



Ежедневный мониторинг СМИ

13 МАРТА 2020

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|--|----|
| ТАСС; 2020.12.03; КАБМИН ОДОБРИЛ ЗАПРЕТ ВЫСАЖИВАТЬ ИЗ ТРАНСПОРТА ДЕТЕЙ, КОТОРЫЕ ЕДУТ БЕЗ БИЛЕТА | 4 |
| ТАСС; 2020.12.03; ТИТОВ ПРЕДЛОЖИЛ ПРИРАВНЯТЬ ЭЛЕКТРОННЫЕ ПУТЕВЫЕ ЛИСТЫ К БУМАЖНЫМ | 4 |
| КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.13.03; В ВЕДОМСТВАХ ВЫСАДИЛСЯ «ЦИФРОВОЙ СПЕЦНАЗ»; ВНЕДРЕНИЕМ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ ЗАЙМУТСЯ ЗАМЫ | 5 |
| ВЕДОМОСТИ; ДМИТРИЙ СИМАКОВ; 2020.13.03; КАК АВИАКОМПАНИИ ПЕРЕБОЛЕЮТ КОРОНАВИРУСОМ; НОВЫЙ КРИЗИС МОЖЕТ ПРИБЛИЗИТЬ ПЕРЕСМОТР АВИАКОМПАНИЯМИ МОДЕЛИ БИЗНЕСА | 6 |
| КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.13.03; У ЭЛЕКТРИЧЕК РАЗЪЕЗЖАЮТСЯ ТАРИФЫ; ЦЕНЫ БИЛЕТОВ ПРЕДЛОЖЕНО ПРИВЯЗАТЬ К СПОСОБУ ПОКУПКИ | 7 |
| КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.13.03; ИНВЕСТИЦИОННЫЙ, НО НЕ КОДЕКС; РЕЖИМ ДОГОВОРОВ СЗПК ДОЛЖЕН ЗАРАБОТАТЬ УЖЕ ЭТИМ ЛЕТОМ | 9 |
| КОММЕРСАНТЬ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2020.13.03; ГОСКОМПАНИИ ПРИШЛИСЬ МИНФИНУ ПО НРАВУ; МИНИСТЕРСТВО ОТКАЗЫВАЕТСЯ ОТ ИДЕИ УЖЕСТОЧЕНИЯ РЕГУЛИРОВАНИЯ ИХ ЗАКУПОК | 10 |
| ТАСС; 2020.12.03; СИЛУАНОВ: ПОЛОЖЕНИЯ ЗАКОНА О ЗАЩИТЕ КАПИТАЛОВЛОЖЕНИЙ ПО КОНЦЕССИЯМ И ГЧП ДОРАБОТАЮТ ПОЗЖЕ | 11 |
| ТАСС; 2020.12.03; ALITALIA ПРОДОЛЖИТ ОСУЩЕСТВЛЯТЬ ЧЕТЫРЕ РЕЙСА В НЕДЕЛЮ МЕЖДУ РИМОМ И МОСКВОЙ | 12 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.12.03; РОССИЯ ПРИОСТАНОВИТ ПРОПУСК ЧЕРЕЗ ГРАНИЦУ ГРАЖДАН ИТАЛИИ | 12 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.12.03; «ПОБЕДА» ОРГАНИЗУЕТ 12 РЕЙСОВ ДЛЯ ВЫВОЗА РОССИЯН ИЗ ГЕРМАНИИ И ИСПАНИИ | 12 |
| RNS; 2020.12.03; «ПОБЕДА» ПРОРАБАТЫВАЕТ ОРГАНИЗАЦИЮ ВЫВОЗНЫХ РЕЙСОВ ИЗ ГЕРМАНИИ И ИСПАНИИ | 12 |
| RNS; 2020.12.03; UTAIR ПРИОСТАНАВЛИВАЕТ РЕЙСЫ ИЗ МОСКВЫ В БЕРЛИН И МИЛАН | 13 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.12.03; «АЗИМУТ» ИЗ-ЗА КАРАНТИНА В ИЗРАИЛЕ ПРИОСТАНАВЛИВАЕТ РЕЙСЫ ТУДА ИЗ РОСТОВА ДО 26 АПРЕЛЯ | 13 |
| RNS; 2020.12.03; «ЯНДЕКС.ТАКСИ» НАЧНЕТ ВЫДАВАТЬ МАСКИ ВОДИТЕЛЯМ В ШЕРЕМЕТЬЕВО | 13 |
| ТАСС; 2020.12.03; «ИРАЭРО» ПЕРЕВЕЛА САМОЛЕТЫ, ОСВОБОДИВШИЕСЯ ПОСЛЕ ОТМЕНЫ ПОЛЕТОВ В КНР, НА ВНУТРЕННИЕ РЕЙСЫ | 14 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.12.03; S7 ДО АПРЕЛЯ ПРИОСТАНОВИЛА ПОЛЕТЫ В АШХАБАД ИЗ-ЗА ОГРАНИЧЕНИЯ ВЛАСТЕЙ ТУРКМЕНИИ ПО КОРОНАВИРУСУ | 14 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.12.03; РЖД СОЗДАЛИ ШТАБ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ РАСПРОСТРАНЕНИЯ КОРОНАВИРУСА | 14 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.12.03; РЖД ПОКА НЕ ОТМЕНЯЮТ ДВИЖЕНИЕ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ В ПАРИЖ И БЕРЛИН | 15 |

| | |
|--|----|
| ТАСС; 2020.12.03; РОСТУРИЗМ ПОДДЕРЖИТ ТУРОПЕРАТОРОВ, ЧТОБЫ НЕ ДОПУСТИТЬ ВОЛНЫ БАНКРОТСТВ | 16 |
| ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2020.13.03; РАСХОДЫ РЕГИОНОВ НА ИНФРАСТРУКТУРУ РЕЗКО ВЫРОСЛИ; БОЛЬШЕ ВСЕГО У МОСКВЫ И САХАЛИНСКОЙ ОБЛАСТИ | 16 |
| ТАСС; 2020.12.03; ГОЛОСОВАНИЕ ПО ОСВЕЩЕНИЮ ДОРОГ В ПОДМОСКОВЬЕ СТАРТОВАЛО НА «ДОБРОДЕЛЕ» | 17 |
| ТАСС; 2020.12.03; В ГРОЗНОМ ОТРЕМОНТИРУЮТ ПРОЕЗЖУЮ ЧАСТЬ 42 УЛИЦ И ВОССТАНОВЯТ МОСТ | 18 |
| ТАСС; 2020.12.03; РЕКОНСТРУКЦИЯ УЧАСТКА ДОРОГИ, СОЕДИНЯЮЩЕЙ ИНГУШЕТИЮ С ЧЕЧНЕЙ, ЗАВЕРШИТСЯ В 2020 ГОДУ | 18 |
| ТАСС; 2020.12.03; ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНУЮ СИСТЕМУ УПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЕМ СОЗДАДУТ В КАЛИНИНГРАДЕ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА | 19 |
| ИЗВЕСТИЯ; 2020.12.03; МАГАДАН ПОЛУЧИЛ 120 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ | 19 |
| ТАСС; 2020.12.03; ВЛАСТИ ХАБАРОВСКОГО КРАЯ НАМЕРЕНЫ РАЗВИВАТЬ ВАНИНСКО-СОВЕТСКО-ГАВАНСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ | 20 |
| ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕВГЕНИЙ УШЕНИН; 2020.12.03; КАЖДЫЙ ВЫЖИВАЕТ В ОДИНОЧКУ | 20 |
| ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2020.12.03; ДЛЯ БИЗНЕСА И ДЛЯ ЛЮДЕЙ ПРОДОЛЖАЕТ РАЗВИВАТЬСЯ ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ | 25 |
| ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2020.12.03; МЕСТНЫЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ: ЕСТЬ ЗАДЕЛЫ ДЛЯ РОСТА | 29 |
| ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЕЛАТИНА; 2020.12.03; ОСТАНАВЛИВАТЬСЯ НЕЛЬЗЯ! | 33 |
| КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ГРИШИНА, ИВАН БУРАНОВ; 2020.13.03; ОСАГО ПРОЕДЕТСЯ ПО НАРУШИТЕЛЯМ; ЗА ПЛОХОЕ ПОВЕДЕНИЕ НА ДОРОГЕ ПРИДЕТСЯ ДОПЛАТИТЬ | 35 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.12.03; ГОСДУМА ПРИНЯЛА В I ЧТЕНИИ ПРОЕКТ ПОПРАВКИ В ОСАГО О ПОВЫШАЮЩИХ КОЭФФИЦИЕНТАХ ЗА ГРУБЫЕ НАРУШЕНИЯ ПДД | 36 |
| ТАСС; 2020.12.03; «ОПОРА РОССИИ» ПРЕДЛОЖИЛА ВЗВЕШЕННО ПОДОЙТИ К ИЗМЕНЕНИЮ ШТРАФОВ ДЛЯ БИЗНЕСА В ПРОЕКТЕ КОАП | 37 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.12.03; СТРОИТЕЛЬСТВО КАНАТНОЙ ДОРОГИ ЧЕРЕЗ АМУР ВОЗОБНОВИТСЯ В МАЕ | 37 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.13.03; МИНОБРНАУКИ ПОДДЕРЖАЛО ИДЕЮ «АСПИРАНТСКОГО ПРОЕЗДНОГО» | 38 |
| ПРАЙМ; 2020.12.03; КАБМИН ВЫДЕЛИТ ИЗ РЕЗЕРВА ДЕНЬГИ ДЛЯ ОБНОВЛЕНИЯ ПАРКА ПОЕЗДОВ В КРЫМУ - МИШУСТИН | 38 |
| ТАСС; 2020.12.03; РЖД ПРЕДЛАГАЮТ УСТАНОВЛИВАТЬ ЦЕНУ БИЛЕТОВ НА ЭЛЕКТРИЧКИ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ СПОСОБА ПОКУПКИ | 39 |
| ТАСС; 2020.12.03; РЖД ПРЕДЛАГАЮТ СДЕЛАТЬ ПРОЕЗД В ЭЛЕКТРИЧКАХ ДЛЯ ДЕТЕЙ 5-7 ЛЕТ БЕСПЛАТНЫМ ПО ВСЕЙ СТРАНЕ | 39 |
| ТАСС; 2020.12.03; ЭЛЕКТРОПОЕЗДА «ЛАСТОЧКА» ВЫЙДУТ НА МАРШРУТ ЕКАТЕРИНБУРГ - КУРГАН С 1 АПРЕЛЯ | 40 |
| АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.12.03; КОЛИЧЕСТВО ДТП НА ПЕРЕЕЗДАХ МЖД СОКРАТИЛОСЬ В ЯНВАРЕ-ФЕВРАЛЕ ДО ТРЕХ ИНЦИДЕНТОВ | 40 |
| ТАСС; 2020.12.03; ЗАДЕРЖАН ПОДОЗРЕВАЕМЫЙ ПО ДЕЛУ О ХИЩЕНИЯХ ПРИ ПРОЕКТИРОВАНИИ НИЖЕГОРОДСКОГО ГИДРОУЗЛА | 41 |
| ПРАЙМ; 2020.12.03; РЕКОНСТРУКЦИЯ ГИДРОУЗЛА БЕЛОМУТ НА ОКЕ ЗАВЕРШИТСЯ К НАВИГАЦИИ - ГЕНПОДРЯДЧИК | 41 |

Министерство транспорта РФ

| | |
|---|----|
| ИНТЕРФАКС; 2020.12.03; АЭРОФЛОТ СООБЩИЛ О СНИЖЕНИИ ТАРИФОВ В ЭКОНОМ-КЛАССЕ НА ВСЕХ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСАХ..... | 42 |
| ТАСС; 2020.12.03; АВИАКОМПАНИЯ «АЛРОСА» УВЕЛИЧИТ ЧАСТОТУ РЕЙСОВ МЕЖДУ ГОРОДАМИ РОССИИ | 42 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.12.03; «АЭРОПОРТЫ РЕГИОНОВ» ИЩУТ ПОДРЯДЧИКА НА СТРОИТЕЛЬСТВО ТЕРМИНАЛА В ГЛАВНОМ АЭРОПОРТУ КАМЧАТКИ ЗА 10 МЛРД РУБ..... | 43 |
| RNS; 2020.12.03; АЭРОПОРТ ШЕРЕМЕТЬЕВО ЗАВЕРШИЛ ПРОВЕРКУ ПОСЛЕ ИНЦИДЕНТА С ГИБЕЛЬЮ КОШЕК..... | 43 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.12.03; АК «ЯМАЛ» СВЯЗЫВАЕТ УХУДШЕНИЕ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЗА 2019Г В ТОМ ЧИСЛЕ С ПРОБЛЕМАМИ С SSJ-100..... | 44 |

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2020.12.03; КАБМИН ОДОБРИЛ ЗАПРЕТ ВЫСАЖИВАТЬ ИЗ ТРАНСПОРТА ДЕТЕЙ, КОТОРЫЕ ЕДУТ БЕЗ БИЛЕТА

Правительство одобрило законопроект, запрещающий высаживать из общественного транспорта детей, не оплативших проезд. Об этом сообщил в четверг **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

«Сегодня на правительстве рассмотрен и одобрен пакет законопроектов, связанный с регулированием отношений при оплате проезда в городском, наземном, электрическом и автобусном транспорте, - сказал министр. - Самая резонансная часть этого законопроекта состоит в том, что мы запрещаем <...>, когда кто-то, например, контролеры, высаживают детей из автобусов в случае безбилетного проезда».

Дитрих напомнил, что в 2019 году было несколько подобных случаев, «когда ночью где-то за городом, в темноте, в грязь высаживается ребенок из-за того, что он не оплатил проезд». «Законопроект сегодня это напрямую запрещает, таких случаев быть не должно», - заявил **Дитрих**.

Глава **Минтранса** рассказал, что регионы смогут на свое усмотрение давать контролерам право требовать у безбилетников документы, удостоверяющие личность. «Сегодня это тоже большая проблема - привлечь безбилетника к ответственности за проезд, поскольку правом требовать такие документы до сего времени наделены только правоохранительные органы», - подчеркнул министр.

По его оценке, в целом законопроект позволит более детально урегулировать и права граждан в процессе взаимоотношения с контролерами, и более четко прописать полномочия самих контролеров.

<https://tass.ru/obschestvo/7957753>

На ту же тему:

https://tvzvezda.ru/news/vstrane_i_mire/content/20203121236-wq5cW.html

<https://rg.ru/2020/03/12/mihail-mishustin-obeshchaet-projti-ekonomicheskie-trudnosti-bez-potriasenij.html>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5e6a15849a7947069309cd2f>

<https://rns.online/transport/V-Rossii-planiruyut-zapretit-visazhivat-iz-transporta-detei-bez-biletov---2020-03-12/>

<https://govoritmoskva.ru/news/227650/>

<https://www.kp.ru/online/news/3794036/>

<https://www.kp.ru/daily/27103/4177451>

<https://www.bfm.ru/news/438744>

<https://www.m24.ru/news/obshchestvo/12032020/110272>

ТАСС; 2020.12.03; ТИТОВ ПРЕДЛОЖИЛ ПРИРАВНЯТЬ ЭЛЕКТРОННЫЕ ПУТЕВЫЕ ЛИСТЫ К БУМАЖНЫМ

Электронные путевые листы должны быть приравнены к бумажным, чтобы снизить издержки бизнеса и предотвратить создание подделок. Об этом сообщил уполномоченный при президенте России по защите прав предпринимателей Борис Титов, направив соответствующее предложение министру транспорта РФ **Евгению Дитриху**.

В январе 2020 года ассоциация «Союз Такси» направила в адрес бизнес-омбудсмена письмо, в котором указывалось на противоречия требований к оформлению транспортной документации. В частности, ассоциация отмечала, что законодательство и нормативные документы не содержат требований к оформлению, нахождению у водителей,

предъявлению при проверке документов путевого листа на бумажном носителе. Однако контролирующие органы не признают выданный в электронном виде путевой лист и штрафуют при отсутствии бумажного документа.

«Применяемая членами ассоциации «Союз Такси» система позволяет выдавать водителям путевые листы в электронном виде с применением усиленной квалифицированной электронной подписи, что, согласно ст. 6 Федерального закона «Об электронной подписи», приравнивает его к документу на бумажном носителе. Электронные путевые листы более удобны для проверок и защищены от подделок», - говорится в направленном министру обращении Титова, текст которого привела ТАСС его пресс-служба.

Титов считает, что «использование электронных путевых листов снизит издержки предпринимателей и одновременно благотворно скажется на их взаимодействии с контрольно-надзорными органами, предотвратит использование контрафактных путевых листов, повысит прозрачность отрасли». В этой связи он поставил вопрос о том, чтобы однозначно установить в законодательстве или в нормативных актах возможность применять электронные путевые листы, по аналогии с применяемыми полисами ОСАГО.

<https://tass.ru/ekonomika/7959951>

КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.13.03; В ВЕДОМСТВАХ ВЫСАДИЛСЯ «ЦИФРОВОЙ СПЕЦНАЗ»; ВНЕДРЕНИЕМ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ ЗАЙМУТСЯ ЗАМЫ

В министерствах и ведомствах практически сформирован пул цифровых заместителей руководителей — круг их задач вчера обозначил премьер-министр **Михаил Мишустин** на встрече в Белом доме. Цифровые замы должны обеспечить выполнение типовой ведомственной программы цифровой трансформации — в частности, по оказанию онлайн-услуг населению и по переходу к управлению данными. Курировать работу замов будет вице-премьер Дмитрий Чернышенко — помимо своего непосредственного начальства, они также будут подчиняться главе Минкомсвязи Максиму Шарапову.

В ближайшее время у чиновников появится типовая ведомственная программа цифровой трансформации со сроком исполнения в три года, сообщил вчера премьер-министр **Михаил Мишустин** на встрече с заместителями глав ведомств, ответственными за это направление. В программу войдут показатели, по которым будут оцениваться результаты внедрения информационных технологий — цифровые замы будут отвечать за их выполнение в своих сферах.

Напомним, о введении должностей цифровых заместителей министров говорилось еще в 2018 году — тогда речь шла о восьми ключевых ведомствах, среди которых были Минстрой, Минздрав и **Минтранс**. В феврале этого года концепция была расширена — **Михаил Мишустин** поручил практически всем ведомствам и министерствам ввести подобную должность или же назначить ответственным за цифровую трансформацию кого-либо из действующих заместителей. По выражению вице-преьера Дмитрия Чернышенко, присутствовавшие вчера 56 таких чиновников прямо из Белого дома «отправятся на цифровой фронт».

По большей части цифровыми стали действующие замы глав министерств и ведомств. Впрочем, несколько назначений прямо соответствуют концепции «цифрового спецназа».

Так, в феврале в Минстрой ответственным за цифровую повестку был назначен Александр Козлов, ранее возглавлявший министерство цифровых технологий и связи в Челябинской области, а в Минздрав — выходец из администрации президента Павел Пугачев, работавший заместителем начальника управления по применению информационных технологий и развитию электронной демократии.

На встрече вчера были также и кандидаты на посты цифровых заместителей. Как следует из списка участников, бывший замглавы департамента правительства по информационным технологиям Максим Бесхмельницын может заняться цифровизацией в

Минюсте, а претендентом на пост замглавы Минспорта указан директор по направлению «Кадры и образование» АНО «Цифровая экономика» Андрей Сельский.

Как пояснил премьер, «цифровой спецназ» правительства должен наладить цифровые процессы в каждом конкретном ведомстве.

У замов будут полномочия по реинжинирингу всех рабочих процессов внутри министерств и ведомств, включая перевод их в онлайн-услуги для населения и переход к управлению данными. Курировать эту работу будет Дмитрий Чернышенко — на первых порах он планирует встречаться с цифровыми чиновниками в еженедельном режиме. Помимо своего непосредственного начальника они также будут подчиняться главе Минсвязи Максуту Шадаеву.

Формирование «пулов» чиновников может не ограничиться сферой цифровизации — по данным “Ъ”, в Белом доме обсуждается расширение применения этого подхода. Так, в ведомства, ведущие масштабное строительство, могут быть назначены чиновники из команды курирующего строительство вице-преьера Марата Хуснуллина. Такой подход выглядит вполне закономерно с учетом значительного объема бюджетного долгостроя и массы претензий к исполнению ФАИП. По данным Счетной палаты, выявлено 70 тыс. незавершенных объектов, на которые было потрачено 5,3 трлн руб., а кассовое исполнение ФАИП в 2019 году стало худшим за последние 16 лет.

Система профильных замов обсуждалась и в части финансов, однако о каких-либо результатах дискуссии пока не известно. Отметим, такой новый подход выглядит как некое переосмысление проектной логики предыдущего состава правительства — речь тогда шла о назначении «проектных» заместителей министра в каждом министерстве и о создании в ведомствах отдельных проектных офисов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4285412>

ВЕДОМОСТИ; ДМИТРИЙ СИМАКОВ; 2020.13.03; КАК АВИАКОМПАНИИ ПЕРЕБОЛЕЮТ КОРОНАВИРУСОМ; НОВЫЙ КРИЗИС МОЖЕТ ПРИБЛИЗИТЬ ПЕРЕСМОТР АВИАКОМПАНИЯМИ МОДЕЛИ БИЗНЕСА

С пятницы, 13 марта, Россия ограничивает авиасообщение с четырьмя странами – Италией, Испанией, Германией и Францией – из-за распространения там коронавируса. Разрешены регулярные полеты только в семь городов – в столицы государств, а также в Мюнхен, Франкфурт-на-Майне и Барселону. Чартерных перевозок ограничения не касаются. Многие крупные компании уже объявили о сокращении или даже полном прекращении полетов в эти страны. Чуть раньше были ограничены перелеты в Китай, Южную Корею и Гонконг.

Точно так же поступают и все мировые авиакомпании. А правительства некоторых стран идут еще дальше. США запретили все рейсы из Европы. Вся Италия объявлена закрытой зоной, карантин ввела Украина, а Израиль фактически запретил въезд иностранцев в страну.

Удивляться жесткой реакции не приходится. 12 марта Всемирная организация здравоохранения объявила наконец о пандемии вируса COVID-19.

До сих пор крупнейшим ударом по авиаотрасли был теракт в США 11 сентября 2001 г. По оценке IATA, потери компаний за 2001–2002 гг. составили \$25 млрд. Индустрии потребовалось три года, чтобы вернуться к уровню доходов 2000 г.

Нынешние потери могут оказаться больше. По данным IATA, в Китае еще с конца января отменено более половины из запланированных авиарейсов. Снижение пассажиропотока в I квартале только в четырех странах, наиболее пострадавших от коронавируса, – Китае, Корее, Италии и Иране – составит до 40 млн человек, а потери авиакомпаний – до \$9 млрд, прогнозирует IATA. Очевидно, что реальные потери будут намного больше, ведь с каждым днем число заболевших по всему миру растет.

В России авиаперевозки растут двузначными темпами, за последние 10 лет падение было лишь дважды – в 2015–2016 гг. Первые два месяца этого года тоже принесли рост. Но оперативной статистики за начало марта, когда эпидемия докатилась и до нашей страны, авиакомпании и власти не дают. Очевидцы же свидетельствуют: самолеты в Европу и из Европы летают чуть ли не пустыми.

Пока спад перевозок вряд ли грозит колоссальными потерями нашим авиакомпаниям. Ведь возвращать деньги придется только за отмененные рейсы. Но если человек сам испугался и не полетел, то стоимость билета никто ему компенсировать не будет. Как правило, глубина продаж на самые популярные направления не превышает 1–2 месяцев. А это значит, что уже в апреле – мае авиакомпании могут столкнуться с жесточайшим снижением спроса. Который будет тем ниже, чем шире распространится коронавирус.

Проблема еще и в том, что после таких потрясений потребуется длительное время, чтобы спрос вернулся хотя бы к докризисному уровню. Это время авиаторам придется как-то пережить.

Теракты 11 сентября привели к массовому банкротству авиакомпаний во всем мире. Но в то же время такие потрясения – шанс для отрасли. За 20 лет она уже пережила серьезные перемены. С одной стороны, радикально ужесточились правила безопасности. С другой – тон стали задавать лоукостеры. В результате глобальные перевозки за 20 лет, по данным IATA, выросли почти втрое, сеть авиационных маршрутов увеличилась вдвое, стоимость перевозок, наоборот, вдвое упала.

Но по большому счету модель бизнеса авиакомпаний за много-много лет не претерпела существенных изменений. Грубо говоря, она заключается в том, чтобы продать клиенту услугу как можно раньше, а предоставить ее как можно позже. Приход лоукостеров лишь немного ее модифицировал. Теперь авиакомпании продают лишь «голую» перевозку и стремятся получить с пассажиров как можно больше денег за все сопутствующие услуги – от регистрации в аэропорту до оплаты багажа, мест в салоне и питания.

Но уже сейчас многие российские авиакомпании предоставляют клиентам возможность вернуть билеты (правда, купленные в марте), а, например, латвийская Air Baltic – перенести полет на другие даты до конца года. Теоретически авиакомпании могли бы пойти еще дальше и взять пример с отелей. Ведь чтобы снять номер, не обязательно платить за полгода вперед. Рассчитаться можно при выезде, и никого это почему-то не смущает. Рано или поздно наверняка найдется смельчак, который внедрит что-то подобное и в авиаиндустрии. Да, это грозит перевозчикам большей волатильностью продаж. Зато пассажиры наверняка оценят такой шаг и станут путешествовать еще чаще. В конце концов, любой кризис когда-нибудь закончится.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2020/03/12/825099-aviakompanii-pereboleyut>

На ту же тему:

<https://iz.ru/986316/iaroslava-kostenko-elena-sidorenko/letatelnyi-iskhod-covid-19-mozhet-ne-perezhit-kazhdaia-piataia-turkompaniia>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.13.03; У ЭЛЕКТРИЧЕК РАЗЪЕЗЖАЮТСЯ ТАРИФЫ; ЦЕНЫ БИЛЕТОВ ПРЕДЛОЖЕНО ПРИВЯЗАТЬ К СПОСОБУ ПОКУПКИ

Минтранс и ОАО РЖД предлагают разрешить продавать билеты в электричках по разным ценам в зависимости от времени поездки и способа покупки билета — так, чтобы электронные билеты, себестоимость которых для перевозчиков ниже, стоили для граждан дешевле, чем бумажные. Отдельные льготы для билетов, купленных онлайн, уже действуют, но в форме скидки к покупке через определенные корпоративные приложения. По мнению экспертов, из всех предложенных типов дифференциации тарифа скидка для онлайн-покупателей наиболее спорная с социальной точки зрения, поскольку пожилые

люди, реже пользующиеся цифровыми устройствами, могут воспринять это как льготу для молодежи.

Минтранс и **ОАО РЖД** предложили ввести дифференциацию тарифов на проезд в пригородных поездах. Об этом сообщил в четверг замгендиректора монополии Дмитрий Пегов. По его словам, цену билета предлагается дифференцировать «в зависимости от категории поезда, способа приобретения билетов, дня недели и времени совершения поездки». В европейских странах применение таких тарифов на перевозку пассажиров в пригородном сообщении является распространенной практикой, рассказывает Дмитрий Пегов. «Так, например, при приобретении проездного документа посредством мобильного приложения стоимость билета является наименьшей, в билетной кассе — наибольшей», — поясняет он.

Пока, отметил он, законодательство не дает возможности дифференцировать тарифы. Введение дифференциации позволит «оптимизировать расходы перевозчиков по продаже проездных документов прежде всего за счет использования безбумажных, бескассовых и безналичных способов оплаты», что позволит сократить затраты на материалы, содержание билетных касс, оплату труда кассиров и т. п.

«Предлагается закрепить за органами исполнительной власти субъектов РФ право устанавливать дифференцированные тарифы на железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении», — рассказал он.

Гендиректор АО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания» Виталий Григорьев отмечает, что уже сейчас при оформлении билетов на пригородные поезда с помощью мобильных приложений «Пригород» и «РЖД Пассажирам» действует специальная скидка 5%. «Это создает комфортные условия для пассажира и позволяет ему сэкономить время и деньги, — говорит он. — Для нас, как перевозчика, это открывает возможность для сокращения производственных издержек».

В Центральной пригородной пассажирской компании (ЦППК) «Ъ» сообщили, что в 2019 году предоставили пассажирам всех направлений возможность оформлять билеты на электропоезд в официальном приложении компании, на сайте можно оформить билеты на фирменные экспрессы.

«Важно учитывать, что цены на билеты устанавливаются регуляторами — регионами РФ, — говорят в ЦППК. — Вместе с тем частично гибкое ценообразование уже применяется нами для фирменных экспрессов, которые курсируют по межобластным маршрутам. Стоимость билетов на такие поезда зависит от времени и даты поездки, а также от класса вагонов: так, например, билет на экспресс в Тулу в пятницу стоит в среднем 540–880 руб. в зависимости от класса».

Зависимость от категории поезда есть и сейчас, ускоренные поезда (так называемые 7000-е) обычно стоят дороже, говорит глава Союза пассажиров Кирилл Янков. «О дне недели и времени — разумное предложение, стимулирующее больше ездить во внепиковые часы и ведущее к более равномерной загрузке поездов, — говорит он. — Самое спорное — дифференциация в зависимости от способа приобретения. Билеты онлайн действительно дешевле обходятся перевозчику — не расходуется время кассира и кассовое оборудование. Но онлайн-покупки более доступны молодому поколению, чем старшему. Не будет ли такая скидка воспринята старшим поколением как скидка для молодежи?» Кроме того, добавляет господин Янков, мелкие остановочные пункты вдали от крупных городов могут быть вне покрытия мобильной связью и онлайн-покупка там будет недоступна. По его мнению, идею **ОАО РЖД** следует детально обсудить.

<https://www.kommersant.ru/doc/4285353>

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.13.03; ИНВЕСТИЦИОННЫЙ, НО НЕ КОДЕКС; РЕЖИМ ДОГОВОРОВ СЗПК ДОЛЖЕН ЗАРАБОТАТЬ УЖЕ ЭТИМ ЛЕТОМ

Правительство на заседании в четверг, 12 марта, утвердило свои поправки ко второму чтению законопроекта, вводящего в практику инвестпроектов в РФ соглашения о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК). Для снятия сопротивления Минфин согласился исключить из проекта положения о концессиях и государственно-частном партнерстве (ГЧП). Обсуждение интеграции двух режимов перенесено на осень, сами соглашения по планам Белого дома должны заработать с июля.

Новое правительство в очень сжатые сроки восстановило движение законопроекта о СЗПК, принятого Госдумой в первом чтении, в четверг на заседании министр финансов Антон Силуанов доложил о завершении согласования поправок к проекту. Поправки дорабатывались под руководством первого вице-премьера Андрея Белоусова.

От имени Белого дома они будут вноситься при втором чтении законопроекта в Госдуме, де-факто речь идет о новом, ограниченном формате закона о СЗПК.

От первоначальных версий «инвестиционного кодекса», разрабатывавшегося командой под руководством замминистра финансов Андрея Иванова с 2018 года, текущая версия (она пока не опубликована) отличается именно этим: к 1 июля 2020 года после принятия всех необходимых актов режим СЗПК должен заработать как отдельная от других инвестрежимов конструкция.

Напомним, исходно законопроект предполагался как полноценная замена действующего закона об инвестициях, он должен был стать фактически общим документом-«конструктором» для защиты всех видов инвестиций в проекты в РФ, за исключением нефтегаза, финансовой сферы и ряда профильных бизнесов. Предмет соглашения — объемы инвестиций в обмен на фиксирование определенных существенных условий реализации проекта, в том числе налогов (кроме НДС и соцборов), значимого госрегулирования, таможенных пошлин — всего, что соответствует понятию «стабилизационной оговорки».

Как пояснил в четверг Антон Силуанов, для запуска режима требуется три законопроекта — сам закон о СЗПК, поправки к Налоговому кодексу, вводящие режим «стабилизационной оговорки», и изменения в Бюджетный кодекс.

В последнем случае речь в том числе идет о возможности компенсации расходов инвесторов на транспортную, энергетическую, IT-, социальную и коммунальную инфраструктуры за счет налогов от проекта. Кроме этого, нужны три постановления Белого дома — о порядке регистрации и расторжения СЗПК, о создании госинформсистемы (ГИС) «Капвложения» и о зачете налогов. Планки инвестиций для инвестпроектов в отдельных сферах по требованию РСПП снижены для соответствия критериям **нацпроектов**.

Вне СЗПК остается три режима, действующие сейчас. Какое-то время они будут альтернативны СЗПК — это концессии, ГЧП и работа в ОЭЗ и СЭЗ. На поздних стадиях разработки проекта госбанки и крупные инвесторы, работающие в режиме концессий (Минфин очень настороженно относится к таким соглашениям, опасаясь забалансовых обязательств бюджета — см. “Ъ” от 25 февраля), активно лоббировали исключение из режима СЗПК этих видов инвестдеятельности, в Аналитическом центре при правительстве и вовсе говорили об опасности «утраты» механизма концессий. Исходя из формулировок Антона Силуанова, к вопросу о соотношении СЗПК и концессий / ГЧП, Белый дом вернется уже осенью 2020 года. Идеологически СЗПК с полностью прозрачным, в том числе через ГИС «Капвложения», режимом работы и стабильными условиями, видимо, более соответствует идеологии правительства Михаила Мишустина: если СЗПК заработают так, как планируется, схожей степени прозрачности Белый дом будет требовать и от ГЧП и концессий.

<https://www.kommersant.ru/doc/4285299>

КОММЕРСАНТЪ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2020.13.03; ГОСКОМПАНИИ ПРИШЛИСЬ МИНФИНУ ПО ПРАВУ; МИНИСТЕРСТВО ОТКАЗЫВАЕТСЯ ОТ ИДЕИ УЖЕСТОЧЕНИЯ РЕГУЛИРОВАНИЯ ИХ ЗАКУПОК

Передача в ведение Минфина полномочий по управлению госкомпаниями смягчила его позицию в отношении регулирования их закупок — Минфин де-факто отказался от идеи сближения законов об их закупках (ФЗ-223) с законом о контрактной системе (ФЗ-44), признав за госАО право на самостоятельность ради повышения их эффективности. Представленные 12 марта проекты поправок Минфина к ФЗ-223 в большей степени носят процедурный характер — разработанный же ФАС проект комплексных поправок к ФЗ-223 замглавы Минфина Алексей Лавров раскритиковал, рекомендовав службе начать с решения проблемы закупок госкомпаний у взаимозависимых лиц — это должно открыть ему данные о трети всех закупок госАО.

После длительной паузы в обсуждении реформы закупок госкомпаний вчера на экспертном совещании Минфин представил участникам рынка два проекта точечных поправок к ФЗ-223. Первый предполагает введение единых требований к банковским гарантиям для малого бизнеса при поставках госкомпаниям по аналогии с законом о госзакупках. Второй вводит в ФЗ-223 обязанность заказчика по предотвращению конфликта интересов: так, в состав комиссии по закупкам не смогут попасть физлица с личной заинтересованностью, акционеры, кредиторы и члены органов управления участников закупки.

Как сообщил замглавы Минфина Алексей Лавров, оба проекта уже внесены в правительство, обсуждение же должно выявить риски их реализации.

Сами госкомпании предложили сохранить за ними самостоятельность как в выборе банка и требований для выдачи гарантии, так и в использовании внутреннего регламента в вопросах конфликта интересов. Минфин отказался менять концепцию, мелкие же правки (увеличение срока гарантии, расширение перечня банков и др.) предложил подготовить ко второму чтению в Госдуме, чтобы не задерживать рассмотрение проекта. Напомним, проект о гарантиях малому бизнесу был готов еще в 2018 году, о конфликте интересов — в 2017-м (см. “Ъ” от 22 августа 2018 года и 14 августа 2017 года).

Впрочем, всерьез ужесточать требования к госкомпаниям Минфин не намерен: так, ведомство предложило им самим проработать с отраслевыми регуляторами вопрос о введении нормирования закупок — этого требует президент, но описать универсальные требования Минфин не смог из-за специфики госкомпаний. Одновременно Минфин раскритиковал проект ФАС, предполагающий сближение «рамочного» ФЗ-223 с детализированным ФЗ-44 (см. “Ъ” от 19 февраля).

У субъектов ФЗ-223, в отличие от ФЗ-44, есть хороший, нормальный критерий эффективности — прибыль, финансовый поток... Никто лучше заказчика не знает, как организовать закупочный процесс», — пояснил господин Лавров.

Также он напомнил ФАС, что служба не является регулятором в сфере закупок, и предложил замглавы ФАС Михаилу Евраеву начать с решения проблемы с закупками у взаимозависимых лиц (существующая лазейка, позволяющая госкомпаниям не раскрывать данные о закупках у юрлиц, где им принадлежит доля более 25% — это около трети всех их закупок, или более 5 трлн руб.). Напомним, Минфин сам «разменял» создание этой лазейки на ускорение реформы ФЗ-223 в части электронных процедур в 2017 году, затем разработал упраздняющие ее поправки в 2018 году (см. “Ъ” от 28 июня 2018 года), но не смог провести через Госдуму из-за противодействия лобби госкомпаний.

Отметим, что ранее Минфин, напротив, настаивал на сближении норм двух законов о контрактной системе для повышения прозрачности закупок госкомпаний — отказ от идеи,

очевидно, объясняется погружением Минфина в деятельность госкомпаний в связи с передачей ему Росимущества (см. “Ъ” от 2 марта).

<https://www.kommersant.ru/doc/4285414>

ТАСС; 2020.12.03; СИЛУАНОВ: ПОЛОЖЕНИЯ ЗАКОНА О ЗАЩИТЕ КАПИТАЛОВЛОЖЕНИЙ ПО КОНЦЕССИЯМ И ГЧП ДОРАБОТАЮТ ПОЗЖЕ

Положения законопроекта о защите и поощрении капиталовложений в части концессий и государственно-частного партнерства (ГЧП) будут доработаны позже. Об этом сообщил министр финансов Антон Силуанов, представляя на заседании правительства РФ поправки к законопроекту о защите и поощрении капиталовложений и развитии инвестиционной деятельности.

«Мы унифицировали условия предоставления стабилизационных оговорок в рамках концессионных и соглашений в рамках ГЧП. Это было одно из предложений бизнеса, настоятельных предложений бизнеса по уточнению текста законопроекта», - сказал он.

Министр уточнил, что данный вопрос правительство не оставляет, и была достигнута договоренность по отработке текста положения о стабилизационных оговорках в этих случаях. «Примем законодательство, но оно будет подготовлено несколько позже», - сказал Силуанов.

Кроме того, по предложениям РСПП и «Деловой России» предлагается снизить требования к объемам капиталовложений для заключения соглашений с инвесторами: рамки в 1,5-5 млрд рублей, принятых в первом чтении законопроекта, до 500 млн рублей. Это делается для стимулирования реализации проектов в сфере цифровой экономики, экологии и сельского хозяйства. «Вторая тоже важная деталь, которую мы предлагаем ко второму чтению принять, - это обеспечение возможности заключения соглашения о защите и поощрении капиталовложений в отношении проектов, начатых до вступления в силу законопроекта. Мы предлагаем включить такие проекты, которые были начаты с мая 2018 года, то есть даты вступления в силу указа президента о национальных целях и стратегических задачах развития РФ», - рассказал глава Минфина.

Предлагается создание единой информационной системы ГИС «Капиталовложения» для заключения соглашений о защите и поощрении капиталовложений в электронном виде и для использования компаниями инвестиционного навигатора. Тема отработана с Федеральной налоговой службой (ФНС), которая готова подготовить соответствующий сервис в ближайшее время.

Установлена также возможность участия муниципальных образований в заключении соглашений в случае, если в стабилизационную оговорку включается стабилизация по земельному налогу и отдельных актов в сфере землепользования и градостроительной деятельности, которые относятся к компетенции органов местного самоуправления.

Поправки согласованы с заинтересованными ведомствами, сообщил Силуанов. Накануне поступило заключение от Минюста, содержащее юридико-технические замечания, которые будут исправлены. Для реализации пакета законопроектов требуется принятие трех нормативных актов правительства. Речь идет о постановлении кабмина, устанавливающего порядок заключения, изменения и учета мониторинга расторжения соглашений, которое планируется принять до 1 июля, постановлении, устанавливающем порядок функционирования ГИС «Капиталовложения», и постановлении, устанавливающего порядок определения объемов возмещения затрат инвесторам на создание инфраструктуры в объеме уплаченных налогов.

<https://tass.ru/ekonomika/7957363>

ТАСС; 2020.12.03; ALITALIA ПРОДОЛЖИТ ОСУЩЕСТВЛЯТЬ ЧЕТЫРЕ РЕЙСА В НЕДЕЛЮ МЕЖДУ РИМОМ И МОСКВОЙ

Самолеты итальянской авиакомпании Alitalia продолжают четыре раза в неделю летать из Рима в Москву. Об этом корреспонденту ТАСС сообщили в четверг в компании.

«На данный момент мы сохраняем сообщение между Римом и Москвой, осуществляя по четыре рейса в неделю между этими городами», - указали в компании.

<https://tass.ru/ekonomika/7964981>

РИА НОВОСТИ; 2020.12.03; РОССИЯ ПРИОСТАНОВИТ ПРОПУСК ЧЕРЕЗ ГРАНИЦУ ГРАЖДАН ИТАЛИИ

Принято решение о временной приостановке пропуска через границу России граждан Италии в связи с распространением коронавируса COVID-19, документ опубликован на сайте кабмина.

«ФСБ России с 00 часов 00 минут по московскому времени 13 марта временно приостановить: пропуск через государственную границу РФ граждан Итальянской Республики, въезжающих на территорию РФ в целях обучения и осуществления трудовой деятельности, а также в частных, туристических и транзитных целях», - говорится в тексте документа.

Кроме того, будет приостановлен пропуск через границу РФ иностранных граждан и лиц без гражданства, прибывающих из Италии, въезжающих на территорию РФ для обучения и осуществления трудовой деятельности, а также в частных, туристических и транзитных целях, за исключением граждан государств - членов Евразийского экономического союза, а также экипажей воздушных судов, членов официальных делегаций и лиц, имеющих вид на жительство в России.

<https://ria.ru/20200312/1568512691.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.12.03; «ПОБЕДА» ОРГАНИЗУЕТ 12 РЕЙСОВ ДЛЯ ВЫВОЗА РОССИЯН ИЗ ГЕРМАНИИ И ИСПАНИИ

Низкобюджетная авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») организует 12 рейсов для вывоза россиян из Германии и Испании, будет выполнять их до 19 марта, сообщили журналистам в пресс-службе компании.

«Победа» с 13 марта приостанавливает полеты из Москвы в Берлин, Баден-Баден, Кельн, Лейпциг, Мемминген и Жирону в связи с введенным авиавластями РФ ограничением на выполнение полетов в города Германии и Испании.

«Победа» несмотря на серьезные дополнительные расходы организует 12 вывозных рейсов из Германии и Испании... «Победа» делает все возможное, чтобы вернуть своих клиентов домой. Речь идет о гражданах РФ, которые сейчас находятся на территориях этих стран. Вывозные рейсы планируется выполнять вплоть до 19 марта», - сказали в пресс-службе.

<https://ria.ru/20200312/1568508060.html>

RNS; 2020.12.03; «ПОБЕДА» ПРОРАБАТЫВАЕТ ОРГАНИЗАЦИЮ ВЫВОЗНЫХ РЕЙСОВ ИЗ ГЕРМАНИИ И ИСПАНИИ

Российский лоукостер «Победа» прорабатывает возможность организовать вывозные рейсы из городов Германии и Испании, где сейчас находятся пассажиры компании, сообщили RNS в пресс-службе.

«Авиакомпания “Победа” прорабатывает возможность организации вывозных рейсов для клиентов, пребывающих в Германии и Испании», — рассказали в пресс-службе.

Днем ранее «Победа» объявила о приостановке полетов из Москвы в Берлин, Баден-Баден, Кельн, Лейпциг, Мемминген и Жирону с 13 марта 2020 года в связи с введенными авиавластями России ограничениями на выполнение полетов в города Германии и Испании. <https://rns.online/transport/Pobeda-prorabativaet-organizatsiyu-vivoznih-reisov-iz-Germanii-i-Ispanii-2020-03-12/>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7956043>

RNS; 2020.12.03; UTAIR ПРИОСТАНАВЛИВАЕТ РЕЙСЫ ИЗ МОСКВЫ В БЕРЛИН И МИЛАН

Авиакомпания Utair с 13 марта до конца мая приостанавливает выполнение рейсов из Москвы в Берлин, Милан и обратно по распоряжению **Минтранса**, сообщили в компании. «По распоряжению Министерства транспорта РФ Utair приостанавливает регулярные рейсы из Москвы в Берлин, Милан и обратно с 13 марта по 31 мая 2020 года», — говорится в сообщении. Компания осуществляет эти рейсы из аэропорта Внуково.

Авиакомпания предложила пассажирам отмененных рейсов вернуть полную стоимость билетов или переоформить билеты на рейсы из Вены, Минска и Риги в Москву и обратно.

<https://rns.online/transport/Utair-priostanavlivaet-reisi-iz-Moskvi-v-Berlin-i-Milan-2020-03-12/>

ИНТЕРФАКС; 2020.12.03; «АЗИМУТ» ИЗ-ЗА КАРАНТИНА В ИЗРАИЛЕ ПРИОСТАНАВЛИВАЕТ РЕЙСЫ ТУДА ИЗ РОСТОВА ДО 26 АПРЕЛЯ

Авиакомпания «Азимут» с 19 марта по 26 апреля 2020 года приостанавливает выполнение рейсов из Ростова-на-Дону в Тель-Авив, сообщается на сайте авиаперевозчика.

Полеты приостанавливаются из-за введения правительством Израиля домашнего карантина.

«Азимут» 12 и 15 марта выполнит рейсы по направлению Ростов-на-Дону - Тель-Авив - Ростов-на-Дону. Пассажирам, планировавшим отправиться в Израиль в марте или апреле, «Азимут» рекомендует изменить даты бронирования на 12 или 15 марта 2020 года. Сбор за обмен билетов взиматься не будут.

Как сообщалось ранее, российские туроператоры сообщили о массовых аннулированиях туров в Израиль из-за введения страной обязательного 14-дневного карантина для всех приезжающих, который вступит в силу 12 марта в 20:00. Отбывать его можно только в домашних условиях, гостиницы и квартиры Airbnb для этого не подходят.

RNS; 2020.12.03; «ЯНДЕКС.ТАКСИ» НАЧНЕТ ВЫДАВАТЬ МАСКИ ВОДИТЕЛЯМ В ШЕРЕМЕТЬЕВО

Сервис заказа такси «Яндекс.Такси» организует в московском аэропорту Шереметьево пункты для выдачи водителям такси масок и дезинфицирующих средств, там же они смогут измерить температуру, рассказали RNS в пресс-службе сервиса.

«Поскольку случаи заболевания (новой коронавирусной инфекцией – RNS) во многом связаны с возвращением из-за рубежа, буквально на днях мы организуем в Шереметьево пункты, где водители смогут бесплатно получить маски и дезинфицирующие средства, а также измерить температуру», — говорится в сообщении «Яндекс.Такси».

Помимо этого, для водителей сервиса сделали бесплатную диагностику здоровья на 40 точках телемедицинского контроля в Москве.

«Важно не упустить момент, когда нужно обратиться за помощью к врачу. Для этого мы сделали для водителей бесплатную самодиагностику на 40 точках телемедицинского контроля в Москве. Такие точки, также как больницы и пункты дезинфекции, будут отмечены на карте в водительском приложении таксометр», — добавили в сервисе.

В «Яндекс.Такси» также порекомендовали пользователям оплачивать поездку безналичным способом, чтобы снизить вероятность передачи инфекции.

<https://rns.online/transport/YandeksTaksi-nachnet-vidavat-maski-voditelyam-v-SHeremetevov-2020-03-12/>

ТАСС; 2020.12.03; «ИРАЭРО» ПЕРЕВЕЛА САМОЛЕТЫ, ОСВОБОДИВШИЕСЯ ПОСЛЕ ОТМЕНЫ ПОЛЕТОВ В КНР, НА ВНУТРЕННИЕ РЕЙСЫ

«ИрАэро» изменила маршрутную сеть, переориентировав освобожденные от полетов в Китай самолеты на внутренние рейсы, сообщил РИА Новости представитель иркутской авиакомпании.

В феврале иркутская авиакомпания «ИрАэро» из-за вспышки коронавируса прекратила полеты в Китай и работу по запуску ранее анонсированных новых маршрутов в Иран и Великобританию. На текущий момент из зарубежных рейсов у авиаперевозчика действуют только полеты в Узбекистан и Азербайджан.

«Освобожденные воздушные суда переориентированы на внутренний рынок. Появились 9 новых маршрутов, в частности, в Симферополь, Пензу, Уфу, Москву, Челябинск, Оренбург и ряд других городов», - сообщил собеседник агентства.

Он также отметил, что благодаря изменению маршрутной сети в кадровой политике компании существенных изменений не происходит.

ИНТЕРФАКС; 2020.12.03; S7 ДО АПРЕЛЯ ПРИОСТАНОВИЛА ПОЛЕТЫ В АШХАБАД ИЗ-ЗА ОГРАНИЧЕНИЯ ВЛАСТЕЙ ТУРКМЕНИИ ПО КОРОНАВИРУСУ

S7 Airlines в связи с пандемией коронавируса вынужденно приостановила полеты из московского аэропорта «Домодедово» в Ашхабад (Туркмения), сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе группы.

«В связи с ограничением властей Туркменистана на выполнение иностранными авиакомпаниями рейсов в Ашхабад, S7 Airlines вынуждена временно приостановить полеты с 7 по 28 марта. Пассажиры могут оформить возврат полной стоимости авиабилетов», - сообщили в компании.

Согласно информации на официальном сайте группы, ближайшая дата, на которую можно забронировать билет из Москвы в Ашхабад, - 5 апреля. После возобновления полетов рейсы планируется выполнять еженедельно по воскресеньям.

Ранее S7 Airlines летала на этом направлении по вторникам.

По данным сайта международного аэропорта Ашхабада, ежедневные полеты в столицу Туркмении продолжает выполнять авиакомпания «Туркменские авиалинии».

Ранее сообщалось, что в связи с распространением коронавируса S7 Airlines уже приостановила полеты в города Китая (включая Гонконг), Южную Корею, Италию, Испанию, Францию и Германию.

РИА НОВОСТИ; 2020.12.03; РЖД СОЗДАЛИ ШТАБ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ РАСПРОСТРАНЕНИЯ КОРОНАВИРУСА

ОАО «РЖД» создали штаб по предупреждению завоза и распространения коронавируса, среди главных задач которого координация противоэпидемических мероприятий в коллективах, на объектах инфраструктуры и в поездах, сообщил гендиректор компании Олег Белозеров.

«В ОАО «РЖД» создан штаб по предупреждению завоза и распространения новой коронавирусной инфекции, сообщил генеральный директор – председатель правления компании Олег Белозёров в ходе сетевого селекторного совещания в четверг», - говорится в сообщении компании в четверг.

«Среди первоочередных задач штаба - координация противоэпидемических мероприятий в коллективах, на объектах инфраструктуры и в поездах», - добавляется в сообщении.

РЖД напоминают, что компания реализует комплекс профилактических мер по предупреждению распространения новой коронавирусной инфекции на объектах железнодорожного транспорта, в поездах проводятся противоэпидемиологические мероприятия в тесном сотрудничестве с Роспотребнадзором. Осуществляются регулярные инструктажи фронтлайн-персонала по действиям и мерам безопасности в случае выявления лиц с симптомами инфекционного заболевания.

Все работники, контактирующие с пассажирами (проводники, кассиры, дежурные и др.), обеспечены средствами индивидуальной защиты (маски, перчатки) и кожными антисептиками. В дополнение к этому, персонал холдинга «РЖД», который ежедневно контактирует с большим количеством людей, перед заступлением на смену проходит обязательные медицинские осмотры, где особое внимание уделяется выявлению сотрудников с симптомами острых респираторных инфекций

В поездах, на вокзалах и станциях обеспечен неснижаемый запас специальных моющих составов, которыми проводится регулярная дезинфекция всех помещений, проверена работоспособность установок обеззараживания воздуха и укомплектованность бактерицидными лампами, организована ревизия вентиляционных систем, проводится аудиоинформирование пассажиров о мерах профилактики заболевания, а также размещены памятки о мерах профилактики коронавирусной инфекции. Медицинские пункты на вокзалах находятся в постоянной готовности к оказанию первичной медпомощи пассажирам с симптомами ОРВИ.

<https://ria.ru/20200312/1568484831.html>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/RZHD-predupredili-o-vozmozhnosti-gospitalizatsii-passazhirov-s-simptomami-virusa-2020-03-12/>

ИНТЕРФАКС; 2020.12.03; РЖД ПОКА НЕ ОТМЕНЯЮТ ДВИЖЕНИЕ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ В ПАРИЖ И БЕРЛИН

ОАО «Российские железные дороги» до решения оперативного штаба по коронавирусу пока не ограничивало движение пассажирских поездов по маршрутам из Москвы в Париж и Берлин.

«Будет принято решение оперативным штабом, тогда и будем обсуждать. Пока нет», - сообщил журналистам заместитель генерального директора **РЖД** Дмитрий Пегов.

«Все меры приняты», - отметил он, отвечая на вопрос о повышенных мерах безопасности в связи с ситуацией с коронавирусом во Франции и Германии.

На фоне пандемии коронавируса в мире Россия с 13 марта ограничивает авиасообщение с Италией, Германией, Францией и Испанией, сообщалось накануне в заявлении оперативного штаба по борьбе с завозом и распространением COVID-19. Прекращаются все полеты в эти страны и в обратном направлении, за исключением регулярных рейсов из Москвы в Рим, Берлин, Мюнхен, Франкфурт-на-Майне, Мадрид, Барселону, Париж, выполняемых через терминал F «Шереметьево». Также будут выполняться чартерные рейсы при условии перевозки в указанные страны их граждан и граждан иных государств и в Россию - граждан РФ до их полного вывоза.

Ранее **РЖД** приостановили сообщение между Москвой и Ниццей, так как маршрут поезда проходил через Италию.

Как сообщалось, **РЖД** временно приостановили пассажирское ж/д сообщение с Китаем, Северной Кореей и Монголией.

ТАСС; 2020.12.03; РОСТУРИЗМ ПОДДЕРЖИТ ТУРОПЕРАТОРОВ, ЧТОБЫ НЕ ДОПУСТИТЬ ВОЛНЫ БАНКРОТСТВ

Ростуризм вместе с профильными ведомствами и представителями туристической отрасли работает над мерами поддержки туроператоров, чтобы не допустить волны банкротств из-за ситуации с коронавирусом. Об этом сообщила журналистам в четверг руководитель ведомства Зарина Догузова в кулуарах выставки «Интурмаркет».

«Наша задача помочь, поддержать рынок всеми возможными доступными для нас способами. <...> В том числе для того, чтобы они (туроператоры), в свою очередь, не подвели туристов, граждан нашей страны в части исполнения или неисполнения своих обязательств перед ними. Мы все помним волну банкротств, которая была в стране несколько лет назад, нам не хотелось бы повторения такой ситуации», - сказала Догузова.

По ее словам, в кризисной ситуации не стоит делить туроператоров на тех, которые ориентированы на внешние рынки, и тех, которые развивают туризм в России.

«В такой кризисной ситуации я не делю туроператоров на тех, которые вписываются в мои планы (по развитию внутреннего и въездного туризма - прим. ТАСС), или тех, которые не вписываются. Как можно сделать что-то новое, прорывное в стране, если ты не видишь, куда идет мир и как он развивается? С этой точки зрения выездной туризм - это тоже наш приоритет, с той точки зрения, чтобы люди могли комфортно и безопасно путешествовать и ездить по миру», - подчеркнула руководитель Ростуризма.

Ранее Догузова предложила уменьшить финансовую нагрузку на туроператоров из-за коронавируса. По ее словам, ведомство готово выйти в правительство РФ с предложением о переносе срока выплаты взносов туроператорами в фонд персональной ответственности «Турпомощь» с апреля на июль. Также Ростуризм предложил рассмотреть вопрос об отмене взносов в резервный фонд «Турпомощи» уже в этом году. Ростуризм также был намерен обратиться в **Минтранс** и **Росавиацию** с просьбой о возврате туроператорам средств, которые они выплатили авиакомпаниям за блоки мест в составе туристического продукта по Китаю, Италии, Ирану и Южной Корее, а также на внутренних перелетах.

Что касается ситуации с уже оплаченными местами в зарубежных отелях, то Ростуризм планирует направить письма в страны, по которым были введены ограничения, с просьбой перенести эти брони на более поздний срок, когда будет возобновлена реализация туров.

<https://tass.ru/ekonomika/7960029>

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2020.13.03; РАСХОДЫ РЕГИОНОВ НА ИНФРАСТРУКТУРУ РЕЗКО ВЫРОСЛИ; БОЛЬШЕ ВСЕГО У МОСКВЫ И САХАЛИНСКОЙ ОБЛАСТИ

Задачи майского указа – направить больше денег на региональную инфраструктуру, включая ремонт трасс, – начали исполняться. Расходы консолидированного бюджета страны на инфраструктуру выросли почти на 0,2 п. п. до 1,9% ВВП, составили 2,1 трлн руб. по итогам 2019 г., пишут аналитики InfraOne. Таким образом, бюджеты всех уровней потратили на 16,5%, или почти на 300 млрд руб., больше, чем за год до этого.

Почти не стал наращивать расходы федеральный бюджет – рост всего на 2,7% до 47 млрд руб., а в сопоставимых ценах даже меньше, чем год назад, пишет InfraOne. Больше всего увеличили финансирование регионы – их расходы на инфраструктуру выросли сразу на 21% до 1,62 трлн руб.

Регионы ускоренно осваивали федеральные деньги, предоставляемые в виде межбюджетных трансфертов по национальным проектам, объясняет исполнительный директор Национального центра ГЧП Максим Ткаченко. Они получили дополнительные средства на дороги в форме поступлений от акциза на топливо.

Почти половина (42%) всех региональных расходов пришлось всего на четыре региона: Москву, Крым, Санкт-Петербург и Московскую область, замечают аналитики. По

абсолютному увеличению лидировали Москва (траты выросли почти на 40,3 млрд руб.) и Сахалинская область (на 18 млрд руб.).

Тратили регионы на транспортную сферу (45%), но на автодороги (32%) было направлено на 80,9 млрд руб. больше, чем в 2018 г., пишет InfraOne. В то же время финансирование общественного транспорта растет не настолько быстро: доля средств, направленных на строительство и модернизацию остального транспорта, просела на 2 п. п. (до 13%), хотя в абсолютных значениях туда пришло на 11,6 млрд руб. больше.

Самые большие проблемы с освоением средств в федеральных проектах с высокой долей частных вложений. Государству и инвесторам по-прежнему не хватает готовых инфраструктурных инициатив, а для запуска тех, что есть, нужно время на переговоры, объясняют аналитики. Если вопрос нехватки проектов не будет решен в течение двух лет, это может поставить под угрозу реализацию комплексного плана, так как приток частных и государственных вложений будет ограничен. Минимально используется инструмент проектного финансирования: в 2019 г. заключена лишь одна относящаяся к нему транспортная концессия (обход Тольятти с мостом через Волгу).

По данным платформы «РОСИНФРА», законтрактованные капитальные инвестиции по ГЧП-проектам в 2019 г. снизились на 10% по сравнению с предыдущим годом. Это подтверждает, что есть проблема прямой конкуренции между стремлением регионов освоить федеральные деньги через процедуру госзаказа или через проекты ГЧП, говорит Ткаченко. Ее можно решить, если убрать барьеры и закрепить возможность использовать федеральные деньги на капитальные гранты в концессионных и ГЧП-проектах. Такой подход позволил бы на 1 руб. бюджетных денег дополнительно привлечь минимум 1,5–2 руб. частных, уверен Ткаченко.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/03/12/825094-rashodi-regionov>

ТАСС; 2020.12.03; ГОЛОСОВАНИЕ ПО ОСВЕЩЕНИЮ ДОРОГ В ПОДМОСКОВЬЕ СТАРТОВАЛО НА «ДОБРОДЕЛЕ»

Голосование по строительству линий наружного освещения на региональных дорогах в Подмосковье в 2021 году началось на портале «Добродел», проголосовать жители региона смогут до 31 марта, сообщила пресс-служба министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области.

«На портале «Добродел» начался второй этап формирования планов по строительству линий освещения на региональных дорогах в 2021 году. На голосование вынесено 439 региональных дорог на основании результатов сбора предложений, который состоялся с 1 по 10 марта на портале «Добродел», а также предложений ГИБДД, администраций муниципалитетов и Мосавтодора», - приводятся в сообщении слова министра транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области Алексея Гержика.

Он также отметил, что всего в 2021 году запланировано строительство не менее 300 км новых линий наружного освещения на региональных дорогах. По итогам голосования в программу строительства линий освещения внесут дороги, набравшие наибольшее число голосов, 25% от общего объема, что составит порядка 75 км. Голосование пройдет до 31 марта.

Проголосовать могут только зарегистрированные пользователи на портале «Госуслуг». Один человек может проголосовать за один участок, а также поддержать комментарии других пользователей или оставить свой.

«Обустройство автодорог освещением относится к капитальным работам, на которые необходима разработка проекта. В связи с этим планы по строительству линий освещения формируются на 2021 год уже сейчас», - уточняется в сообщении.

Освещение региональных дорог проводится в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. В этом году в Подмосковье будет построено свыше 300 км линий наружного освещения вдоль областных дорог.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/golosovanie-po-osveseniu-dorog-v-podmoskove-startovalo-na-dobrodele1>

ТАСС; 2020.12.03; В ГРОЗНОМ ОТРЕМОНТИРУЮТ ПРОЕЗЖУЮ ЧАСТЬ 42 УЛИЦ И ВОССТАНОВЯТ МОСТ

Реконструкцию моста протяженностью более 70 метров и ремонт проезжей части 42 улиц планируется провести в Грозном в 2020 году по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Об этом сообщил в четверг ТАСС замминистра автомобильных дорог Чеченской Республики Аббас Темирсултанов.

«Общая протяженность нового моста с двумя полосами движения составит порядка 70,5 метра. Проводимые работы позволят увеличить грузоподъемность моста, он станет шире, геометрические параметры сооружения будут приведены в соответствие с современными требованиями. Реализация данных мероприятий снизит поток автотранспортных средств через центр города и благоприятно скажется на его экономическом и экологическом состоянии, что будет способствовать обеспечению комплексного подхода к решению задач по развитию улично-дорожной сети столицы Чеченской Республики и поможет повысить ее инвестиционную привлекательность», - отметил Темирсултанов.

По его словам, также в 2020 году будут отремонтированы 42 улицы общей протяженностью 49, 829 км.

«Тринадцать из них расположены в Ленинском районе, шестнадцать - в Октябрьском районе, три - в Заводском районе и десять - в Старопромысловском районе города. Все улицы включены в региональный проект «Дорожная сеть» **нацпроекта** по результатам детального мониторинга улично-дорожной сети города, а также учета обращений горожан в столичную мэрию», - добавил собеседник агентства.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-groznom-otremontiruut-proezzuu-cast-42-ulic-i-vosstanovat-most>

ТАСС; 2020.12.03; РЕКОНСТРУКЦИЯ УЧАСТКА ДОРОГИ, СОЕДИНЯЮЩЕЙ ИНГУШЕТИЮ С ЧЕЧНЕЙ, ЗАВЕРШИТСЯ В 2020 ГОДУ

Реконструкцию автомобильной дороги, соединяющую город Назрань (Ингушетия) с Грозным (Чечня), планируется завершить в 2020 году по национальному проекту **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Об этом ТАСС сообщили в четверг в пресс-службе управления «Ингушавтодор».

«Дан старт дорожным работам по объекту реконструкции автодороги «Назрань - Грозный» (2-я очередь) общей протяженностью 4,5 км, вошедшим в дорожную программу **нацпроекта**. Ремонтные работы планируется завершить в текущем году», - рассказали в управлении.

На данном участке планируется замена асфальтобетонного покрытия в полном объеме, приведение указанной дороги в соответствие требованиям технической категории. Планируется заменить пешеходные тротуары, обустроить пешеходные переходы с применением светофоров на солнечных батареях. Стоимость работ в рамках второй очереди реконструкции составит порядка 141,57 млн руб.

В «Ингушавтодоре» также рассказали, что в республике досрочно завершен объект, включенный в реализацию **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** на 2020 год.

«В рамках заключенного контракта по капитальному ремонту автодороги «Подъезд к ж/д ст. Слепцовская от тр. «Кавказ» 1,5 км (первая очередь), включенного в 2020 году в реализацию национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** подрядная организация досрочно завершила дорожные работы», - сообщили в пресс-службе.

Там же отметили, что ремонт этой автодороги является переходящим на 2021 год. В рамках первой очереди в нормативное состояние приведен участок автодороги общей протяженностью 1,5 км, во второй очереди предусматривается капитальный ремонт участка протяженностью 3,5 км. Общая стоимость работ составляет 22,1 млн рублей.

«В работе применяются новые технологии с использованием минеральных добавок в виде доломитовой муки, устройством светофоров типа Т-7 на солнечных батареях. Применение данных устройств позволяет снизить уровень аварийности и смертности на дорогах», - рассказали в «Ингушавтодоре».

Ранее в пресс-службе «Ингушавтодора» ТАСС уточняли, что власти Ингушетии намерены в 2020 году досрочно завершить все мероприятия по реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Отмечалось, что до конца лета дорожники намерены реконструировать, провести ремонт проезжей части и капитальный ремонт на семи объектах общей протяженностью 13,6 км.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/rekonstrukcia-ucastka-dorogi-soedinausej-ingusetiu-s-cecnej-zaversitsa-v-2020-godu>

ТАСС; 2020.12.03; ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНУЮ СИСТЕМУ УПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЕМ СОЗДАДУТ В КАЛИНИНГРАДЕ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА

Транспортную систему с использованием искусственного интеллекта и создадут в Калининграде и Калининградской городской агломерации в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Цель проекта - повышение уровня безопасности и эффективности использования транспортных сетей, сообщила в среду пресс-служба областного правительства.

«В интеллектуальную транспортную систему планируется включить метеостанции, камеры фотовидеофиксации, пункты весогабаритного контроля, светофоры, дорожную технику, оснащенную ГЛОНАСС, транспортные диспетчерские», - говорится в сообщении.

Как пояснила министр развития инфраструктуры области Елена Дятлова, существующие системы мониторинга и управления дорожным движением планируется дополнить современным оборудованием и программным обеспечением с элементами искусственного интеллекта.

«В итоге мы получим интеллектуальную транспортную систему, которая позволит одновременно выполнять несколько задач - отслеживать, предупреждать и менять условия дорожного движения, управлять светофорами, наружным освещением», - сказала она.

Система будет информировать автомобилистов о ситуации на дорогах, позволит повысить их пропускную способность с учетом обеспечения безопасности, улучшения экологической обстановки и повышения привлекательности общественного транспорта. Как уточнили ТАСС в пресс-службе правительства области, работы по проекту планируется начать в текущем году. До 2023 года из федерального бюджета в рамках **нацпроекта** на его реализацию будет направлено суммарно 300 млн рублей.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/intellektualnuu-sistemu-upravlenia-dvizeniem-sozdadut-v-kaliningrade-v-ramkah-nacproekta>

ИЗВЕСТИЯ; 2020.12.03; МАГАДАН ПОЛУЧИЛ 120 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ

Около 2 км магистралей в Магадане отремонтируют в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Мэрия города и **минтранс** Колымы подписали соглашение о выделении трансфертов. На 2020 год предусмотрено 120 млн рублей, на 2021 год — 115 млн рублей.

На территории областного центра будут обновлены улица Парковая — от Гагарина до проспекта Карла Маркса; Колымское шоссе — от кольцевой развязки 31-го квартала до

проспекта Ленина; улица Майская в микрорайоне Снежный, сообщили ИА MagadanMedia в пресс-службе мэрии Магадана. Подготовка к старту работ находится на завершающей стадии. Разрабатываемые проекты носят комплексный характер. Например, на Колымском шоссе будет произведена замена всего электроучастка, будет положена геосетка.

Напомним, Магаданская область получит из федерального бюджета более 1 млрд рублей на дорожные работы. Средства направят в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. До 2024 года на Колыме хотят построить пять мостов через ручей Пахомыч и реку Оротукан. В регионе планируют начать реконструкцию прижимных участков вдоль рек Дебин и Нера, а также перевала Заячья Петля.

<https://iz.ru/986301/2020-03-12/magadan-poluchil-120-mln-rublei-na-remont-dorog-po-natcproektu>

ТАСС; 2020.12.03; ВЛАСТИ ХАБАРОВСКОГО КРАЯ НАМЕРЕНЫ РАЗВИВАТЬ ВАНИНСКО-СОВЕТСКО-ГАВАНСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ

Власти Хабаровского края и инвесторы предлагают включить в План развития экономических центров Дальнего Востока мероприятия для улучшения условий жизни в Ванинском и Советско-Гаванском районах. Об этом сообщила ТАСС начальник управления государственных программ министерства экономического развития региона Мария Маркасова.

«Одно из новых направлений, которое сейчас прорабатывается правительством края с Минвостокразвития России - это развитие Ванино-Советско-Гаванского транспортно-промышленного узла. Здесь сегодня сосредоточена реализация крупных инвестиционных проектов. С учетом мнения инвесторов, прорабатывается вопрос включения в План социального развития новых мероприятий для перспективного центра Ванино-Советско-Гаванского узла», - сказала Маркасова.

Порты Ванино и Совгавань - важные транспортные узлы на Востоке России, они расположены в центральной части Татарского пролива, куда выходят все морские и сухопутные транспортные пути Хабаровского края.

Маркасова сообщила, что региону необходимо дополнительное финансирование на приобретение высокотехнологичного оборудования для больниц в Ванинском и Советско-Гаванском районах, на обновление материальной базы колледжей и техникумов, а также одной из школ Ванино, где планируется реализовать программы дополнительного технического образования.

«Средства также нужны на реконструкцию системы водоснабжения в поселках Ванино и Токи Ванинского района», - сказала Маркасова. Она добавила, что Ванинско-Советско-Гаванский транспортно-промышленный узел входит в число пяти центров экономического роста Хабаровского края, однако, в регионе это единственный центр роста, на который не предусмотрена поддержка из федерального бюджета на развитие социальной инфраструктуры.

Постановление о выделении дальневосточным регионам единой субсидии на строительство социальных объектов в июне 2018 года подписал Дмитрий Медведев, который занимал тогда пост премьер-министра РФ. Всего на Дальнем Востоке определено 57 центров экономического роста, в которых проживает 80% населения региона, или 6,6 млн человек.

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕВГЕНИЙ УШЕНИН; 2020.12.03; КАЖДЫЙ ВЫЖИВАЕТ В ОДИНОЧКУ

Автотранспортные компании испытывают серьезный дефицит водителей.

Вначале – оценки, которые мои собеседники дали положению с водительскими кадрами в транспортной отрасли. «Предкризисная ситуация», «мы на пороге катастрофы», «если

сегодня подход к решению проблемы не изменится, завтра нас ждут трудные времена» и т. д. в том же духе...

Насколько эти оценки объективны и отражают истинное положение дел? Давайте разбираться...

Тотальный дефицит

Прежде всего, как мы выяснили, водителей–профессионалов (категорий «С», «D», «E») просто не хватает. Изучив сайты транспортных компаний, рекрутинговых агентств и т. д., можно сделать вывод, что потребность в работниках этой профессии – на одном из первых мест в различных списках.

Но сколько конкретно их не хватает, скажем, в регионах Урала? Как оказалось, «тайна сия велика есть». Потому что никакой статистики на этот счет нет. Как отметил руководитель филиала АСМАП в Уральском федеральном округе Александр Салаутин, который давно занимается этой проблемой, прогноз потребности конкретно по профессиональным водителям отсутствует. «Получить данные об официальной потребности в водителях транспортных средств, к примеру категории «E», не представляется возможным вообще, как и вычленив их из общего числа специалистов в разделе «Транспортная группа». Управления государственной статистики тоже не обладают такой информацией».

Во время нашего разговора генеральный директор ООО «Автоколонна 1212» Ирина Шведова сказала, что ей очень нужны не менее 30 водителей автопоездов.

Директор филиала Екатеринбургского муниципального унитарного предприятия «Гортранс» Виктор Табаков готов хоть сейчас принять на работу 50 водителей автобусов. Директор транспортной компании ООО «Континент» Василий Горбунов тоже ищет водителей на свой пассажирский транспорт. Ищут водителей транспортные компании «Лорри», Первая экспедиционная компания, «Автоальянс», ИП Потапов, «УралТранс», «УралТехно» и еще десятки транспортных предприятий.

В чем же дело? Почему в транспортной отрасли сложился такой дефицит кадров?

Ниже плинтуса?

Начнем с того, что сейчас, как выразился один из моих собеседников, престиж профессии водителя (как, впрочем, любой рабочей профессии) опустился ниже плинтуса.

– Раньше в год мы обучали по пять–шесть групп по 20 человек, – рассказала начальник отдела кадров филиала Гортранса Вера Гуцу. – Профессия была престижной. К нам стояла очередь из желающих устроиться на работу. Сейчас группу из 8–10 человек набираем полгода. Возвращаются же после обучения 5–6 человек. А через полгода остаются и вовсе 3–4. Раньше мы тщательно отбирали своих работников. Теперь же вынуждены брать практически всех подряд. Потому и текучесть среди водителей большая. Скажем, только за январь 2020 года приняты 6 водителей, уволены – 8. Все – по собственному желанию. Основные причины – не устраивает зарплата или режим труда. Поэтому из 560 водителей автобуса 74 – граждане стран ближнего зарубежья.

– Молодые люди считают эту работу неперспективной, – говорит Василий Горбунов. – Им с детства, со школьной скамьи внушают, что эта профессия скоро будет неактуальна, водителей заменят роботы, искусственный интеллект. Наверное, когда-то и где-то так и будет. Но пока спрос на водителей высокий. А набирать их все труднее.

Сегодня маржа в транспортно–перевозочном бизнесе не превышает 10% от оборота. Каждый год мы теряем 10–15% пассажиропотока. Часть маршрутов пришлось просто закрыть. Если в 2013 году подвижного состава было около 80 единиц, то сегодня меньше половины – 35. Ситуация с кадрами водителей–профессионалов – на грани катастрофы. Много водителей ушло в конкурирующие сервисы: «Бла–Бла–Кар», «Попутчики» и т. д. Если раньше у меня была возможность выбора лучшего из пяти человек, то сегодня беру всех, кто даже с натяжкой едва подходит под наши требования. Конечно, потом это аукается, но деваться просто некуда. Раньше на межгород брали водителя с минимум трехлетним стажем безаварийной работы. Сегодня берем без опыта. Бывает, что и

водитель–наставник дает оценку своему подопечному, что–то прощая ему, что раньше бы не простил.

– Низкий уровень профессионализма водителей во многом объясняется тем, что нарушена система их подготовки, – считает Александр Салаутин. – Казалось бы, есть немало автошкол и других учебных заведений, где готовят водителей различных категорий. Но в основном это категории «В» и «С». А категории «D» и «Е»? Где они? Я знаю, что в учебных организациях нет ни одного транспортного средства экологических классов Евро 3, 4, 5. Как можно научить работе в современных условиях, если обучение идет на автомобилях ЗИЛ, ГАЗ, КамАЗ тридцатилетней давности? В Таможенном союзе уже введено требование о Евро 6. Кто поедет на этой технике, кто ее будет эксплуатировать? Доля квалифицированных водителей вымывается. Предприятия теряют кадры.

– Хорошего водителя категории «Е» найти сегодня крайне тяжело, – рассказывает Ирина Шведова. – В автошколах, конечно, ведут обучение водителей, но у сегодняшних выпускников совершенно нет практики. Раньше действовала система подготовки водителей, в которой, кроме учебного центра, участвовали и предприятия рынка грузовых перевозок. И водитель, получив права категории «С», на предприятии с соответствующей техникой проходил стажировку, работал в категории «С» не менее двух лет. Затем в учебном центре проходил дальнейшее обучение уже на категорию «Е», сдавал экзамены, стажировался на предприятии уже в категории «Е», после чего мог быть допущен к самостоятельной работе. Все обучение производилось без отрыва от производства, в рамках сотрудничества между предприятием и учебным центром.

Я не раз на разных уровнях задавала вопросы о подготовке кадров. Каждый раз ответ был примерно следующий: берите и стажировайте. Но мы коммерческая организация, кроме того, требования безопасности движения и эксплуатации автотранспорта не позволяют допустить к работе водителя без опыта. Кроме того, мы зачастую видим претендентов на работу в качестве водителя категории «Е», которые не имеют опыта даже в категории «С»! У такого водителя есть документ, полученный в автошколе, но экзамен на категорию «Е» он сдавал формально, на технике, которая давно не эксплуатируется на рынке перевозок. Водитель не видел и не знает устройства и правил эксплуатации современного грузового автомобиля, с действующим транспортным законодательством он также не знаком. Как посадить такого водителя за руль современного грузовика? И статистика показывает, что в основном ДТП совершают водители со стажем работы менее двух месяцев.

Средний возраст водителей сегодня – свыше 45 лет, ближе к 50. Не все опытные водители хотят заниматься наставничеством, потому что это потеря времени, потеря заработка, это сложно и для предприятия. Представьте себе затраты на тренажеры, где можно обучать вождению современных, напичканных электроникой автомобилей. Скажем, динамический тренажер по вождению грузового автомобиля КамАЗ с комплексом психофизиологического тестирования водителей стоит свыше 7 млн руб. А тренажер «Мерседеса» – еще больше. Вряд ли одному предприятию такое под силу.

Что делать?

В общем, ситуация понятна. Пришло время обратиться к следующему вопросу: что же делать?

Как мы выяснили, основные причины дефицита кадров водителей – низкий престиж профессии, вызванный невысокой зарплатой, трудными условиями работы, отсутствием реальных перспектив карьерного роста.

– При выборе работы человек прежде всего оценивает условия труда, уровень заработной платы и социальный пакет, – говорит директор Союза автотранспортных предпринимателей Свердловской области, доцент кафедры «Автомобильный транспорт» Института автомобильного транспорта и технологических систем Уральского государственного лесотехнического университета, член Координационного совета

представителей автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта РФ Лилия Саранчук. – Насколько автотранспорт соответствует этим запросам? Начнем с бонусов, с того, что прилагается к зарплате. В прежние годы на автотранспортные предприятия стояли очереди. Сейчас у них нет ни своего жилья, ни садиков, ни баз отдыха, ничего, что было раньше. А труд порой организован так, что многие водители не оформлены официально. На крупных предприятиях – да, оформлены, но на множестве мелких – нет. А на предприятиях малого частного бизнеса как организован труд? Там главное – выручка. Никаких других требований и условий, налоговые отчисления минимизируются, пенсионные тоже, зарплата чаще всего серая. В результате при выходе на пенсию человек понимает, что он мало что заработал. Вроде бы, чтобы выжить, надо искать работу еще, но физически он уже изношен, и найти работу трудно. Поэтому, чтобы сегодня нормально заработать и как-то обеспечить себе старость, водители вынуждены трудиться на износ. Анализируя причины аварий в Свердловской области, приходишь к выводу, что в первую очередь причины ДТП кроются в усталости водителя.

Кстати, о работе на износ. В прошлом году после небольшого ДТП с коммерческим автобусом на фоне сильнейшего стресса скончался от обширного инфаркта водитель Гортранса Сайфулла Абдуллаев. Водителем автобуса он работал 14 лет. Ему еще не было и 60...

И, к сожалению, такие случаи – не редкость. Водителей и кондукторов, у которых работа и так – сплошной стресс, оскорбляют, а порой и избивают...

По мнению моих собеседников, проблема кадров в ближайшие годы будет только обостряться. О некоторых причинах мы уже сказали.

– Уже сложилась тревожная ситуация, а дальше будет только хуже, – продолжает Лилия Саранчук. – Половина перевозок у нас осуществляется автобусами малого класса, техническое состояние которых вызывает массу вопросов. Потому что собственники покупают самый дешевый транспорт. Нарастает тенденция ухудшения структуры парка, прежде всего из-за старения. По нашим подсчетам, 40% парка автобусов малой вместимости эксплуатируются свыше экономически обоснованного срока. Таким образом, мы вымываем доходную часть предприятия. И это тоже не стимулирует молодежь идти в транспортную отрасль.

Транспорт старый, а это значит – бесконечные отказы, поломки, в том числе в пути. Хорошо, если это случилось в городе. А на пустынной трассе вдали от жилья, да еще зимой? В результате простой автобуса, рост затрат на ремонт, снижение заработка. И это не способствует притоку кадров. Предприниматель же изменить ничего не может.

Что лучше характеризует состояние бизнеса, как не приток инвестиций? Сам собственник вкладываться не может – у него нет свободных средств. И другие инвесторы не идут, потому что бизнес оценивается ими как неприбыльный и бесперспективный. И вот это понимание бесперспективности, тупиковости отрасли – самое страшное.

Даже если предприятие заключает договор на подготовку водителя, оно старается экономить на всем. Допустим, на подготовку водителя–профессионала необходимо 250 часов, а предприятие может оплатить только 60. Что в результате оно получит?

Поэтому идет не только отток кадров из отрасли, снижается и средний уровень подготовки водителей до невероятно низкого качества.

– Водитель автобуса сегодня – один из участников гонки за прибылью, – считает начальник Межрегионального управления Госавтодорнадзора Игорь Бородулин. – И неважны при этом соблюдение графика, безопасность движения, комфорт пассажиров и прочие требования. Главное – прибыль. Часто так бывает, что на остановке собираются 4–5 транспортных средств. Так составлено расписание, хотя такого не должно быть. Но это есть, потому что для всех главное – опередить конкурента в борьбе за пассажира. И тут уж не до правил и приличий... Если бы собственник транспортного средства знал, что ему в

любом случае заказчик – муниципалитет заплатит за перевозку пассажира, он бы больше думал и о безопасности, и о комфорте, и о других насущных вещах. Но он поставлен в такие условия, что вынужден стремиться к другому...

Недавно сотрудники ГИБДД Екатеринбурга провели проверку работы автобусов на одном из городских маршрутов. Поводом послужило ДТП с участием двух автобусов. За три часа негласного контроля были выявлены 11 нарушений правил дорожного движения, в том числе нарушение правил перестроения и маневрирования, проезд перекрестка на запрещающий сигнал светофора, в двух случаях водители автобусов управляли транспортными средствами с не пристегнутыми ремнями безопасности.

На конечной остановке госинспекторами технического надзора были проверены более десятка автобусов. Были обнаружены неработающие световые приборы, отсутствовали документы о прохождении технического осмотра.

Однако вернемся к нашему вечному российскому вопросу: что же делать?

Ответ на него прозвучал почти во всех беседах, которые были проведены при подготовке этого материала. Если сформулировать его коротко, то он будет звучать так: нужна продуманная государственная политика в подготовке водителей в ранге национального проекта. А пока каждое транспортное предприятие выживает в одиночку, пытаясь самостоятельно решать кадровую проблему.

А теперь – аргументы профессионалов

Василий Горбунов:

– В первую очередь необходимо изменить государственную политику в сфере начального профессионального образования, сделав акцент на рабочих профессиях. Нам постоянно, и молодежи прежде всего, твердят из каждого утюга, что скоро не будут требоваться водители, токари, фрезеровщики и т. д., что их заменит искусственный интеллект. И молодые не хотят связывать свою жизнь с такими профессиями. У меня, к примеру, через год уходит на пенсию токарь, и заменить его некем. У нас осталось лет десять, чтобы те профессионалы, которые еще работают, успели поделиться своими знаниями и опытом с молодежью. Если этого не произойдет, впереди нас могут ждать большие проблемы.

Ирина Шведова:

– Система подготовки водителей–профессионалов полностью отсутствует, кроме того, настало время поднять престиж профессии водителя грузового автотранспорта. Водители очень востребованы, но – знающие и ответственные.

Водитель сегодня должен быть настоящим профессионалом в сфере эксплуатации современной техники, знатоком специфики перевозок, действующего транспортного законодательства, он должен уметь общаться с участниками транспортного процесса. Высшее образование здесь не будет лишним. Наши водители проходят подготовку в региональном учебном центре АСМАП, чтобы повысить свою квалификацию и соответствовать требованиям времени.

Мы ждем от органов власти помощи и решений в этой сфере. Сами предприятия с проблемой не справятся. Мы готовы участвовать в подготовке водителей, но это должна быть программа при поддержке государства.

Александр Салаутин:

– Считаю, что нужно государственными программами поднимать престиж профессии водителя–профессионала. Необходимо вводить квалификационные требования, такие же, как у водителей, работающих на международных перевозках. Нужен системный мониторинг ситуации с кадрами не только в регионах, но и на уровне федеральных органов. Нужны автодромы, где можно было бы обучать водителей работе на новой технике. Однако кадастровая стоимость и земельный налог такие, что для учебной организации становится невозможным осуществить это намерение. Я уж не говорю о повышении оплаты труда. Без этого мы проблему не решим. Уже сегодня дефицит кадров в транспортных предприятиях региона – членах АСМАП – а их около 70 с числом

водителей, работающих на международных маршрутах, около тысячи человек – составляет не менее 15%. Прибавьте к этому предельный возраст большей части водителей. Словом, нужны продуманные системные меры именно на государственном уровне.

Лилия Саранчук:

– Нужно привести в соответствие производство услуги с ее востребованностью. В пассажирских перевозках мы удовлетворяем социальный спрос населения. Люди из отдаленных мест едут в города, чтобы решить свои проблемы: в соцзащите, банке, больнице, магазине и т. д. Да, часто в автобусе на 25 мест едут пять, а то и три человека. Однако если этого не делать – возникает социальное напряжение. Потребность в перевозках должны определять власти и заказывать необходимый объем услуги. Прибыль – это дело бизнеса. Если власть не способна платить за те объемы, которые она заявляет, – бизнес ищет пути сокращения своих трат: вместо пяти рейсов в день – три, вместо большого автобуса – маленький, вместо ежедневных рейсов – три раза в неделю и т. д. Мы все время решаем какие-то локальные задачи.

И причина, и следствие

Чтобы прояснить некоторые вопросы, которые возникли в ходе сбора материалов для этой статьи, я задал их заместителю министра транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области Дмитрию Брусянину.

Во-первых, Дмитрий Брусянин не согласился с критическими оценками состояния дел в автотранспортной отрасли, которые были высказаны участниками дискуссии в начале материала. Да, проблемы есть, но они есть в любой отрасли и в любом регионе. Во-вторых, не стоит отрывать кадровую проблему от общей оценки положения дел в отрасли. Она, проблема кадров, во многом и причина, и следствие ситуации на транспорте. А в-третьих, о чем постоянно напоминал принявший участие в нашем разговоре начальник отдела развития транспорта областного **минтранса** Юрий Кожевников, людей не хватает во всех отраслях экономики, проблема эта глобального характера.

– Да, сегодня есть дефицит профессиональных водителей как на пассажирском, так и на грузовом транспорте, – согласен Дмитрий Брусянин. – Как решать эту проблему? Однозначного ответа здесь нет. Для нас главное – не решение локальной проблемы кадров водителей, а повышение уровня транспортного обслуживания населения.

Сейчас в процессе реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** пересматриваются многие схемы движения автотранспорта. Главное – уход от автобусов малой вместимости. Конечно, это удобно, когда общественный транспорт работает в формате такси. Однако нужен переход как минимум на автобусы среднего класса с меньшей интенсивностью движения. Вместо трех «газелей», которые идут порой впритык друг к другу, – один автобус средней вместимости. То есть вместо трех водителей нужен всего один.

Естественно, бизнес ищет возможность выжить на этом рынке. Недавно беседовал с одним предпринимателем, он меняет свой подвижной состав с дизеля на газ. И он не нарадуется: получается колоссальная экономия средств! За счет этого, объясняет он, сильно поправил свое экономическое положение, в том числе и с зарплатами водителей.

Проблема есть, повторяю. Но говорить, что уже завтра или через какое-то непродолжительное время наступит коллапс – неправильно.

<http://transportrussia.ru/item/5476-kazhdyj-vyzhivaet-v-odinochku.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2020.12.03; ДЛЯ БИЗНЕСА И ДЛЯ ЛЮДЕЙ ПРОДОЛЖАЕТ РАЗВИВАТЬСЯ ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ

Защита национальных интересов России в Арктике невозможна без комплексного подхода, значимую роль в котором играет развитие транспортной инфраструктуры с

учетом геологических и климатических особенностей этого региона. О том, каким должен быть этот подход, обсуждали участники завершившейся в Москве международной конференции «Арктика: шельфовые проекты и устойчивое развитие регионов» («Арктика–2020»), организаторами которой стали Совет Федерации РФ, Госдума РФ, а также Торгово–промышленная палата России, Российская академия наук и ряд профильных ведомств.

Стратегия приобрела очертания

В России завершена работа над основами государственной политики в Арктике до 2035 года. В настоящее время близится к концу согласование Стратегии развития Арктической зоны, заявил **заместитель министра** РФ по развитию Дальнего Востока Александр Крутиков, выступая на пленарном заседании конференции «Арктика–2020». Эта стратегия должна отвечать актуальным вызовам и угрозам национальной безопасности, содержать комплекс мер по ускорению экономического развития арктических регионов и повышению качества жизни их населения, в том числе коренных малочисленных народов. Также реализация стратегии должна обеспечить научно–технологическое лидерство России в Арктике и поступательное развитие Северного морского пути как глобального конкурентоспособного транспортного коридора, подчеркивают ее разработчики.

Напомним: министерство подготовило пакет законопроектов, направленных на меры господдержки предпринимательской деятельности в Арктике. Так, при добыче нефти на любой части арктического шельфа НДС составит 5% и будет действовать в течение 15 лет с начала промышленной добычи. НДС для новых нефтяных провинций в Восточной Арктике будет нулевой в течение 12 лет. «Любой инвестор, который готов вложить в Арктику не менее 300 млн руб., может получить от государства безвозвратную субсидию на строительство транспортной, энергетической, иной инфраструктуры, которая необходима для запуска нового производства. При этом размер субсидии не может превышать 20% объема частных инвестиций в проект», – отметил Александр Крутиков, добавив, что условия согласованы в Правительстве РФ.

Роль транспортной инфраструктуры в освоении минерально–сырьевого потенциала Арктической зоны обсуждалась на тематических «круглых столах» «Развитие транспортной инфраструктуры АЗРФ» и «Комплексное развитие автомобильных дорог, дорожных сооружений и аэродромов в условиях арктической зоны и северных регионов России». В рамках встреч специалисты обсудили основные проблемы современной системы наземных и воздушных коммуникаций. «Не имея дорожных и воздушных коммуникаций, сложно говорить о развитии. Арктика – богатейший регион нашей страны, но его невозможно развивать, если туда попросту не добраться», – отметил первый заместитель генерального директора МИП «МАДИ – Дорожные технологии» Сергей Майоров.

Арктика для людей

Очевидно, что работая в регионе, необходимо учитывать особенности географического положения и климатических условий АЗ РФ. Так, зимой почва в Арктической зоне промерзает, устанавливается ледовый покров, по которому могут передвигаться многие виды транспорта. Летом же почва становится болотистой, что затрудняет передвижение наземных транспортных средств. Исходя из этой специфики, приоритет отдается авиации и судоходству. И если судоходство направлено на удовлетворение нужд большого бизнеса, науки, то воздушное сообщение ориентировано также на решение социальных задач.

В некоторых местностях авиация является единственным видом сообщения. Так, в Республике Саха (Якутия) альтернативы воздушному транспорту просто не существует. В то же время проблемы здесь не просто имеются, а требуют скорейшего решения. «В данный момент нас больше всего беспокоит состояние воздушных судов, которые мы используем для перевозок людей. Средний возраст Ан–24 и Ан–26 составляет более 45

лет. Правда, сейчас появилось разрешение эксплуатировать их до 60 лет, но мы понимаем, что это не решение проблемы», – рассказал первый заместитель председателя правительства Республики Саха (Якутия) Алексей Колодезников. По его словам, правительство региона готово рассматривать возможность включения в парк новых моделей воздушных судов.

Также есть проблема устаревания аэропортовой инфраструктуры. Только население Чукотки сократилось в три раза после распада СССР, естественно, поддержание существующей местной сети аэропортов стало нерентабельным. Многие из них закрылись, часть была переведена в разряд посадочных площадок. Сейчас на Чукотке предлагают субсидировать гражданские вертолетные перевозки, рассказал руководитель представительства правительства Чукотского автономного округа в Москве Илья Давиденко. «В Арктике вертолеты используются для перевозок населения. Сейчас субсидированы самолетные перевозки, и мы работаем над аналогичной программой для гражданских вертолетов. Ранее аналогичное удалось сделать с санавиацией», – отметил он.

Море не с позиций каботаж

Основным видом транспорта в Арктике является морское сообщение. Существуют три основных запроса на услуги морского транспорта: вывоз природного сырья из региона, доставка товаров местному населению и туризм. Наиболее интенсивно водное пространство используется у северо-западного арктического побережья России. Самые крупные порты и гавани в России – Мурманск, Архангельск, Лабытнанги/Салехард, Дудинка, Игарка, Диксон, Тикси и Певек, Сабетта, Уэлен. Наиболее значимы два морских маршрута. Это Северо-Западный проход: путь вдоль северного берега Северной Америки через Канадский Арктический архипелаг в Берингов пролив. И Северный морской путь, огибающий Евразию с севера и ограниченный Новой Землей с запада и Беринговым проливом – с востока. С конца 1970-х годов российские ледоколы круглый год прокладывают путь кораблям на большей его части. В 1991 году Северный морской путь был открыт для международного судоходства.

Развитие Арктики и ее основной транспортной артерии – Северного морского пути (СМП) – стало национальной идеей. В мае 2018 года Президент России **Владимир Путин** подписал указ «О национальных целях и стратегических задачах развития РФ на период до 2024 года», где одной из задач прописано достижение уровня грузооборота по СМП в 80 млн тонн к 2024 году. Статс-секретарь – заместитель генерального директора автономной некоммерческой организации «Центр «Арктические инициативы» Рустам Романенков предлагает подходить к решению этой задачи с позиции не «каботаж», а международного сотрудничества. Россия должна взаимодействовать со своими соседями по Арктике «в режиме полноценного диалога и инвестиционной привлекательности», уверен он. «К тому же этот транспортный коридор важен не сам по себе, а для формирования новых рынков, – добавляет он. – Кроме рынка сырья это может быть рынок биоресурсов или туризма. Более того, этот коридор важен еще как основа для создания на нем хабов».

Начальник центра ледовой и гидрометеорологической информации ФГБУ «ААНИИ» Сергей Бресткин уверен в необходимости восстановления системы обеспечения судоходства по Северному морскому пути. По его словам, последние годы грузооборот по Севморпути начал увеличиваться впечатляющими темпами. Если в 2015 году объем перевозок по СМП составлял 5,4 млн тонн, в 2018-м – 19,7 млн тонн, то в 2019-м – уже 30 млн тонн. Быстрое увеличение грузопотока по СМП объясняется главным образом активным освоением месторождений углеводородного сырья и круглогодичным его вывозом из портов в западном и в перспективе в восточном направлениях. К настоящему моменту уже отработаны судоходные маршруты для крупнотоннажных судов по СМП. Основные из них – это атомный ледокол «50 лет Победы» и танкер-газовоз Christophe de

Margerie. «Они работают чрезвычайно эффективно и не нуждаются в ледокольной поддержке, – отмечает Сергей Бресткин. Второй танкер – это почти ледокол: прочность корпуса, энерговооруженность и специально сконструированная для ледовых условий пропульсивная установка позволят ему самостоятельно проходить льды толщиной до 2,1 метра».

Напомним, Christophe de Margerie был разработан специально для проекта «Ямал СПГ», осуществил свой первый коммерческий рейс, пройдя по Севморпути без ледокольной поддержки, и доставил СПГ из Европы в Южную Корею за 17 дней 15 часов. Таким образом, маршрут из Европы в Восточную и Юго–Восточную Азию по Севморпути позволяет сократить время транспортировки по сравнению с традиционным маршрутом в два раза. Это первый из 15 танкеров–газовозов для проекта «Ямал СПГ». Это тот случай, когда количество не должно сказаться на качестве. «Объем, ледовая проходимость судов, тоннаж, их размеры привели к тому, что ориентация главным образом на ледокольные проводки в зимнее время в юго–восточном секторе экономически нецелесообразны», – полагает Сергей Бресткин. Также он высказывает сомнение в необходимости круглогодичного сообщения по СМП. Три–четыре месяца в году море Лаптевых и Восточно–Сибирское море можно использовать лишь с помощью ледоколов. И затраты на проводки слишком велики – на это время разумнее и дешевле сделать перерыв, уверен эксперт.

От машин до дирижаблей

В Арктике есть место и другим видам транспорта. В частности, автомобильным перевозкам. Хотя, учитывая вечную мерзлоту, это не самый оптимальный вариант с точки зрения экономической эффективности: строительство в Арктике автомобильных дорог требует куда больше денег, чем в центральной части страны. «Сильные перепады температур воздействуют на покрытие, и, как показывает практика, почти все полотна нужно обновлять после морозов в минус 50°C», – поясняет Алексей Колодезников. Он также подчеркнул, что сейчас власти региона активно изучают новые технологии и возможности их применения. «Но остается проблема дороговизны этих методик. Многие технологии нам подходят, но доставка и укладка таких полотен обходится слишком дорого. Мы в поиске технологий, которые сможем использовать в рамках нашего бюджета», – говорит он.

К тому же в условиях Арктики и Крайнего Севера немаловажным вопросом является сохранение экологии и, в частности, почвенно–грунтового покрова тундровых растительных сообществ при использовании различных видов наземного транспорта. В настоящее время ведется разработка инновационных видов транспортных средств, снижающих нагрузку на поверхность и тем самым обеспечивающих сохранность почвенно–растительного покрова. Это различные гидросамолеты–амфибии, аппараты на статической воздушной подушке, экранопланы и экранолеты, а также дирижабли. Комплексное использование инновационных видов транспортных средств с разгрузкой веса аэродинамическими силами в будущем может обеспечить транспортное обслуживание по перевозке пассажиров, доставке грузов, оказанию медицинской помощи между населенными пунктами в Арктике и на Крайнем Севере, считают эксперты.

В частности, Московский авиационный институт и консорциум «Дирижабли Якутии» предлагают использовать свой опыт и научно–технический задел для решения логистических проблем изолированных и труднодоступных территорий с помощью дирижаблей. Этот проект получил поддержку в правительстве Республики Саха (Якутия). Впрочем, эта тема пока не входит в мейнстрим арктических задач, поскольку вопросов больше, чем ответов. Например, не разработана оптимальная модель дирижабля для эксплуатации в Арктике, не проведены ее испытания в реальных условиях. В результате пока и речи не идет об их массовом производстве, а самое главное – бизнес не видит в них перспективы, а инвестиции на создание этой индустрии с нуля нужны большие.

<http://transportrussia.ru/item/5475-dlya-biznesa-i-dlya-lyudej.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2020.12.03; МЕСТНЫЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ: ЕСТЬ ЗАДЕЛЫ ДЛЯ РОСТА

Развитие межрегиональной авиационной маршрутной сети как драйвера экономического роста территорий России стало темой пленарного заседания форума NAIS–2020.

Профессиональное сообщество обсудило вопросы совершенствования системы государственного регулирования развития авиации и авиационной деятельности, тарифообразования, эффективности субсидирования маршрутов, возможности и перспективы развития сети малых региональных аэропортов.

Достижения и проблемы

Как заявил на тот момент **заместитель министра** транспорта РФ Александр **Юрчик**, выбранная модель взаимоотношений между государством, бизнесом и профессиональным сообществом дает хороший результат: «Нам удалось переломить тренд преобладания международных перевозок над внутренними, сегодня 60% всех перевозок осуществляются внутри страны. Выросла доля воздушного транспорта в пассажирообороте: с 33% в 2011 году – до более 48% в 2018 году. По предварительным подсчетам, большая часть пассажирооборота страны осуществляется воздушным транспортом. По экспортному потенциалу транспорт в целом вышел на третье место среди всех отраслей и в настоящее время аккумулирует в себе более 20 млрд долларов США, из них 60% приходятся на воздушный транспорт».

Благодаря государственной системе субсидирования региональные перевозки за последние 10 лет (с 2009 по 2019 год) выросли в 4 раза, а объем выделяемых средств вырос только вдвое, что свидетельствует об эффективности использования государственных средств. В 2020 году на субсидирование региональных перевозок будут выделены почти 9 млрд руб.

В связи с реализацией в РФ проекта в сфере импортозамещения растет количество эксплуатируемых воздушных судов российского производства, при этом из 105 ВС более 30 самолетов эксплуатируются на Дальнем Востоке. Но этого крайне мало, необходимо завершить переоснащение старого парка ВС региональных и местных перевозок на новые российские воздушные суда.

Поскольку значительная часть внутренних местных и региональных перевозок осуществляется через аэропорты с малой интенсивностью, выстроена система казенных предприятий, которые полностью финансируются государством. Семь ФКП охватывают 73 аэропорта местных воздушных линий и 15 посадочных площадок.

Александр **Юрчик** подчеркнул, что межрегиональные, региональные и местные перевозки имеют особое значение для обеспечения связанности маршрутной сети на территории всей страны. Однако на фоне двукратного увеличения объема субсидирования внутренних воздушных перевозок сегмент местных перевозок стагнирует, их субсидирование осуществляется исключительно за счет местных бюджетов. В результате сокращается сеть опорных посадочных площадок, устаревает оборудование, в том числе в системе управления воздушным движением, усиливается дефицит кадров, особенно в местных аэропортах, в региональных и местных авиакомпаниях. «Низкая инвестиционная привлекательность небольших региональных аэропортов и полное отсутствие заинтересованности инвесторов в развитии местных аэропортов требуют поиска таких финансовых схем, которые позволят найти решения для их модернизации», – сказал **заместитель министра**.

Перед **Минтрансом** поставлена задача разработать механизмы для исправления этой ситуации, сформировать маршрутную сеть, которая включала бы в себя и аэропорты, и авиакомпании. Александр **Юрчик** представил новую скорректированную стратегию

региональных и местных воздушных перевозок, которую **Минтранс** будет предлагать включить в Транспортную стратегию РФ на период до 2035 года.

Безусловно, главная цель – повышение качества жизни граждан на основе комплексного развития всех сегментов авиaperезвозок: федеральных, региональных и местных.

Следующая цель – повышение транспортной связанности и доступности всей территории страны, укрепление ее единства, экономических и социальных связей, а также национальной безопасности за счет опережающего роста и развития эффективной системы региональных и местных авиaperезвозок. Необходимо, чтобы комплексное развитие сети региональных и местных перевозок было взаимоувязано с перевозками другими видами транспорта и существующей авиационной сетью.

Для повышения доступности и качества авиатранспортных услуг государство должно разработать нормативно–правовую модель рынка конкурентоспособных региональных и местных пассажирских авиaperезвозок. «Важно, чтобы эта модель учитывала совершенствование допуска к коммерческой деятельности в этой сфере, компенсировала потери в доходах авиатранспортных компаний, возникающие в результате государственного регулирования тарифов на пассажирские перевозки, сформировала требования к оптимизации взаимодействия всех видов транспорта и их материально–техническому обеспечению, а также физической и ценовой доступности авиатранспортных услуг для населения», – пояснил Александр **Юрчик**.

Как правило, запрос общества на дешевые авиауслуги связан с низкой покупательной способностью населения. В данной ситуации государство обязано или повышать жизненный уровень людей, или выстраивать компенсационную модель для незащищенных слоев. При формировании системы социальных требований, на основе которых можно выстроить компенсационную модель, необходимо установить минимальные социальные требования к транспортным услугам с учетом региональных особенностей.

Маршрутная сеть будет включать в себя коммерческие перевозки, выполняемые с финансовой поддержкой государства, коммерческие социальные перевозки и некоммерческие убыточные местные перевозки.

Для реализации поставленных задач в рамках КПМИ разработан федеральный проект «Развитие региональных аэропортов», в котором предполагается реконструкция целого ряда аэропортов, являющихся объектами обеспечения жизнедеятельности.

Важным инструментом при реализации проектов по развитию малоинтенсивных региональных аэропортов является государственно–частное партнерство, убежден Александр **Юрчик**: «Речь идет не о заведомо убыточных аэропортах, а о тех, которые в состоянии приносить прибыль, но вложения в их развитие создают серьезные проблемы для бизнеса».

Механизм субсидирования усовершенствуют

Переходя к теме субсидирования, Александр **Юрчик** отметил, что в секторе региональных авиaperезвозок **Минтранс** готов предложить порядка 10 инструментов совершенствования механизмов субсидирования авиалиний. При этом будет продолжена система льготного НДС на перевозки на внутренних линиях, особенно на региональных, минуя Москву.

Минтранс также готовит предложения по субсидированию дотационных регионов для организации местных перевозок, включению их в региональную и федеральную сеть, чтобы люди в сжатые сроки по разумной цене могли попасть в любой пункт на территории России. «Мы прекрасно понимаем, что без местных перевозок – этих «мелких ручейков» – не удастся создать полноценную систему. Без них люди в отдаленных местах чувствуют себя незащищенными, мы не можем бросить их на произвол судьбы. Необходимо выстроить такую модель, чтобы и в отдаленных уголках нашей Родины была обеспечена транспортная доступность», – заявил Александр **Юрчик**.

Действительно, в настоящее время за региональные, внутрирегиональные и местные перевозки отвечают регионы и муниципалитеты. Однако в рамках существующих бюджетных дефицитов многие субъекты Федерации не в состоянии выполнить свои обязательства перед населением. Возможности федерального бюджета тоже не безграничны. Как решить эту дилемму?

Очевидно, что количество заявок от регионов превзойдет возможности федерального бюджета, как это было при формировании программ субсидирования региональных перевозок, на которые из бюджета были выделены порядка 8,5 млрд руб., в то время как регионы и авиакомпании заявили потребность в размере 36 млрд руб., что в 4 раза превышало бюджетные возможности. «Мы видим, что пришло время поддержать регионы в субсидировании местных перевозок и развитии аэродромной инфраструктуры (местных аэропортов, вертолетных и посадочных площадок). Но чтобы это не вылилось в «парад желаний» региональных властей, необходимо задать им понятные критерии, на основе которых субъекты Федерации должны разработать собственные региональные программы развития авиационного сообщения. Важный принцип – соучастие регионов в этих программах, при этом 50% готова взять на себя Федерация. Это тот необходимый минимум, который позволит обеспечить население перевозками на отдаленных территориях, там, где им нет альтернативы или они отсутствуют как таковые», – заключил Александр Юрчик.

Член наблюдательного совета «Авиационный регистр Российской Федерации» Борис Алешин обратил внимание на разрыв между авиационной промышленностью и транспортниками. По его мнению, в разработке маршрутной сети должно участвовать экспертное сообщество: «Маршрутная сеть создаст альянс между промышленностью и эксплуатантами, станет сигналом для производителя, какую технику и в каком объеме выпускать. Надо внимательно провести ревизию всех субсидий. Если президент ставит задачу обеспечить субсидирование перевозок на Дальний Восток, то не надо ссылаться на дефицит денег».

«Никто не готов выполнять полеты из маленьких региональных аэропортов в большом количестве, так как это экономически нецелесообразно для авиакомпаний. Необходимо актуализировать нормативно–правовую базу в области наземного обслуживания в аэропортах, более тщательно производить отбор аэропортов, которые участвуют в программе субсидирования», – считает заместитель генерального директора по организации перевозок и наземному обеспечению авиакомпании «Сибирь» Никита Федорин. По его словам, качество сервиса в небольших региональных аэропортах не соответствует требованиям, которые предъявляют авиакомпании. Это системная проблема, требующая государственного вмешательства.

Эту точку зрения разделяет и президент «Utair – пассажирские авиалинии» Павел Пермяков: «Сегодня аэропорты не стремятся поддерживать региональную авиацию, так как наземное обслуживание маленького самолета в расчете на одно кресло обходится в разы дороже, поэтому необходимо внедрять системные скидки для авиакомпаний». Руководитель Utair высказал свою точку зрения и на существующий механизм субсидирования: «Когда механизм субсидирования маршрутной сети используют для того, чтобы помогать авиапрому, то никакой эффективности требовать нельзя, так как, с одной стороны, деньги дают на развитие маршрутов, с другой – на отечественную технику. Надо разделить эти вещи, четко сказать, что мы хотим стимулировать. Чтобы требовать эффективности, субсидии должны быть целевыми. Для развития авиапрома надо субсидировать лизинговые ставки, тогда авиаперевозчики будут сами брать эту технику и ставить ее на маршруты. Если у авиакомпании будет понимание проводимой долгосрочной политики и выстраивания маршрутной сети, тогда она придет с конкретным заказом. При этом должно быть много самолетов одного типа, тогда они будут дешевле в эксплуатации».

Генеральный директор УК «Аэропорты регионов» Евгений Чудновский высказался в пользу продления срока действия субсидий с одного года до пяти лет. По его мнению, сегодня программы субсидирования не позволяют рыночным игрокам прогнозировать получение субсидий и брать в лизинг самолеты.

Не жаловаться, а создавать условия

Тему продолжил руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Александр **Нерадько**. Сегодня 241 аэропорт и 2100 посадочных площадок готовы работать в комплексе и обеспечивать местные, региональные и магистральные воздушные перевозки. Однако, если региональные аэропорты имеют возможность существенно прирастать неавиационными видами деятельности, то местные аэропорты по понятным причинам такой возможности лишены. Например, анализ ситуации с перевозками на местных и региональных воздушных линиях в 4 федеральных округах, для которых характерна большая площадь труднодоступных территорий, – Северо-Западном, Уральском, Сибирском и Дальневосточном – показал, что 93 аэропорта регионального значения закончили 2019 год с увеличением пассажиропотока, а 65 аэропортов местных воздушных линий – с отрицательным результатом. Очевидно, что без государственной поддержки местных воздушных линий, особенно в дотационных регионах, увеличить пассажиропоток не удастся.

В настоящее время в учебных заведениях гражданской авиации проходят обучение около 27 тыс. студентов и курсантов по большому спектру профессиональной подготовки. Глава **Росавиации** обратил внимание на то, что многие субъекты РФ сетуют на сложности с привлечением молодых специалистов на работу в местные аэропорты и авиакомпании. Как сделать так, чтобы направить вчерашних курсантов в регионы для развития региональных и местных воздушных линий? Может, на этапе поступления продумать механизм заключения государственного контракта с будущим пилотом и обязать его отработать в течение нескольких лет в одной из авиакомпаний, вернуться к системе распределения? «Регионам нужно не жаловаться, а создавать условия для будущих летчиков и наземного персонала», – констатировал Александр **Нерадько** и привел в пример авиакомпанию на Камчатке, которая предоставляет выпускнику летного училища квартиру, оплачивает часть расходов на дальнейшее повышение квалификации, чему активно способствуют и местные власти.

Низкий старт

Серьезную проблему для развития местных воздушных перевозок представляет устаревший парк самолетов. По программам субсидирования в 2019 году были приобретены 11 воздушных судов. При этом для развития местных воздушных авиалиний необходимы современные воздушные суда небольшой пассажироместимости от 9 до 70 мест и самолеты с унифицированным шасси, которые могли бы использоваться на грунтовых аэродромах. На подходе самолет Ил-114, легкий многоцелевой самолет на замену Ан-2, серийное производство которого будет развернуто уже совсем скоро.

Это подтвердил и генеральный директор ПАО «Ил» Юрий Грудинин: «Мы готовы к серийному производству турбовинтового самолета Ил-114-300. Его окончательная сборка будет осуществлена на Луховицком авиазаводе им. П.А. Воронина. Поставщик агрегатов – авиазавод РСК «МиГ» «Сокол» в Нижнем Новгороде. В конце марта – начале апреля будет собран первый опытный образец для проведения сертификационных испытаний. Ищем пути для скорейшего внедрения самолета на межрегиональный рынок, провели переговоры с потенциальными заказчиками – авиакомпаниями и лизинговыми компаниями. Новую версию регионального турбовинтового Ил-114-300 вместимостью от 50 до 68 мест планируем сертифицировать в 2022 году. Этот самолет будет максимально привлекательным для авиакомпаний с точки зрения эксплуатационных расходов и ценообразования».

«Мы будем работать над развитием механизмов государственной поддержки и приобретения ВС этого типа, чтобы увеличить движение по местным воздушным линиям. На достаточно высоком уровне находится и вертолетостроение: заводы в Улан-Удэ и в Казани способны производить более 200 машин в год, на подходе многоцелевой вертолет К-62 и серийное производство Ми-38. Поэтому экономические заделы для роста авиации по местным воздушным линиям как драйвера дальнейшего развития секторов авиации у нас есть», – заверил Александр Нерадько.

<http://transportrussia.ru/item/5474-mestnye-aviaperevozki-est-zadely-dlya-rosta.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЕЛАТИНА; 2020.12.03; ОСТАНАВЛИВАТЬСЯ НЕЛЬЗЯ!

Проект Нижегородского низконапорного гидроузла должен быть реализован в срок.

В Нижнем Новгороде состоялось заседание Общественного совета Волжского бассейна, прошедшее под председательством руководителя ФБУ «Администрация Волжского бассейна» Дмитрия Бессмертного.

В мероприятии приняли участие представители судоходных компаний, филиала Российского речного регистра, Приволжской транспортной прокуратуры, научных, учебных, общественных организаций.

Один из вопросов повестки расширенного заседания совета – о реализации проекта Нижегородского низконапорного гидроузла уже давно актуален для представителей речного сообщества. Генеральный директор Чебоксарского порта Ванифатий Шайкин рассказал, что флот порта перевозит металллом по маршруту Чебоксары – Череповец с обратной загрузкой щебнем на осадку 2,6 м. В навигацию 2018–2019 гг. перевезены более 40 000 т груза. Однако прохождение судов на участке Городец – Нижний Новгород задерживается в среднем до 5 суток. Простои флота на этом участке составили 30 суток. Сохранение сквозного транзитного судоходства с гарантированными глубинами жизненно необходимо речникам.

Руководитель **Росморречфлота** Александр Пошивай, не первый раз принимавший участие в заседании такого формата, отметил большую работу всех заинтересованных в реализации проекта Нижегородского низконапорного гидроузла – важного стратегического объекта на Верхней Волге. Он обратил внимание речников на возникшие в ходе реализации второго этапа проектирования ННГУ разногласия с региональными властями. По его мнению, в разговорах, многократных обсуждениях одних и тех же вопросов, многие из которых порой лишены здравого смысла, бесперспективных и научно не обоснованных вариантов решения проблемы уходит время. Бесценное время. По словам Александра Пошивая, в случае срыва сроков начала реализации проекта до 1 января 2021 года, утвержденных Правительством РФ, ННГУ может «выпасть» из Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. Задача поставлена, ее нужно выполнить. И это должно стать главным принципом в работе заинтересованных и задействованных в процессе реализации проекта организаций и ведомств всех уровней.

На заседании говорилось о том, что в ходе совместной работы возникали противоречия с руководством Нижегородской области, когда речь заходила о суммах на компенсационные мероприятия для Балахны. Член Общественного совета Волжского бассейна, председатель совета директоров АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» Александр Шишкин напомнил участникам заседания о том, как в далеком 1956 году, когда была введена в строй Горьковская ГЭС, была сделана вся инженерная защитная инфраструктура Балахны. В ее проект входили надежные защитные инженерные сооружения: дренажи, ливневка и др. Однако на совещании, проходившем осенью прошлого года у губернатора Нижегородской области, к удивлению многих прозвучало заявление главы Балахны о том, что от этих сооружений не осталось ничего и в помине.

Спрашивается, куда утекли средства, выделявшиеся многие годы на поддержание защитных сооружений в технически годном состоянии?.. С этим вопросом надо еще разобраться.

И на другой аспект проблемы обратил внимание Александр Шишкин. За многие годы на этом участке глубины просели на 130 см. Проект ННГУ предполагает подъем на 180 см. Разница в 50 см. Всего! И из них оппоненты проекта делают проблему огромного масштаба. Однако проблема, утверждают специалисты–гидротехники, не в этом, а в том, что отсутствуют ливневка и дренажи. Они либо не помнят, либо в силу того, что не проживают на этой территории, не знают, что почти каждую весну в период паводка вода в этом районе поднимается на уровни, превышающие отметку 180 см. И никто не бьет тревогу, не кричит «караул, тонем!». По мнению Александра Шишкина, сейчас нужно вести системную работу с населением, довести до людей, проживающих на территориях, попадающих в зону строительства, достоверную и понятную всем, от мала до велика, информацию.

Если кто–то опасается большой воды, то речников заботит ее нехватка. По прогнозам руководителя Верхне–Волжского бассейнового водного управления Александра Барина, навигация будет, видимо, маловодной. При отсутствии снежных запасов пополнение Рыбинского и Горьковского водохранилищ, питающих Волгу, идет за счет отдачи грунтовых вод. Этих запасов, по оценке Александра Барина, для надежного обеспечения нужд судоходства пока недостаточно.

С вопросом о ценах на водопользование акваторией выступил учредитель АО «Ульяновский речной порт» Марат Якупов, акцентировав внимание участников заседания на том, что после очередного повышения они стали значительно превышать земельный налог. За последние пять лет рост в среднем в 20 раз! И эта ситуация характерна для всех волжских портов, она не способствует развитию потенциала портового сегмента речного бизнеса. Портовики возлагают надежду на то, что подготовленное ими обращение в Минприроды подобно воде, которая точит камень, поможет решить эту проблему.

Среди обсуждаемых речным сообществом вопросов на заседании Общественного совета были подняты вопросы, касающиеся внесения поправок в законодательные акты, вопросы, связанные с работой судоводителей, в частности, о разработке схем формирования типовых составов, мониторинге функционирования судовых АИСов, практике контроля за случаями несанкционированного их отключения, об обеспечении качественной, безотказной связи в Волжском бассейне.

Подводя итоги заседания, Дмитрий Бессмертный отметил важность принятых на совете решений и призвал представителей судоходных компаний оказывать поддержку процессу реализации в установленные сроки федерального проекта, который призван значительно увеличить пропускную способность внутренних водных путей. Первыми откликнулись портовики Чувашии.

ООО «ВолгоТранс», под оперативным управлением которого находятся 22 единицы крупнотоннажного флота, заинтересовано в реализации проекта не менее других, если не более. Компания подписала соглашение с АО «Объединенная судостроительная корпорация» на строительство более 30 единиц нового современного крупнотоннажного флота, в том числе на верфях Нижегородской области (АО «Красное Сормово» и АО «Окская судовой верфь»). Только на Окской судовой верфи в этом году будут сданы 5 крупнотоннажных судов. Кроме этого, в портфеле заказов компании – строящиеся на ЦКБ им. Алексеева скоростные пассажирские теплоходы. Строительство именно такого флота было начато с учетом реализации проекта Нижегородского низконапорного гидроузла и увеличения гарантированных глубин и пропускной способности на участке Городец – Нижний Новгород.

В судоходной компании «Прайм Шиппинг» всячески поддерживают усилия, прилагаемые Росморречфлотом и администрацией Волжского бассейна, и надеются, что проект ННГУ будет реализован в установленные сроки.

В судоходной компании «Ярбункер», занимающейся перевозкой нефтепродуктов в морских и речных районах, в том числе и на участке Нижний Новгород – Ярославль, отмечают: городское маловодье ощутимо бьет по экономике компании, так как суда идут либо с недогрузом, либо вынуждены простаивать по нескольку суток в ожидании попуска воды через Городецкий гидроузел.

Загрузка судов при условии благоприятного развития грузовой базы, по оценкам менеджеров ЗАО «БашВолготанкер», может увеличиться на 400 тыс. т и составить около 1,2 млн т. Приращение объемов грузоперевозок компании в северо–западном направлении может составить до 500 тыс. т.

<http://transportrussia.ru/item/5473-ostanavlivatsya-nelzya.html>

КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ГРИШИНА, ИВАН БУРАНОВ; 2020.13.03; ОСАГО ПРОЕДЕТСЯ ПО НАРУШИТЕЛЯМ; ЗА ПЛОХОЕ ПОВЕДЕНИЕ НА ДОРОГЕ ПРИДЕТСЯ ДОПЛАТИТЬ

Госдума приняла в четверг в первом чтении поправки к закону об ОСАГО, позволяющие страховщикам увеличивать цену полиса для грубых нарушителей правил дорожного движения (ПДД). Впрочем, страховщики смогут выставлять надбавки только за нарушения, оформленные сотрудниками ГИБДД, притом что 85% штрафов выписываются с использованием камер. Положение нарушителей, оформленных «вручную», будет ухудшено еще и тем, что страховщики переложат на них потери от девальвации рубля при оплате автозапчастей для ремонта по полису ОСАГО.

Депутаты Госдумы приняли в первом чтении законопроект, который продолжает реформу по индивидуализации тарифа ОСАГО. Изначально этот этап реформы задумывался Минфином как весьма масштабный — с увеличением лимита выплат по ущербу жизни и здоровью в четыре раза, отказом от коэффициентов мощности и территории и введением коэффициента нарушений ПДД. Однако депутаты из-за опасения роста тарифов заморозили эти изменения и внесли свою версию поправок, в которых есть лишь коэффициент нарушений. Эта версия и была принята в четверг.

Как следует из поправок, страховщики в рамках тарифного коридора, установленного ЦБ (сейчас это 2746–4942 руб.), вправе повышать стоимость полиса для водителей, которые неоднократно в течение года привлекались к административной ответственности за четыре вида грубых нарушений ПДД:

проезд на запрещающий сигнал светофора или жест регулировщика,

превышение скорости более чем на 60 км/ч,

выезд на встречную полосу,

управление автомобилем в состоянии алкогольного и наркотического опьянения.

Эти нарушения могут учитываться страховщиками при расчете цены полиса только в случае, если они были оформлены «вручную» инспектором ГИБДД. Нарушения, зафиксированные камерами, на цену полиса не повлияют. Максимальная же цена страховки не может превышать трехкратного максимального значения базовой ставки тарифа, умноженного на коэффициенты территории, возраста-стажа, аварийности и так далее.

Соавтор проекта депутат Алексей Изотов в четверг был вынужден отвечать на вопросы о том, не пойдет ли он на пользу исключительно страховщикам. Депутат заверил, что индивидуализация тарифа выгодна для «благонадежных» водителей, но ударит по нарушителям. По его словам, с января 2019 года, старта первого этапа либерализации тарифов ОСАГО, средняя стоимость полиса в стране снизилась на 5,3% по всем автомобилям, на 3,7% — для владельцев легкового транспорта.

В ЦБ “Ъ” сообщили, что регулятор поддерживает принятый в первом чтении законопроект.

«С нашей точки зрения, наиболее значимым моментом реформы является индивидуализация тарифа, и его ключевым условием будет право страховой компании назначать тариф в пределах коридора. Фактор соблюдения автовладельцем ПДД будет учитываться каждым страховщиком самостоятельно»,— сказали там.

ГИБДД не публикует сведений, сколько нарушений из числа попавших в законопроект фиксируется камерами, сколько — инспекторами. В 2019 году из 142,1 млн штрафов без участия камер было вынесено около 20 млн постановлений (примерно 15%). Если грубое нарушение зафиксировано инспектором, то материалы, как правило, направляются в суд. За пьяное вождение в 2019 году было передано в суды более 260 тыс. дел. За выезд на встречную полосу суды ежегодно наказывают 150–200 тыс. водителей, за превышение скорости на 60 км/ч — 2,5–3 тыс. (данные судебного департамента Верховного суда). Как говорит координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов, повышение стоимости ОСАГО коснется 5–10% водителей, при условии что они попадутся на нарушении инспектору ГИБДД.

Президент Российского союза автостраховщиков Игорь Юргенс не ожидает существенного влияния поправок на общий показатель сборов страховщиков по ОСАГО (213,9 млрд руб. в 2019 году). «Страховые премии по договорам перераспределятся,— говорит он,— убыточные клиенты должны платить больше, а аккуратные водители — меньше. А вот резкое изменение курса доллара к рублю наверняка скажется на выплатах». По оценке Петра Шкуматова, в ситуации, когда большая часть автокомпонентов приобретается за валюту, страховщики столкнутся с ростом выплат и искушением установить тарифы по верхней границе коридора. «Но в условиях конкуренции на неубыточных территориях, таких как Москва, компании предпочтут за счет прибыли сдерживать цены для аккуратных водителей,— считает он.— Грубым же нарушителям ПДД, что называется, «прилетит с двух сторон»: за поведение на дороге и за падение рубля».

<https://www.kommersant.ru/doc/4285395>

ИНТЕРФАКС; 2020.12.03; ГОСДУМА ПРИНЯЛА В I ЧТЕНИИ ПРОЕКТ ПОПРАВОК В ОСАГО О ПОВЫШАЮЩИХ КОЭФФИЦИЕНТАХ ЗА ГРУБЫЕ НАРУШЕНИЯ ПДД

Госдума приняла в первом чтении депутатский законопроект с поправками об ОСАГО, который открывает новый этап реформирования «автогражданки».

После долгих дискуссий в 2019 году, правительство отозвало свой более радикальный проект изменений в ОСАГО, которые, в частности предполагали увеличение выплат по ОСАГО пострадавшим в ДТП до 2 млн рублей с 500 тыс. рублей.

В итоге правительство РФ поддержало более консервативный проект изменений в ОСАГО, предложенный депутатами, пояснив в своем заключении, что он «позволит реализовать потенциал применения скидок и надбавок в зависимости от аварийности вождения в качестве экономического стимула к повышению безопасности дорожного движения».

Проект депутатских поправок в ОСАГО включает предложения законодателей учитывать при определении тарифа в ОСАГО степень агрессивности вождения и соблюдения водителем правил дорожного движения. При этом речь идет о нарушениях, выявленных сотрудниками дорожной полиции, а не с использованием камер слежения. В случае допущения грубых нарушений водителями (проезд на красный свет, вождение в нетрезвом виде, значительное превышение скорости, которые повлекли административные взыскания) страховщик получит право использовать повышающий коэффициент при расчете тарифа по полису ОСАГО.

Некоторую дополнительную свободу получают автостраховщики при установлении индивидуальных региональных коэффициентов для водителей после принятия депутатами поправок в ОСАГО.

Первый этап реформы ОСАГО был проведен в начале прошлого года. Согласно поправкам в закон, тарифный коридор по обязательной «автогражданке» был расширен на 20% вверх и вниз. Кроме того, был реформирован коэффициент «возраст-стаж» - вместо 4 градаций возраста и стажа он стал включать 58 градаций. Также в соответствии с этими изменениями с 1 апреля 2019 года была проведена реформа коэффициента «бонус-малус».

На ту же тему:

<https://www.mskagency.ru/materials/2981355>

<https://rg.ru/2020/03/12/gosduma-progolosovala-za-reformu-osago.html>

ТАСС; 2020.12.03; «ОПОРА РОССИИ» ПРЕДЛОЖИЛА ВЗВЕШЕННО ПОДОЙТИ К ИЗМЕНЕНИЮ ШТРАФОВ ДЛЯ БИЗНЕСА В ПРОЕКТЕ КОАП

Бизнес-объединение «Опора России» предлагает взвешенно подойти к изменению штрафов для предпринимателей в проекте Кодекса РФ об административных правонарушениях. Об этом сообщил в четверг ТАСС глава организации Александр Калинин.

Минюст 30 января опубликовал проекты Кодекса РФ об административных правонарушениях и процессуального КоАП, которые должны прийти на смену действующему кодексу, а также проект закона о введении их в действие. Новые кодексы предлагается ввести в действие с 1 января 2021 года. Российский бизнес-омбудсмен Борис Титов в своем письме председателю правительства Михаилу Мишустину на этой неделе заявил, что принятие нового КоАП и проекта процессуального кодекса несет риски для дальнейшего развития малого и среднего бизнеса в стране, в частности, из-за «существенного увеличения размеров административных штрафов».

«Мы крайне обеспокоены проектом нового Кодекса об административных правонарушениях. Наши эксперты готовили аналитику, и мы разделяем озабоченность с бизнес-омбудсменом. Там по многим статьям очень серьезное идет повышение штрафов. Здесь точно нужно взвешенно подойти к проекту нового КоАП», - отметил Калинин.

Наиболее существенно, по его словам, повысить штрафы предложил Минтранс. «У нас за нарушения на весогабаритном контроле - штраф для дальнобойщика 130 тыс., плюс еще для грузоотправителя столько же. И это только при проезде одной рамки. Мы задаем вопрос: откуда такие штрафы Минтранс придумал?», - сказал глава «Опоры России».

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин, ранее комментируя проект нового КоАП, призвал осторожнее подходить к повышению штрафов. В Госдуме предлагали не допустить спешки при подготовке редакции в проект. О том, что документ будет дорабатываться с учетом предложений, в том числе предпринимательских объединений, говорил 10 марта замминистра юстиции РФ Денис Новак.

РИА НОВОСТИ; 2020.12.03; СТРОИТЕЛЬСТВО КАНАТНОЙ ДОРОГИ ЧЕРЕЗ АМУР ВОЗОБНОВИТСЯ В МАЕ

Строительство канатной дороги Хэйхэ–Благовещенск возобновится в мае. Китайская и российская стороны приступят к строительству двух конечных точек, где будут расположены здания таможенного досмотра и паспортного контроля.

«Проект реализуется в соответствии с графиком, никаких задержек нет», – сообщил гендиректор китайской компании-инвестора «Циньлунган».

Проектируемая длина канатной дороги - 972 метра. В каждую кабину канатной дороги сможет войти до 110 пассажиров. Ожидается, что пассажиропоток на ней составит 1800

человек в час. В год она сможет перевозить до 6 миллионов человек. Общие инвестиции в проект составляют около 570 миллионов юаней (порядка 83 миллионов долларов).

Ранее губернатор Амурской области Василий Орлов сообщил, что дорогу планируется достроить к 2021 году. По его словам, повышение инфраструктурной взаимосвязанности между пограничными регионами России и Китая «превращают их естественные преимущества в преимущества конкурентные».

<https://ria.ru/20200312/1568495170.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.13.03; МИНОБРНАУКИ ПОДДЕРЖАЛО ИДЕЮ «АСПИРАНТСКОГО ПРОЕЗДНОГО»

Минобрнауки поддержало идею ввести в России проездной для аспирантов, чтобы они могли бесплатно добраться до защиты или предзащиты диссертации, если диссертационный совет находится в другом городе, следует из письма главы ведомства Валерия Фалькова.

Копия документа имеется в распоряжении РИА Новости.

Ранее зампред комитета Госдумы по образованию и науке Борис Чернышов (ЛДПР) направил письмо с соответствующим предложением генеральному директору «РЖД» Олегу Белозерову и вице-премьеру Татьяне Голиковой. Депутат предложил за счёт средств федерального бюджета оплачивать билет в оба конца, действующий на две поездки: на предзащиту и на защиту кандидатской диссертации. Голикова поручила главам Минобрнауки, **Минтранса** и Минфина проработать эту идею.

«Минобрнауки России считает возможным поддержать Вашу инициативу об установлении льгот на оплату проезда к месту защиты диссертации для аспирантов, а также полагает целесообразным распространить ее наиболее широкий контингент молодых ученых», - говорится в ответе Фалькова депутату.

Министр в своем письме отмечает, что введение «аспирантского проездного» повлечет возникновение дополнительных расходов федерального бюджета. Поэтому такая льгота может быть введена только с начала следующего финансового года либо в текущем финансовом году после внесения поправок в бюджет - при наличии источников дополнительных поступлений в бюджет и при сокращении бюджетных ассигнований по отдельным статьям расходов бюджета.

«Дополнительно потребуется проработка механизмов компенсации транспортных расходов соискателю ученой степени и выпадающих доходов транспортным компаниям, видов и форм предоставления транспортной услуги в зависимости от расстояния до места защиты диссертации», - говорится в письме.

В свою очередь «РЖД» заявило о готовности выполнить решение о льготах для аспирантов, если оно будет принято. Копия письма также имеется в распоряжении агентства.

«В случае внесения изменений в действующее законодательство в части установления бесплатного проезда на предзащиту и на защиту кандидатской диссертации за счет средств федерального бюджета, холдинг «РЖД» готов выполнить данное решение в полном объеме», - говорится в письме за подписью заместителя гендиректора **РЖД** Дмитрия Пегова.

<https://ria.ru/20200313/1568524532.html>

ПРАЙМ; 2020.12.03; КАБМИН ВЫДЕЛИТ ИЗ РЕЗЕРВА ДЕНЬГИ ДЛЯ ОБНОВЛЕНИЯ ПАРКА ПОЕЗДОВ В КРЫМУ - МИШУСТИН

Правительство РФ выделяет из резерва около 7,3 миллиарда рублей для развития инфраструктуры в Крыму: порядка 6,7 миллиарда рублей предназначено для обновления парка поездов, остальная часть средств пойдет на капремонт многоквартирных домов, заявил глава кабмина **Михаил Мишустин**.

На заседании в четверг члены правительства рассматривают вопрос о выделении в нынешнем году Минстрою, **Росавтодору** и **Росжелдору** до 7,3 миллиарда рублей для финансирования мероприятий на территории Крыма и Севастополя.

«Президент поручил нам направить дополнительные средства на развитие инфраструктуры крымского полуострова. Сегодня из резервного фонда правительства выделим около 7,3 миллиарда рублей, основная часть из которых - 6,7 миллиарда рублей - будут использованы для обновления парка пригородных поездов и поездов дальнего следования. Остальные средства пойдут на капитальный ремонт многоквартирных домов», - сообщил **Мишустин** в начале заседания.

По его словам, все эти меры помогут сделать поездки и отдых в Крыму и Севастополе более комфортными, тем более с учетом скорого открытия туристического сезона.

ТАСС; 2020.12.03; РЖД ПРЕДЛАГАЮТ УСТАНОВЛИВАТЬ ЦЕНУ БИЛЕТОВ НА ЭЛЕКТРИЧКИ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ СПОСОБА ПОКУПКИ

РЖД предлагают дифференцировать цены на билеты в пригородном сообщении в зависимости от способа приобретения билета, дня недели и времени поездки, сообщил замглавы **РЖД** Дмитрий Пегов в ходе слушаний, посвященных пригородному сообщению, которые прошли в Общественной палате РФ.

«Важнейшим конкурентным преимуществом любой услуги является цена билета, которую в пригородном сообщении предлагается дифференцировать в зависимости от категории поезда, способа приобретения билетов, дня недели и времени совершения поездки», - сказал он.

В европейских странах, отметил Пегов, применение дифференцированных тарифов не перевозку пассажиров в пригородном железнодорожном сообщении является распространенной практикой. Например, приобретая проездной документ в мобильном приложении, пассажир платит наименьшую цену, в кассе - наибольшую.

«Данный подход позволит оптимизировать расходы перевозчиков по продаже проездных документов, прежде всего, за счет использования безбумажных, безкассовых и безналичных способов оплаты», - сказал он.

Замглавы **РЖД** указал на то, что в законодательстве отсутствует норма, регулирующая право органов исполнительной власти субъектов РФ устанавливать дифференцированные тарифы на железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении. «В целях применения дифференцированных тарифов в качестве универсальной нормы для всех субъектов РФ предлагается внести соответствующие изменения в правила перевозки пассажиров в части установления дифференцированных тарифов в соответствии со способом приобретения проездных документов», - заключил Пегов.

<https://tass.ru/ekonomika/7961253>

ТАСС; 2020.12.03; РЖД ПРЕДЛАГАЮТ СДЕЛАТЬ ПРОЕЗД В ЭЛЕКТРИЧКАХ ДЛЯ ДЕТЕЙ 5-7 ЛЕТ БЕСПЛАТНЫМ ПО ВСЕЙ СТРАНЕ

РЖД предлагают унифицировать льготу на проезд в пригородном железнодорожном сообщении для детей от пяти до семи лет и сделать его бесплатным по всей стране. Об этом сообщил замглавы холдинга Дмитрий Пегов во время слушаний, посвященных пригородному сообщению, которые прошли в Общественной палате РФ.

Как отметил замглавы **РЖД**, сейчас на территории 15 субъектов РФ льготный тариф на перевозку детей в возрасте от 5 до 7 лет не установлен. Например, в Краснодарском крае перевозка детей оплачивается по полному тарифу, в других субъектах РФ проезд детей оплачивается в размере от 25% до 50% от полной стоимости билета.

«В целях приведения к единому порядку при предоставлении бесплатного проезда детей в возрасте от 5 до 7 лет предлагается внести соответствующие изменения в Устав

железнодорожного транспорта РФ, пересматривающие бесплатный проезд детей в возрасте не старше семи лет», - сказал он.

<https://tass.ru/ekonomika/7961455>

ТАСС; 2020.12.03; ЭЛЕКТРОПОЕЗДА «ЛАСТОЧКА» ВЫЙДУТ НА МАРШРУТ ЕКАТЕРИНБУРГ - КУРГАН С 1 АПРЕЛЯ

Скоростной электропоезд «Ласточка» начнет курсировать между Екатеринбург и Курганом с 1 апреля 2020 года. Об этом в четверг сообщается в материалах пресс-службы ОАО «РЖД».

«Электропоезд «Ласточка» с 1 апреля выйдет на новый маршрут Курган - Екатеринбург - Курган. Она будет отправляться из Кургана ежедневно в 6:45 и прибывать в Екатеринбург в 12:07. Время в пути составит 5 часов 22 минуты. В обратном направлении из Екатеринбурга поезд отправится в 18:50 и прибудет в Курган в 23:48 (менее пяти часов в пути)», - говорится в сообщении.

Электропоезд будет останавливаться на станциях Кособродск, Каргаполье, Шадринск, Далматово, Катайск, Колчедан, Каменск-Уральский, Кольцово, Шарташ и на остановочном пункте 352 км.

На указанном маршруте будут действовать все виды льгот, установленные для пассажирских поездов дальнего следования.

На сегодняшний день два состава «Ласточек» курсируют по маршруту Екатеринбург - Пермь и Екатеринбург - Тюмень. Указанные рейсы электропоезд выполняет с 9 декабря 2019 года.

<https://tass.ru/ural-news/7956439>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Stala-izvestna-data-zapuska-Lastochki-iz-Kurgana-v-Ekaterinburg-2020-03-12/>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.12.03; КОЛИЧЕСТВО ДТП НА ПЕРЕЕЗДАХ МЖД СОКРАТИЛОСЬ В ЯНВАРЕ-ФЕВРАЛЕ ДО ТРЕХ ИНЦИДЕНТОВ

Количество дорожно-транспортных происшествий (ДТП), произошедших на переездах Московской железной дороги (МЖД), в январе-феврале сократилось вдвое - до трех инцидентов. Об этом сообщили в пресс-службе магистрали.

«Количество столкновений автомобилей с поездами на железнодорожных переездах в границах Московской железной дороги с начала 2020 года снизилось по сравнению с аналогичным периодом 2019 года с шести до трех случаев, в том числе уменьшилось количество пострадавших с трех до двух человек. Все пострадавшие - водители и пассажиры автомобильного транспорта», - говорится в сообщении.

Уточняется, что основной причиной ДТП является нарушение автомобилистами правил дорожного движения при пересечении железнодорожных путей.

Для предупреждения дорожно-транспортных происшествий железнодорожники ведут комплексную работу: капитальный и текущий ремонт железнодорожных переездов, оборудование дополнительными устройствами безопасности, а также совместные с ГИБДД рейды. До конца года запланирован ремонт около 372 переездов.

«Московская железная дорога призывает автомобилистов соблюдать правила дорожного движения при пересечении переездов. Помните, что поезд мгновенно не остановить, а нарушение может привести к непредсказуемым последствиям», - говорится в сообщении.

Ранее «Радио 1» сообщало, что аварийность на переездах МЖД в 2019 году снизилась на 17,5%.

<https://www.mskagency.ru/materials/2981217>

ТАСС; 2020.12.03; ЗАДЕРЖАН ПОДОЗРЕВАЕМЫЙ ПО ДЕЛУ О ХИЩЕНИЯХ ПРИ ПРОЕКТИРОВАНИИ НИЖЕГОРОДСКОГО ГИДРОУЗЛА

Правоохранительные органы задержали подозреваемого по делу о хищении 30 млн рублей при проектировании нижегородского гидроузла. Об этом сообщил в четверг журналистам Приволжский транспортный прокурор Тимур Кебеков в ходе встречи с представителями общественности и СМИ в Нижнем Новгороде.

3 марта стало известно о возбуждении уголовных дел по статьям о мошенничестве и отмыывании денежных средств по факту хищения 30 млн рублей, выделенных на проектирование гидроузла. Следствие проверяет версию о том, что в результате мошеннических схем было похищено около 300 млн рублей.

«Расследование этого дела сейчас в активной фазе, буквально несколько дней назад был задержан человек по этому делу», - отметил транспортный прокурор. Он не уточнил данные о личности задержанного, но при этом пояснил, что речь не идет о руководстве генподрядчика - ООО «Техтрансстрой».

Кебеков добавил, что у органов следствия и прокуратуры «очень много вопросов к качеству самого проекта, который был разработан и до настоящего времени находится в Главгосэкспертизе». Проект находится на рассмотрении Главгосэкспертизы с августа 2019 года, хотя положительное или отрицательное заключение по экспертизе должно быть вынесено в течение месяца, добавил прокурор.

«Нам важно, чтобы проект был доработан, если речь идет о строительстве низконапорного гидроузла, то все иски, связанные с этим строительством, должны быть в этом проекте учтены», - добавил он.

Строительство нижегородского низконапорного узла, стоимость которого оценивается в 43,4 млрд рублей, необходимо из-за обмеления Волги. Гидроузел также призван обеспечить судоходство между Нижним Новгородом и Городцом. В августе 2019 года **Росморречфлот** предложил перенаправить в пользу **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** 12,6 млрд рублей, заложенных в бюджете РФ на строительство нижегородского и багаевского гидроузлов, перераспределение средства связано со сдвигом сроков реализации проектов.

ПРАЙМ; 2020.12.03; РЕКОНСТРУКЦИЯ ГИДРОУЗЛА БЕЛОМУТ НА ОКЕ ЗАВЕРШИТСЯ К НАВИГАЦИИ - ГЕНПОДРЯДЧИК

Реконструкцию гидроузла Белоомут на Оке планируется завершить к открытию навигации 2020 года, сообщили РИА Новости в пресс-службе генподрядчика ФГБУ «Морспасслужба».

«Канал имени Москвы» в сентябре выбрал ФГБУ «Морспасслужба» генподрядчиком на завершение работ по реконструкции гидроузла Белоомут на сумму 477,7 миллиона рублей. В октябре в «Морспасслужбе агентству» сообщали, что реконструкцию планируется завершить до 25 марта 2020 года.

«Технология строительства не позволяет подгонять или догонять намеченные сроки. Отставание было еще по осени. Но условное, от даты, которую мы намечали. Строители планировали за счет второстепенных работ догнать. Но не удалось. Планировали к началу паводка, но реально, не нарушая технологии, обязаны завершить к началу навигации (2020 года - ред.)», - сообщили в пресс-службе.

Контракт на реконструкцию гидроузла Белоомут стоимостью 5,54 миллиарда рублей был заключен в октябре 2015 года. Генподрядчиком выступал ФГУП «Атэкс». Заказчиком проекта является **Росморречфлот**, застройщиком - «Канал имени Москвы», генпроектировщиком - «Акватик». Согласно госконтракту, сдача объекта должна была произойти еще в январе 2019 года. Строительно-монтажные работы в рамках реконструкции гидроузла Белоомут на реке Оке были остановлены 9 апреля 2019 года по

причине банкротства генподрядчика - ФГУП «Атэкс», контракт с компанией был расторгнут. Канал Москвы сообщил ранее, что ввод гидроузла сдвинут на 2020 год. Гидроузел Белоомут был построен на реке Оке одновременно с гидроузлом Кузьминск в 1911-1915 годы. Реконструкция Белоомута позволит решить проблему мелководья на реке Оке. Новая плотина должна постепенно увеличить гарантированные судоходные глубины на 76 сантиметров и обеспечить таким образом стабильную навигацию для крупного флота - пассажирского и грузового.

ИНТЕРФАКС; 2020.12.03; АЭРОФЛОТ СООБЩИЛ О СНИЖЕНИИ ТАРИФОВ В ЭКОНОМ-КЛАССЕ НА ВСЕХ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСАХ

«Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) снизил тарифы класса «Эконом» на всех своих международных рейсах, сообщила компания.

«Тарифы снижены на всех международных воздушных линиях с отправлением из пунктов РФ. Общая стоимость перевозки, номинированная в евро (включая топливный сбор), снизится в среднем на 10%. Новые тарифы применяются в отношении рейсов, которые выполняет ПАО «Аэрофлот», а также находящиеся под его коммерческим управлением дочерние компании. Новые тарифы действуют во всех каналах продаж», - говорится в сообщении.

Как уточняется, снижение не распространяется на полеты в более высоких классах обслуживания - «Комфорт» и «Бизнес».

«Этот шаг направлен на поддержание доступности авиаперелетов», - говорится в сообщении.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/aeroflot-snizil-stoimost-biletov-na-mezhdunarodnie-reisi---2020-03-12/>

ТАСС; 2020.12.03; АВИАКОМПАНИЯ «АЛРОСА» УВЕЛИЧИТ ЧАСТОТУ РЕЙСОВ МЕЖДУ ГОРОДАМИ РОССИИ

Авиакомпания «Алроса» увеличит частоту рейсов между городами России в летнем сезоне 2020 года, который продлится с 12 июня по 13 сентября. Об этом сообщили журналистам в четверг в пресс-службе авиаперевозчика.

«В летнем сезоне увеличится частота выполнения рейсов из Москвы в Анапу, Сочи, Симферополь, из Новосибирска в Полярный, Москву, Краснодар, продолжится выполнение рейсов в Иркутск, Екатеринбург, Новосибирск и другим направлениям. Рейсы авиакомпании будут обслуживаться на воздушных судах Boeing-737-800/700, TU5», - привела пресс-служба слова заместителя генерального директора по производству и наземному обслуживанию авиакомпании «АЛРОСА» Николая Орлова.

Новым рейсом летнего расписания станет Кемерово - Сочи. «Кроме того, авиакомпания заметно расширит географию полетов по чартерным направлениям. Новыми направлениями станут рейсы из Москвы и Санкт-Петербурга в Мадрид, из Ижевска в Москву, Санкт-Петербург, Сочи, Анапу и Симферополь», - добавили в пресс-службе.

В авиакомпании также отметили, что выполнение рейсов по соглашению код-шер будет продолжено. Так, пассажирам «Алроса» будет предложено больше вылетов в Красноярск и Иркутск. Совмещенные рейсы будут выполняться из Мирного и Полярного.

Также продолжится субсидирование авиаперевозок специальных категорий пассажиров. Программа будет действовать в течение всего 2020 года. Перечень субсидируемых направлений включает следующие города: Москва, Санкт-Петербург, Новосибирск, Краснодар, Анапа, Сочи, Иркутск, Симферополь, Екатеринбург, Томск и Кемерово.

«Алроса» выполняет региональные перевозки в Якутии, регулярные и чартерные перевозки по России, чартерные международные перевозки в страны СНГ, Азии и

Европы, грузовые перевозки и специальные авиационные работы. Базируется в аэропортах Мирный и Домодедово.

<https://tass.ru/ekonomika/7954917>

ИНТЕРФАКС; 2020.12.03; «АЭРОПОРТЫ РЕГИОНОВ» ИЩУТ ПОДРЯДЧИКА НА СТРОИТЕЛЬСТВО ТЕРМИНАЛА В ГЛАВНОМ АЭРОПОРТУ КАМЧАТКИ ЗА 10 МЛРД РУБ.

АО «Международный аэропорт Петропавловск-Камчатский (Елизово)» (входит в холдинг «Аэропорты регионов») объявило запрос коммерческих условий для выбора подрядчика на строительство нового аэровокзального комплекса с начальной ценой контракта 10 млрд рублей.

Согласно материалам на сайте госзакупок, пропускная способность терминала составит 1,5 млн пассажиров в год.

Согласно условиям договора, проект должен быть реализован не позднее сентября 2022 года.

Привлечение подрядчика планируется на основе схемы Design and Build, согласно которой он примет на себя обязательства как по разработке рабочей документации, так и по строительству объекта.

В свою очередь заказчик сам обязан провести процедуры по выбору контрагентов на поставку и монтаж технологического оборудования пассажирского терминала - багажной системы, телетрапов, досмотрового оборудования, стоек и системы регистрации, оборудования рабочих мест, парковочного оборудования.

Прием заявок на участие в торгах завершится 21 апреля. Итоги будут подведены 10 июня.

Ранее **Минтранс России** одобрил инвестиционный проект по строительству нового терминала и сопутствующей инфраструктуры в аэропорту «Елизово» с объемом инвестиций 12,6 млрд рублей с НДС. Ввод в эксплуатацию нового терминала запланирован на 2022 год.

Пассажиропоток аэропорта в 2024 году оценивается в объеме не менее 899 тыс. пассажиров (в 2019 году 759 тыс. пассажиров, рост на 8,8%) «Елизово» обслуживает международные, межрегиональные и местные рейсы. Является единственным аэропортом в Камчатском крае, способным принимать крупные самолеты.

RNS; 2020.12.03; АЭРОПОРТ ШЕРЕМЕТЬЕВО ЗАВЕРШИЛ ПРОВЕРКУ ПОСЛЕ ИНЦИДЕНТА С ГИБЕЛЬЮ КОШЕК

Аэропорт Шереметьево признал виновными в гибели кошек пассажира рейса авиакомпании «Аэрофлот» сотрудников обслуживающей компании «Шереметьево Хэндлинг», сообщил «Московский комсомолец». Как уточнило издание, грузчики были признаны виновными в некачественном оказании услуг.

«Аэропорт Шереметьево завершил проверку после инцидента, связанного с гибелью котиков при транспортировке. Виновными признаны сотрудники «Шереметьево Хэндлинг», из-за некачественных действий которых была повреждена переноска... Определены сотрудники, по вине которых произошло падение с ленты транспортера одной переноски. Их вина установлена. Оператор обработки багажа, допустивший повреждение переноски, уволен, другие сотрудники смены, задействованной в разгрузке самолета, получили выговор», — пишет издание со ссылкой на акт служебной проверки.

В компании отметили, что в результате падения пострадала только одна клетка-переноска и «животное при этом видимых увечий не получило».

Кошки были переданы Чумаченко живыми, пишет «Московский комсомолец» со ссылкой на копию постановления Управления на транспорте МВД России по ЦФУ об отказе в возбуждении уголовного дела.

Ранее «Комсомольская правда» сообщила о том, что Чумаченко является профессиональным перевозчиком животных и у него уже был эпизод с травмированием кошки при перевозке.

«Московский комсомолец» отмечает, что на данный момент не известно, где и по какой причине погибли кошки.

«Ни одна экспертиза не подтвердила, что кошки пострадали именно от сломанной перевозки», — пишет издание.

<https://rns.online/transport/aeroport-SHeremetevo-zavershil-proverku-posle-intsidenta-s-gibelyu-koshek-2020-03-12/>

ИНТЕРФАКС; 2020.12.03; АК «ЯМАЛ» СВЯЗЫВАЕТ УХУДШЕНИЕ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЗА 2019Г В ТОМ ЧИСЛЕ С ПРОБЛЕМАМИ С SSJ-100

АО «Авиационная транспортная компания «Ямал» отмечает ухудшение операционных показателей за 2019 год, в качестве причины этого называет, в частности, проблемы с поддержанием летной годности Sukhoi Superjet 100.

В пояснительной записке к бухгалтерской отчетности авиакомпании за 2019 год говорится, что, по данным **Росавиации**, «Ямал» занимает 14-е место по объему перевозок, что ниже показателя 2018 года на два пункта. Доля авиакомпании в общем числе перевезенных пассажиров за 2019 год составила 1,4% против 1,7% в 2018 году.

«Ограниченная летная годность эксплуатируемых 15 воздушных судов типа RRJ-95 (Sukhoi Superjet 100 - ИФ), а так же политика авиакомпании, связанные с закрытием нерентабельных коммерческих рейсов, привела к незначительной потере доли рынка в пассажирских перевозках», - заявляет «Ямал».

В 2019 году объем перевозки пассажиров снизился на 11,2%, до 1,746 млн человек, число выполненных рейсов - на 18,1%, до 21,369 тыс. Процент занятости кресел, напротив, вырос с 71% до 73,5%.

Авиакомпания отмечает, что снижение основных производственных показателей стало следствием простоев SSJ-100 из-за производственных дефектов, в ожидании поставки запчастей и компонентов. Помимо этого, были простои самолетов для восстановления летной годности после таких инцидентов как попадание птиц, повреждение в аэропортах и так далее.

Кроме того, снижение производственных показателей вызвано и сокращением парка воздушных судов в связи с окончанием срока лизинга.

Так, в четвертом квартале 2019 года были возвращены четыре CRJ-200. На конце 2019 года флот «Ямала» состоял из 33 самолетов: 15 SSJ-100, шести CRJ-200, восьми A320, трех A321, одного Challenger-850.

Чистая прибыль авиакомпании в 2019 году сократилась по сравнению с уровнем 2018 года на 2,3%, до 13,185 млн рублей. Выручка снизилась на 0,5% и составила 19,947 млрд рублей. Себестоимость продаж выросла на 0,1%, до 19,431 млрд рублей.

Ранее авиакомпания сообщала, что из-за дефектов самолетов и плохого послепродажного сервиса со стороны производителя она может поддерживать в состоянии летной годности лишь 7-8 самолетов SSJ-100 из 15 имеющихся.

Также сообщалось, что осенью 2019 года за одну неделю два SSJ-100 были выведены из строя из-за попадания птиц. 29 октября один самолет столкнулся с птицей в аэропорту Нового Уренгоя, 1 ноября птица попала в воздушное судно, вылетевшее из тюменского аэропорта «Рощино».

[Вернуться в оглавление](#)