководством Северной железной дороги возможность запустить «Ласточку».

«Мы пришли к такому мнению, что этот состав необходимо пускать как дополнительный, он не должен заменить то пассажирское сообщение, которое существует на сегодняшний момент. Этот поезд достаточно комфортный, удобный, но его можно рассмотреть как поезд выходных дней», - сказал Миронов.

«Мы просто продумаем сейчас сетку, расписание, и я думаю, что он будет востребован. Есть сейчас ряд технических вопросов, связанных с наличием подвижного состава. Заявки от правительства региона приняты компанией РЖД», - добавил он.

Глава региона отметил, что запуск «Ласточки» можно ожидать «в ближайшее время».

<https://ria.ru/20200305/1568201566.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.05.03; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ ОБЪЯВИЛО О ПОБЕДЕ В СПОРЕ О ВАГОНАХ С УКРАИНОЙ

Всемирная торговая организация (ВТО) утвердила решение по спору России и Украины о поставках украинских вагонов и железнодорожной техники, сообщает РБК.

Третейская группа установила ряд нарушений со стороны России, однако их устранение «не повлечет за собой каких-то существенных действий» или изменений на российском рынке, заявила изданию **директор департамента** торговых переговоров Минэкономразвития Екатерина Майорова.

В ведомстве, которое официально представляет Россию в ВТО, решение посчитали победой.

«Если смотреть только на выводы Апелляционного органа, которые содержатся на последних страницах, то действительно создается впечатление, что Россия проиграла. Однако ни по одной из позиций, которые оспаривались Украиной в апелляции, орган не нашел нарушений нами правил ВТО», — отметила представитель Минэкономразвития.

Спор между Россией и Украиной длился с 2015 года. Поводом стали ограничения на поставку украинских вагонов и стрелочных переводов, которые в Киеве посчитали необоснованными. Москва ввела их в 2013 году, предъявив украинской стороне претензии к безопасности железнодорожной техники.

Орган по разрешению споров ВТО утвердил решение апелляционной инстанции, которая порекомендовала потребовать от России привести эти ограничения в соответствие с требованиями международного соглашения по техническим барьерам в торговле. При этом было установлено, что Украина не смогла в полной мере доказать неправомотность введения барьеров.

<https://ria.ru/20200305/1568200884.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.06.03; РОСМОРПОРТ ВТОРОЙ РАЗ НЕ НАШЕЛ ПОДРЯДЧИКА ПО ДНОУГЛУБЛЕНИЮ УГОЛЬНОГО ПОРТА СУХОДОЛ

ФГУП «Росморпорт» (структура **Росморречфлота**) признало несостоявшимся запрос котировок на разработку рабочей документации и выполнение дноуглубительных работ для формирования акватории нового угольного порта в бухте Теляковского Шкотовского района Приморского края.

Как следует из данных сайта госзакупок, на объявленный ведомством запрос поступила одна заявка - от филиала бельгийской КОО «Ян Де Нул Н.В.». Конкурсная комиссия приняла решение отказать компании в допуске к участию в закупке из-за несоответствия требованиям запроса. В частности, у компании отсутствует право выполнять инженерные изыскания и осуществлять подготовку проектной документации.

Согласно решению конкурсной комиссии запрос котировок будет осуществлен повторно. Ранее сообщалось, что в сентябре 2019 года «Росморпорт» признал несостоявшимся открытый конкурс на проведение дноуглубительных работ для формирования акватории нового угольного порта, на участие в торгах не было подано ни одной заявки. В начале 2020 года был объявлен запрос котировок с аналогичными параметрами.

Начальная (максимальная) стоимость нового контракта, как и ранее, составляла 2 млрд 161,596 млн рублей (с учетом НДС). Работы необходимо выполнить до 31 декабря 2020 года, финансирование - за счет средств федерального бюджета.

Разработчиком проектной документации на выполняемые работы выступает ООО «Морстройтехнология».

Реализацией проекта строительства угольного порта занимается ООО «Морской порт Суходол». По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», владельцами ООО «Морской порт «Суходол» в настоящее время являются основные акционеры холдинга СДС - его президент Михаил Федяев и экс-депутат Госдумы Владимир Гридин (владеют

по 25,1%), АО «Центр развития портовой инфраструктуры» (Москва, 24,79%), АО «РЖД - Инфраструктурные проекты» (Москва, 25,1%).

Как ранее сообщал СДС, мощность перевалки первой и второй очередей порта Суходол составит 12 млн тонн угля, на которую планируется выйти к 2021 году. В 2022 году предполагается построить третью очередь с увеличением мощности на 8 млн тонн - до 20 млн тонн. Стоимость строительства порта, согласно презентации проекта, составляет 35,4 млрд рублей.

ТАСС; 2020.06.03; КРУТИКОВ: ПОРТУ АРХАНГЕЛЬСКА НУЖНО ВЫРАБОТАТЬ РЕШЕНИЯ ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ

Архангельскому порту необходимо выработать решения для повышения конкурентоспособности. Об этом в четверг в Архангельске в ходе визита в Северный Арктический федеральный университет сообщил журналистам **заместитель министра РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Крутиков**.

«В целом задача, чтобы порт был конкурентоспособным. Сегодня, исходя из тех тарифов, которые он предлагает, он не конкурентен. И здесь нужно выработать отдельные решения, вопрос, кстати, не только в тарифах, вопрос в качестве сервиса, скорости и т. д.», - сказал Крутиков.

Он отметил, что архангельский порт в настоящее время используется для перевалки грузов в том числе для крупных проектов в Арктике. «Инвесторы выбирают его под свои проекты - это хороший сигнал, что Архангельск - удобная точка для перевалки грузов, которые обеспечивают реализацию тех самых крупных проектов по всей Арктике. Есть спрос, этот спрос растет по мере реализации крупных проектов», - добавил он.

<https://tass.ru/ekonomika/7909721>

ИНТЕРФАКС; 2020.06.03; «ЖАТАЙСКАЯ СУДОВЕРФЬ» ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ ИНЖЕНЕРНЫХ РАБОТ ЗА 870 МЛН РУБЛЕЙ

АО «Жатайская судовой верфь» (основной владелец - ПАО «Ленское объединенное речное пароходство» (МОЕХ: LORP), ЛОРП), реализующее проект создания судостроительного завода в Якутии, объявило аукцион на выполнение работ по инженерному обеспечению верфи.

Как следует из материалов сайта госзакупок, начальная стоимость контракта составляет 870,667 млн рублей.

Согласно тендерной документации, подрядчику предстоит провести на объекте отопление и вентиляцию, проложить сети водопровода, газоснабжения и осуществить другие работы. Срок их выполнения - с 10 апреля 2020 года до 31 октября 2021 года.

Заявки на участие в торгах принимаются до 13 марта, на этот же день назначен аукцион.

Ранее сообщалось, что стоимость создания «Жатайской судовой верфи» оценивается в 5,75 млрд рублей. Проект необходим для успешной реализации других инвестпроектов формируемой Северо-Якутской опорной зоны развития Арктики. Кроме того, он входит в обновленную редакцию ФЦП «Развитие инфраструктуры Арктической зоны РФ на 2018-2027 годы». Ввод верфи в эксплуатацию запланирован на конец 2021 года.

Согласно проекту, на заводе планируется ежегодно строить 10 речных судов, проводить модернизацию 6 судов, утилизацию двух списанных судов, выполнять 432 тыс. нормо-часов ремонта и межнавигационного обслуживания.

Летом прошлого года правительство РФ утвердило постановление, согласно которому АО «Жатайская судовой верфь» в течение трех лет будет выделено финансирование в размере 4,1 млрд рублей в виде вноса в уставный капитал для строительства и реконструкции производственных мощностей.

ООО «Жатайская судоверфь» было образовано в 2016 году с уставным капиталом 2 млн рублей. Помимо ЛОРП, соучредителем выступила «Корпорация развития республики Саха (Якутия)». В 2018 году ООО преобразовано в АО.

РИА НОВОСТИ; 2020.05.03; СТАЛО ИЗВЕСТНО, КОГО НЕ ПУСТЯТ НА БОРТА КРУИЗНЫХ ЛАЙНЕРОВ

Международная Ассоциация круизных линий (CLIA), в которую входит подавляющее большинство круизных компаний мира, объявила о введении в действие новых правил скрининга пассажиров и посадки на борт в связи с ситуацией с распространением коронавируса, сообщает АТОР.

Так, все круизные компании-члены CLIA обязаны отказывать в посадке всем пассажирам, которые в течение 14 дней до поездки были, прибыли или следовали транзитом через аэропорты в Южной Корее, Иране, Китае (включая Гонконг и Макао) или побывали в любом из муниципалитетов Италии, закрытых на карантин распоряжениями правительства этой страны. А также людям, контактировавшим с заболевшими коронавирусом.

Также туристам, которые посещали страны, перечисленные в документе Центра по контролю и предотвращению заболеваний правительства США Coronavirus Disease 2019 Information for Travel (на 5 марта включает Иран, Китай, Японию, Южную Корею и Италию), необходимо делать скрининг. Как и всем, кто может подозреваться в наличии симптомов коронавируса COVID-19.

«Внедрение всех этих мер демонстрирует уникальную возможность круизной индустрии быстро реагировать на быстро меняющиеся обстоятельства», — подчеркнул в своем заявлении Келли Крейгхэд, президент и исполнительный директор CLIA.

<https://ria.ru/20200305/1568194694.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.06.03; МОСКОВСКИЙ «АЭРОПРОЕКТ» ВЫПОЛНИТ ПРОЕКТИРОВАНИЕ АЭРОПОРТА ГРОЗНОГО «СЕВЕРНЫЙ»

Государственный проектно-изыскательский и научно-исследовательский институт гражданской авиации «Аэропроект» (Москва) стал единственным участником конкурса ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» на выполнение работ по проектной документации и инженерным изысканиям при реализации проекта реконструкции и строительства аэропорта Грозного «Северный», сообщается на портале госзакупок.

Электронный конкурс признан несостоявшимся. Вместе с тем, заявка «Аэропроекта» соответствовала требованиям документации, в результате было принято решение заключить контракт с единственным участником конкурса. В настоящее время контракт находится в стадии подписания. Его планируется заключить по цене 185 млн рублей при начальной цене в размере 193,665 млн рублей.

Как сообщалось ранее, в рамках реконструкции аэродромного комплекса планируется строительство взлетно-посадочной полосы, сети рулежных дорожек, перронов, очистных сооружений и аварийно-спасательной станции, устройство водосточно-дренажной сети, свето-сигнального оборудования и периметрового ограждения, а также другие виды работ, предусмотренные проектом.

Государственный заказчик работ на объекте - **Федеральное агентство воздушного транспорта**, заказчик-застройщик - ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)». Источник финансирования работ - средства федерального бюджета.

РФ планирует направить 15,7 млрд рублей бюджетных средств на развитие аэропорта Грозного «Северный». Предполагается, что средства пойдут, в частности, на строительство нового аэровокзального комплекса, взлетно-посадочной полосы размерами 3200 на 45 м, рулежных дорожек, перронов, командно-диспетчерского пункта. Разработка

проектной документации, технологический и ценовой аудит запланированы на 2019-2020 годы, само строительство - на 2020-2023 годы.

Модернизация «Северного» предполагалась и ранее, но прежняя проектная документация, разработанная еще в 2010 году, предусматривала менее масштабные изменения, свидетельствует проект обновленной госпрограммы. Например, в ней отсутствовали планы строительства новой ВПП и аэровокзала - только реконструкция действующих.

В настоящее время аэропорт Грозного имеет одну ВПП «и способен принимать большинство ближне- и среднемагистральных самолетов, а также вертолеты всех типов», указано на его сайте.

Как сообщал ранее «Интерфаксу» первый заместитель генерального директора аэропорта Владимир Бурак, пассажиропоток по итогам 2019 года составил 484,088 тыс. человек, что на 20,2% больше, чем годом ранее. Наибольшую долю пассажиропотока обеспечивает авиакомпания «ЮТэйр». Как сообщается на сайте аэропорта, в настоящее время рейсы из Грозного выполняют также авиакомпании «Аэрофлот», «Азимут» и три зарубежных авиаперевозчика - Aviatraffic, Air Arabia и Pegasus. Из аэропорта совершаются рейсы в Москву, Бишкек, Турцию и ОАЭ.

РИА НОВОСТИ; 2020.05.03; ГТЛК ПРОКОММЕНТИРОВАЛА ОЦЕНКУ РИСКОВ ПРОДАЖ SSJ100

Проблемы с реализацией самолета Sukhoi Superjet 100 описывали независимые эксперты, это не является официальной позицией Государственной транспортной лизинговой компании, заявили РИА Новости в пресс-службе ГТЛК.

Ранее о риск-факторах для инвесторов написало РБК со ссылкой на проспект к новому выпуску евробондов ГТЛК на 600 миллионов долларов.

Согласно документу, специалисты считают, что для Sukhoi Superjet 100 нет развитого рынка, не разработана сеть для поставки запчастей, что затрудняет обслуживание и ремонт самолета.

В ГТЛК заявили, что при поддержке Минпромторга делают все возможное для снижения таких рисков, выполняя функцию агента по закупкам запчастей для клиентов. Кроме того, с изготовителем самолета реализуют предварительные программы обслуживания.

Вместе с тем в компании признали, что после аварии с Sukhoi Superjet 100 сохраняются значительные риски при эксплуатации этих самолетов. В ГТЛК также понимают, что такая ситуация может негативно повлиять на продажи.

<https://ria.ru/20200305/1568181091.html>

[Вернуться в оглавление](#)