



Ежедневный мониторинг СМИ

29 МАЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2020.28.05; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВЫДЕЛИТ НА СУБСИДИИ РОССИЙСКИМ АЭРОПОРТАМ ПОЧТИ 11 МЛРД РУБЛЕЙ	4
БЕЛТЕЛЕРАДИОКОМПАНИЯ; 2020.27.05; ГТК ОТВЕТИЛ НА ПРЕТЕНЗИИ РОССИЙСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ПО ТРАНЗИТУ	4
ТАСС; 2020.28.05; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ВЫДАВАТЬ ВАУЧЕРЫ ВЗАМЕН КУПЛЕННЫХ ДО МАЯ АВИАБИЛЕТОВ	5
RNS; 2020.28.05; К ЗАЩИТЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОБЪЕКТОВ ПРЕДЛОЖИЛИ ПРИВЛЕЧЬ СЛУЖЕБНЫХ СОБАК	6
ТАСС; 2020.28.05; МИНТРАНС НЕ ИСКЛЮЧАЕТ ВНЕДРЕНИЯ ТЕХНОЛОГИЙ БИОМЕТРИИ ДЛЯ ОСМОТРА ПАССАЖИРОВ.....	7
РЖД ПАРТНЕР; 2020.28.05; АНТИКРИЗИСНАЯ ЦИФРОВИЗАЦИЯ НА ТРАНСПОРТЕ НАБИРАЕТ ОБОРОТЫ	7
ВЕДОМОСТИ; ФИЛИПП СТЕРКИН; 2020.29.05; НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ – НЕ МЕСТО ДЛЯ КОНКУРЕНЦИИ; РАЗДАЧА ГИГАНТСКИХ ДЕНЕГ ВЫЗЫВАЕТ РАЗРУШИТЕЛЬНОЕ ЧУВСТВО НЕСПРАВЕДЛИВОСТИ	8
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.29.05; БЮДЖЕТУ ВЫПИСАЛИ ПОДОРОЖНУЮ; ИНВЕСТИЦИИ В СТРОИТЕЛЬСТВО АВТОТРАСС В ЭТОМ ГОДУ МОГУТ ВЫРАСТИ ПОЧТИ НА 8 МЛРД РУБЛЕЙ.....	9
КОММЕРСАНТЬ; 2020.28.05; ВНИМАНИЕ: НА ДОРОГАХ МОТОЦИКЛИСТЫ!; КАК БЕЗОПАСНО НАЧАТЬ МОТОСЕЗОН И НЕ ПОПАСТЬ В АВАРИЮ.....	10
КОММЕРСАНТЬ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.29.05; СЖИЖЕННЫЙ ГАЗ РАЗБИВАЕТ ЛЕД; ЗАВЕРШАЕТСЯ САМОЕ РАННЕЕ В ИСТОРИИ ПРОХОЖДЕНИЕ СЕВМОРПУТИ НА ВОСТОК	13
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.28.05; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПОЛУЧИЛИ КРЕДИТ СБЕРБАНКА ПОСЛЕ ЖАЛОБЫ ВЛАСТЯМ	14
РБК; ЕВГЕНИЙ КАЛЮКОВ, ЕВГЕНИЯ ЧЕРНЫШОВА; 2020.28.05; ВТБ ЗАФИКСИРОВАЛ РОСТ ТРАТ РОССИЯН НА АВИАБИЛЕТЫ В 1,5 РАЗА	15
РБК; НАДЕЖДА ФЕДОРОВА; 2020.28.05; ЭКСПЕРТЫ ПРЕДСКАЗАЛИ ПОЯВЛЕНИЕ 400 ТЫС. БЕЗРАБОТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ	15
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЯЧЕСЛАВ ЛОБОВ; 2020.28.05; РЕЧНИКИ ВЗЯЛИСЬ ЗА ДЕЛО	16
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВИКТОР ДМИТРИЕВ; 2020.28.05; ВЧЕРА, СЕГОДНЯ, ЗАВТРА.....	18
ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2020.28.05; ЧТОБЫ ТРАССА НЕ «ПРЫГАЛА».....	22
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2020.28.05; РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ КАК СПОСОБ ПРЕОДОЛЕНИЯ КРИЗИСА.....	25
ТЕЛЕКАНАЛ 360; КСЕНИЯ ДАГАЕВА; 2020.29.05; СПАСИТЕЛЬНЫЙ КОШЕЛЕК ТУРИСТА. КАК СТРАНЫ РЕАНИМИРУЮТ СВОЮ ЭКОНОМИКУ	30
ТАСС; ДМИТРИЙ БЕЛЯЕВ; 2020.28.05; ОСТАВШИЕСЯ ЗА БОРТОМ. ТЫСЯЧИ ЛЮДЕЙ ОКАЗАЛИСЬ В МОРСКОЙ ЛОВУШКЕ ИЗ-ЗА ЗАКРЫТЫХ ГРАНИЦ	31
РИА НОВОСТИ; 2020.28.05; В МИД НАЗВАЛИ ЧИСЛО РОССИЯН, ВЕРНУВШИХСЯ ИЗ-ЗА РУБЕЖА	34
РИА НОВОСТИ; 2020.28.05; ЗАСТРЯВШИЕ В УРУГВАЕ РОССИЯНЕ СМОГУТ ВЫЛЕТЕТЬ НА РОДИНУ ИЗ АРГЕНТИНЫ.....	34

РИА НОВОСТИ; МАРИЯ ТАБАК; 2020.28.05; ПОСОЛ В ДУБЛИНЕ РАССКАЗАЛ О СИТУАЦИИ С ЗАСТРЯВШИМИ В ИРЛАНДИИ РОССИЯНАМИ	34
РИА НОВОСТИ; 2020.28.05; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС ДЛЯ РОССИЯН В ЛАТИНСКОЙ АМЕРИКЕ ЗАПЛАНИРОВАЛИ 3-5 ИЮНЯ.....	35
РИА НОВОСТИ; 2020.28.05; В МИНКОМСВЯЗИ РАССКАЗАЛИ О ВЫВОЗНОМ РЕЙСЕ ИЗ МАДРИДА.....	35
РИА НОВОСТИ; 2020.28.05; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС ИЗ ТАШКЕНТА ПРИБЫЛ В РОСТОВ-НА-ДОНУ.....	36
РИА НОВОСТИ; 2020.28.05; ИЗ ТАШКЕНТА В РОСТОВ-НА-ДОНУ ВЫЛЕТЕЛ САМОЛЕТ С РОССИЯНАМИ.....	36
РИА НОВОСТИ; 2020.28.05; РОССИЯН, ПРИБЫВШИХ ИЗ АРМЕНИИ В ЕКАТЕРИНБУРГ, НАПРАВИЛИ В ОБСЕРВАТОР	36
ТАСС; 2020.28.05; БОЛЕЕ 500 АВТОБУСОВ И ТРОЛЛЕЙБУСОВ В 2020 ГОДУ ПЕРЕДАДУТ ГОРОДАМ ПО «ДОРОЖНОМУ» НАЦПРОЕКТУ.....	37
РИА НОВОСТИ; 2020.28.05; АЛТАЙСКИЙ КРАЙ ПРОДОЛЖИТ РАЗВИВАТЬ ИНФРАСТРУКТУРУ ТУРОТРАСЛИ.....	37
ПОРТАЛ ПРО ГОРОД; 2020.28.05; В МАРИЙ ЭЛ ПРИ РЕМОНТЕ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ ВНОВЬ НАШЛИ НАРУШЕНИЯ.....	38
RNS; 2020.28.05; ГИБДД СООБЩИЛА О СОКРАЩЕНИИ ЧИСЛА ДТП В АПРЕЛЕ	38
RNS; 2020.28.05; В РОССИИ РЕЗКО СНИЗИЛАСЬ СМЕРТНОСТЬ В «ПЬЯНЫХ» ДТП	38
РИА НОВОСТИ; 2020.28.05; СЛОВАКИЯ ПЛАНИРУЕТ ПРИНИМАТЬ РОССИЙСКИХ ТУРИСТОВ УЖЕ В ИЮЛЕ	39
РИА НОВОСТИ; 2020.28.05; СЕВАСТОПОЛЬ УЖЕСТОЧИТ ПРАВИЛА ВЪЕЗДА ДЛЯ ПРИБЫВАЮЩИХ ИЗ РЯДА РЕГИОНОВ	39
ТАСС; 2020.28.05; ТАКСИСТЫ ПОПРОСИЛИ ПУТИНА О РАЗРАБОТКЕ ПРОГРАММ ПОДДЕРЖКИ ОТРАСЛИ.....	39
ТАСС; 2020.28.05; НИЖЕГОРОДСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ ХОТЯТ ОСВОБОДИТЬ ОТ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА В 2020 Г.	40
ТАСС; 2020.28.05; ДВИЖЕНИЕ ПО НОВОЙ ДОРОГЕ ПОД ВОЛГОГРАДОМ ОТКРОЮТ ПО ДВУМ ПОЛОСАМ К СЕНТЯБРЮ 2021 ГОДА	40
РИА НОВОСТИ; 2020.28.05; В ПРОКУРАТУРЕ НАЗВАЛИ ПРИЧИНУ ПОДТОПЛЕНИЯ ТРАССЫ В МУРМАНСКЕ	41
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.28.05; ПРОЕКТ ПЛАТНОЙ ДОРОГИ «ВИНОГРАДОВО – БОЛТИНО – ТАРАСОВКА» В ПОДМОСКОВЬЕ МОГУТ УТВЕРДИТЬ В СЕРЕДИНЕ ЛЕТА	42
ТАСС; 2020.28.05; РЖД С 29 МАЯ ВЕРНУТ РАССАДКУ ПАССАЖИРОВ БЕЗ СОЦИАЛЬНОЙ ДИСТАНЦИИ	43
ВЕСТИ; 2020.28.05; РЖД СОХРАНЯЮТ СТАБИЛЬНОСТЬ И НАРАЩИВАЮТ ГРУЗОБОРОТ	43
ПРАЙМ; 2020.28.05; РЕГИОНЫ РОССИИ НАЧИНАЮТ ВОЗВРАЩАТЬ СОКРАЩЁННЫЕ РАНЕЕ ИЗ-ЗА COVID ЭЛЕКТРИЧКИ.....	45
ИНТЕРФАКС; 2020.28.05; «ГРАНД СЕРВИС ЭКСПРЕСС» С 5 ИЮНЯ ВОССТАНАВЛИВАЕТ ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ МЕЖДУ МОСКВОЙ И ПЕТЕРБУРГОМ.....	45
РИА НОВОСТИ; 2020.28.05; В МОСКВЕ ПОВТОРНО ПРОДЕЗИНФИЦИРОВАЛИ КАЗАНСКИЙ ВОКЗАЛ.....	46
ТАСС; 2020.28.05; ВЛАСТИ МОСКВЫ ПЕРЕДАДУТ 57 ЗЕМЕЛЬНЫХ УЧАСТКОВ РЖД ДЛЯ РАЗВИТИЯ Ж/Д ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	46
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.28.05; «ТРАНСМАШХОЛДИНГ» ПРЕДЛОЖИЛ ЗАКАЗЧИКАМ УСТАНОВЛИВАТЬ БЕСКОНТАКТНЫЕ САНИТАЙЗЕРЫ В ЭЛЕКТРИЧКАХ И ПОЕЗДАХ	46
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.28.05; «ТРАНСМАШХОЛДИНГ» РАССМОТРИТ ВОЗМОЖНОСТЬ УСТАНОВКИ В ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДАХ АППАРАТОВ ДЛЯ НАДЕВАНИЯ БАХИЛ	47

ТАСС; 2020.29.05; В ПЕТЕРБУРГЕ СПУСТИЛИ НА ВОДУ СУДНО, КОТОРОЕ БУДЕТ КУРСИРОВАТЬ МЕЖДУ САХАЛИНОМ И КУРИЛАМИ.....	47
ТАСС; 2020.28.05; ЛЕТЧИКИ СМОГУТ ПОЛУЧАТЬ ЦИФРОВУЮ МЕТЕО- И АЭРОНАВИГАЦИОННУЮ ИНФОРМАЦИЮ ВМЕСТО ГОЛОСОВОЙ.....	48
ТАСС; 2020.28.05; В IBERIA ЗАЯВИЛИ, ЧТО ВРЯД ЛИ ВОЗОБНОВЯТ ПОЛЕТЫ В РОССИЮ ЛЕТОМ.....	48
ТАСС; 2020.28.05; «АЭРОФЛОТ» БУДЕТ ПРЕДОСТАВЛЯТЬ МАСКИ ПАССАЖИРАМ ВО ВРЕМЯ РЕЙСА В СЛУЧАЕ НЕОБХОДИМОСТИ.....	49
ТАСС; 2020.28.05; «АЭРОФЛОТ» ПЛАНИРУЕТ ВДВОЕ УВЕЛИЧИТЬ ЧИСЛО РЕЙСОВ В ИЮНЕ	49
РИА НОВОСТИ; 2020.28.05; АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ» ВВЕЛА МЕРЫ ПРОТИВ COVID-19	49
ТАСС; 2020.28.05; АВИАКОМПАНИЯ «ИЖАВИА» С ИЮНЯ ВОЗОБНОВИТ РЕГУЛЯРНЫЕ ПОЛЕТЫ В МОСКВУ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГ	50
ТАСС; 2020.28.05; В ИЮНЕ АНАПА НАЧНЕТ ПРИНИМАТЬ ПРЯМЫЕ АВИАРЕЙСЫ ИЗ КРАСНОЯРСКА.....	50
ТАСС; 2020.28.05; НА РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТОВОГО КОМПЛЕКСА ТОЛМАЧЕВО В 2020 ГОДУ НАПРАВЯТ 991 МЛН РУБЛЕЙ.....	51
ТАСС; 2020.28.05; КО ВТОРОЙ ЧАСТИ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА ТОЛМАЧЕВО ПЛАНИРУЕТСЯ ПРИСТУПИТЬ В 2021 ГОДУ	51

ТАСС; 2020.28.05; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВЫДЕЛИТ НА СУБСИДИИ РОССИЙСКИМ АЭРОПОРТАМ ПОЧТИ 11 МЛРД РУБЛЕЙ

Правительство России выделит почти 11 млрд рублей на поддержку аэропортов страны в условиях пандемии. Об этом премьер-министр РФ **Михаил Мишустин** заявил в четверг на заседании кабмина.

«Направим почти 11 млрд рублей на поддержку наших аэропортов, – сказал он. – Средства должны пойти в первую очередь на зарплаты работников и уплату страховых взносов».

Премьер обратил внимание, что эта мера поддержки не распространяется на руководство аэропортов и членов их советов директоров. Кроме того, средства могут быть использованы на содержание, ремонт и эксплуатацию зданий, оборудования и транспортных средств аэропортов. Контролировать расходование средств будет **Росавиация**. «Это поможет частично компенсировать расходы аэропортов, возникшие из-за падения объемов пассажирских авиаперевозок в связи с распространением коронавирусной инфекции», – подчеркнул глава кабмина.

Минтранс и Минфин предварительно согласовали поддержку аэропортам РФ объемом 10,1 млрд рублей на период до июля. После июля авиакомпаниям и аэропортам может понадобиться еще 30 млрд рублей. Вопрос о выделении дополнительных средств будет рассмотрен исходя из динамики работы отрасли в мае и в июне с учетом возможностей федерального бюджета, пояснил ранее **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

<https://tass.ru/ekonomika/8586459>

На ту же тему:

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3268948#>

<https://ria.ru/20200528/1572109266.html>

БЕЛТЕЛЕРАДИОКОМПАНИЯ; 2020.27.05; ГТК ОТВЕТИЛ НА ПРЕТЕНЗИИ РОССИЙСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ПО ТРАНЗИТУ

Беларусь, как и все страны, предупреждая распространение и завоз коронавируса в страну, вынуждена была принять предупредительные меры. Они коснулись и транзитных грузоперевозчиков. По временным новым правилам, весь транзит должен следовать только по республиканским трассам, машинам разрешено останавливаться на специально отведенных стоянках и покидать страну не позднее следующих суток со дня въезда в Беларусь. Подходы для всех перевозчиков одинаковые. И все с пониманием и уважением отнеслись к принимаемым мерам. Однако по каким-то причинам **Минтранс России** посчитал ограничения слишком жесткими. Мол, водители не успевают пройти все таможенные процедуры. Такова ли ситуация на самом деле и в чем суть проблемы, решила разобраться наша съемочная группа.

Владимир Королев – с подробностями.

С конца марта в Беларуси действуют особые меры для борьбы с коронавирусом. Чтобы не допустить распространения инфекции, было принято решение ужесточить меры для транзитных перевозчиков. Подобные нововведения и вызвали недовольство, правда, только у российской стороны. Отведенных суток на прохождение территории Беларуси не всегда достаточно, заявляют в **Минтрансе России**. В белорусской таможне заявляют: в 95 % случаев перевозчики затрачивают менее суток на проезд через нашу страну.

Денис Данилов, начальник таможенного поста «Брузги» Гродненской региональной таможни: «Мы посчитали по базам данных, в среднем перевозчиком затрачивается на транзитное пересечение около 16 часов. Если расстояние до 1 000 км, срок доставки увеличивается до двоек суток. Таможенными органами учитываются различные форс-мажорные обстоятельства при перевозке: болезнь, авария, ДТП. В таких случаях перевозчик вправе обратиться в таможню для продления».

Самое длинное расстояние на белорусских дорогах для транзитных дальнобойщиков – 700 км. От Бреста до Орши. Даже в случае 9-часового отдыха времени должно хватить. Это и подтверждают белорусские перевозчики.

Николай Зыль, первый замдиректора ООО «Белсотра»: «Это в принципе то расстояние, которое за сутки водитель проезжает. Сутки от входа до выхода с территории Беларуси, оно достаточно. Если надо ремонт, то таможня идет навстречу и продлевает эти сроки. Сроки пересечения и сроки доставки увеличиваются».

Такого же мнения придерживаются и белорусские дальнобойщики. Кстати, их штрафуют куда чаще, чем российских коллег, за нарушение транзита.

По законодательству сутки – это минимальное время, которое предоставляется водителю на проезд через Беларусь. На самом деле времени куда больше. Те, кто едет транзитом через нашу страну, должны следовать по кратчайшему пути и покинуть территорию Беларуси не позднее окончания следующих суток. Например, если водитель въезжает в 11 вечера, у него на прохождение Беларуси есть 25 часов. А вот если пересекает территорию Беларуси в час ночи, то тогда на прохождение ему отводится 47 часов.

За два месяца таможня выявила 2 200 фактов нарушения правил транзитных перевозок по Беларуси. За это время к ответственности привлечены водители Литвы, Латвии, Польши, Беларуси и России. При этом россиян штрафовали лишь 116 раз. А это менее 10 % от всех нарушений. Но почему есть штрафы? Анализ передвижения нарушителей показал: причина – несоблюдение маршрутов следования, а также мест стоянок и отдыха.

Эдуард Данилович, начальник управления Государственного таможенного комитета Беларуси: «Изучая обстоятельства нарушений, мы видим, что нарушают как раз те водители, которые умышленно отклоняются от маршрута, а для остальных водителей данного времени достаточно, что ранее уже не раз подтверждали представители крупных фирм-перевозчиков. Зачастую этого времени не хватает тем, кто пытается использовать незаконные схемы перемещения товаров».

Это кадры из Орши, здесь оперативной таможней были остановлены две фуры, машины направлялись в Россию. Проверка показала: на данные грузовики были подделаны технические паспорта и номерные знаки. Они были полностью идентичны законно въехавшим в Беларусь ранее российским автомобилям с партией мебели и картона.

Эдуард Данилович, начальник управления ГТК Беларуси: «Получается, что российские фирмы сделали автомобили-клоны и везли в Россию яблоки – товар, который на территории страны-соседки является санкционным. Большой процент от нарушивших нормы постановления – это поляки, литовцы, латыши, немалое количество и белорусов. Поэтому об особом подходе к гражданам Российской Федерации говорить в данном случае совсем неуместно, как и в целом о необъективном привлечении к ответственности российских водителей. Подходы ко всем нарушителям белорусского законодательства одинаковые».

Денис Данилов, начальник таможенного поста «Брузги» Гродненской региональной таможни: «Таможней учитываются объективные причины несоблюдения сроков транзита: очереди перед пунктами пропуска, на регистрации, в зоне ожидания. В таких случаях водители не привлекаются к ответственности. За истекший период контроля сроков в 111 случаях водители не привлекались, потому что были объективные причины».

Для компаний, которые были оштрафованы за нарушение правил транзитных перевозок, с 7 июня вводится новая норма. Таможня будет устанавливать на фуры навигационное устройство. Это позволит отслеживать передвижение транспорта по территории Беларуси в режиме реального времени.

https://www.tvr.by/news/obshchestvo/gtk_otvetil_na_pretenzii_rossiyskikh_perevozchikov_po_t_ranzitu/

ТАСС; 2020.28.05; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ВЫДАВАТЬ ВАУЧЕРЫ ВЗАМЕН КУПЛЕННЫХ ДО МАЯ АВИАБИЛЕТОВ

Ваучеры на авиабилеты, позволяющие авиакомпаниям не возвращать средства пассажирам за сданный билет и дающие возможность совершить полет позже, можно будет получить только на билеты, купленные до 1 мая 2020 года. При отказе от ваучера перевозчик сможет вернуть деньги пассажиру в течение трех лет, следует из проекта постановления

правительства РФ. Проект документа разработан **Минтрансом** и опубликован на официальном сайте нормативных правовых актов.

«В связи с распространением новой коронавирусной инфекции (COVID-19) настоящее постановление применяется к договорам воздушной перевозки пассажира, которые подлежали исполнению с 1 февраля 2020 г. по международным воздушным перевозкам с Китайской Народной Республикой, с 18 марта 2020 г. по всем внутренним воздушным перевозкам и иным международным воздушным перевозкам, и были заключены до 1 мая 2020 года», – отмечается в проекте.

Российские авиакомпании с апреля начали опционально предлагать пассажирам оформить ваучеры вместо возврата средств за неиспользованные билеты в связи с массовыми отменами рейсов из-за распространения коронавируса. Ранее в Госдуму был внесен законопроект, устанавливающий новые правила возврата стоимости билетов на самолет, поезд и другой транспорт при введении режима повышенной готовности или чрезвычайной ситуации. Как следует из документа, при введении режима повышенной готовности или режима ЧС, например, авиaperевозчики смогут «установить особенности исполнения договора воздушной перевозки пассажира, в том числе право перевозчика в одностороннем порядке изменить условия такого договора или отказаться от его исполнения и вернуть уплаченную за воздушную перевозку пассажира провозную плату в порядке и сроки, установленные правительством РФ».

Как уточняется в проекте **Минтранса**, авиакомпания может изменить дату и время маршрута или отказать в перевозке в целом. При этом, если пассажир не будет согласен с новыми предложенными маршрутами и датой путешествия, он может получить возмещение стоимости авиабилетов в течение трех лет.

Как следует из пояснительной записки, такая мера нужна для того, чтобы избежать банкротств авиакомпаний.

«6 апреля 2020 г. Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) признала депозитные ваучеры законной формой возврата денег за авиабилеты и призвала регуляторов всех стран разрешить законный оборот депозитных ваучеров авиакомпаний во избежание разрушительных последствий для авиационной отрасли. IATA оценивает объем текущей задолженности авиакомпаний по возвратам в 35 млрд долларов США, а падение выручки от продажи авиабилетов – на 44% в этом году по сравнению с 2019 годом. В этих условиях практически невозможно в короткие сроки найти достаточные финансовые средства, чтобы сохранить прежнюю экономическую модель и избежать банкротства», – уточняется в записке. Вместе с тем в проекте документа отмечается, что он проект подготовлен «с учетом соблюдения баланса интересов перевозчиков и пассажиров».

<https://tass.ru/ekonomika/8589829>

На ту же тему:

<https://rns.online/r/87ne/>

RNS; 2020.28.05; К ЗАЩИТЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОБЪЕКТОВ ПРЕДЛОЖИЛИ ПРИВЛЕЧЬ СЛУЖЕБНЫХ СОБАК

Минтранс предложил разрешить использовать служебных, розыскных и караульных собак для контроля за безопасностью и защиты объектов транспортной инфраструктуры, следует из проекта федерального закона, опубликованного на сайте проектов нормативно-правовых актов.

«В целях осуществления субъектами транспортной инфраструктуры дополнительных мер по защите объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства, проектом федерального закона предлагается предусмотреть возможность использования в качестве специальных средств служебных собак», – говорится в записке к проекту.

Так, собаки будут использоваться в целях поиска и выявления оружия, взрывчатых веществ или других запрещенных предметов и веществ для зон транспортной безопасности. Специальные розыскные собаки будут привлекаться для «поиска и обнаружения человека по его индивидуальному запаху», а караульные собаки – для защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

«Привлечение служебных собак, в частности их одорологических способностей, исходя из задач в области обеспечения транспортной безопасности, существенно расширит возможности обнаружения предметов и веществ, в отношении которых установлены запрет или ограничение на перемещение в зону транспортной безопасности или ее часть и (или), которые могут быть использованы для совершения актов незаконного вмешательства», – считают в министерстве.

Правительству РФ предлагается разработать специальный порядок использования таких служебных собак на транспортной инфраструктуре и транспортных средствах, а **Минтранс** разработает методику обучения, аттестации и порядок содержания и приобретения служебных собак.

Соответствующие изменения предлагается внести в ФЗ «О транспортной безопасности».

Сейчас собаки используются только сотрудниками таможенных органов при проведении служебных мероприятий, в том числе на объектах транспорта. Служебных собак также использует кинологовическая служба МВД России.

<https://rns.online/transport/K-zaschite-transportnih-obektov-predlozhili-privlech-sluzhebnih-sobak--2020-05-28/>

ТАСС; 2020.28.05; МИНТРАНС НЕ ИСКЛЮЧАЕТ ВНЕДРЕНИЯ ТЕХНОЛОГИЙ БИОМЕТРИИ ДЛЯ ОСМОТРА ПАССАЖИРОВ

Транспортной отрасли понадобятся новые технологии для мониторинга здоровья пассажиров и отслеживания больных. Об этом в ходе конференции «РЖД Партнера» рассказал **замдиректора департамента цифровой трансформации Минтранса РФ Евгений Ткаченко**.

«Наверняка вы уже сталкивались с тем, что при входе в здание стоят системы мониторинга температуры... Скорее всего, у нас появятся дополнительные цифровые технологии распознавания состояния людей. Эта тема будет примыкать к вопросам обеспечения транспортной безопасности. Нам наверняка потребуется на категорируемых объектах включать вопросы биологической безопасности точно также, как мы сейчас досматриваем, условно говоря, взрывчатые вещества. Без новых цифровых технологий по биометрии, распознаванию объектов мы эту задачу не разрешим», – считает он.

Ткаченко добавил, что речь идет в том числе и об отслеживании пассажиров, которые имеют какие-то ограничения на перемещение на период болезни, «без нарушения конституционных прав и свобод».

«Эту тему надо дополнять. Все остальное, что у нас с вами есть, – трансформация управления транспортными потоками, внедрение беспилотного транспорта, внедрение информационного обеспечения транспортной безопасности и так далее – все остается в полной мере», – заключил он.

<https://tass.ru/obschestvo/8589711>

На ту же тему:

<https://1prime.ru/business/20200528/831529272.html>

<https://rns.online/r/87ne/>

РЖД ПАРТНЕР; 2020.28.05; АНТИКРИЗИСНАЯ ЦИФРОВИЗАЦИЯ НА ТРАНСПОРТЕ НАБИРАЕТ ОБОРОТЫ

Кризис, вызванный пандемией коронавируса, подстегнул все процессы, связанные с информатизацией в транспортной отрасли. Традиционную логистику в более широком масштабе дополнили новые сервисы, которые привнесла с собой интернет-торговля. Об этом сообщалось на открытии большого семинара **РЖД-Партнера** «Антикризисная цифровизация на транспорте: проекты до карантина и после», который проходит 28 мая 2020 года в формате онлайн.

В частности, на сети **РЖД** была расширена практика предоставления сервисов для клиентов электронном виде. Усилены акценты на взаимодействие с морскими портами, появились дополнительные мобильные рабочие места и расширяется обмен данными железнодорожными администрациями других стран, рассказал **заместитель директора департамента цифровой трансформации Минтранса РФ Евгений Ткаченко**.

Он осветил ряд вопросов, касающихся дорожной карты цифровизации на транспорте на 2020–2021 гг. и общей стратегии цифровой трансформации транспортной системы.

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/antikrizisnaya-tsifrovizatsiya-na-transporte-nabiraet-oboroty/>

ВЕДОМОСТИ; ФИЛИПП СТЕРКИН; 2020.29.05; НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ – НЕ МЕСТО ДЛЯ КОНКУРЕНЦИИ; РАЗДАЧА ГИГАНТСКИХ ДЕНЕГ ВЫЗЫВАЕТ РАЗРУШИТЕЛЬНОЕ ЧУВСТВО НЕСПРАВЕДЛИВОСТИ

«Конкуренция нуждается в защите от государства», «нужно создавать инструменты, чтобы никто не мог препятствовать развитию конкуренции», – годами Игорь Шувалов произносил эти слова, поскольку развивать конкуренцию было его задачей в правительстве.

«Каким бы хорошим ни было законодательство в Российской Федерации, у нас пока не выработана культура честной конкуренции», – говорил Шувалов и был совершенно прав. «**Нацпроектстрой**» – будущее СП возглавляемого Шуваловым ВЭБ.РФ и компаний Аркадия Ротенберга может получить без конкурса два крупных проекта – на строительство Дальнего западного обхода Краснодара и участка трассы М4 «Дон» в Ростовской области общей стоимостью, по словам источников «Ведомостей», почти 120 млрд руб. Проект такого распоряжения правительства уже готов. С учетом еще одного контракта на участок трассы М4, который может получить «Трансстроймеханизация» («дочка» «Мостотреста», доля в которой войдет в совместное предприятие с ВЭБом), государство собирается отдать без конкурса проекты почти на 140 млрд руб.

В интервью РБК гендиректор «**Нацпроектстроя**» Рубен Аганбегян (бывший президент банка «ФК Открытие», санированного Центробанком) говорил, что новая компания должна стать «национальным чемпионом». У такого игрока действительно мало шансов не стать им – счет на табло в его пользу даже до начала игры: СП с ВЭБом, а значит, с государством создает крупнейший участник рынка инфраструктуры и друг **Владимира Путина** Аркадий Ротенберг. БАМ, Транссиб, строительство автомобильных дорог, модернизация аэродромных комплексов, строительство портовых мощностей – «безусловно, во всех этих сферах мы хотели бы принимать участие», говорил Аганбегян. Собственно, в названии компании – «**Нацпроектстрой**» уже заложена претензия на увесистый кусок самого дорогого **нацпроекта** – плана развития магистральной инфраструктуры стоимостью почти 7 трлн руб. до 2024 г.

Что думает сейчас Шувалов о конкуренции, узнать в четверг не удалось (его представитель не ответил на вопросы «Ведомостей»). Но должен думать ровно так же, как и прежде: по закону главные задачи ВЭБ.РФ – содействие долгосрочному социально-экономическому развитию, создание условий для устойчивого экономического роста, повышение эффективности инвестиционной деятельности и т. д. Катализатором всего этого в большинстве случаев является конкуренция. Бесконечное число исследований показывает ее важность для роста экономики, деловой активности, инвестиций, инноваций. Следовательно, ВЭБ должен воздерживаться от действий, нарушающих конкуренцию, и, напротив, всячески о ней заботиться и оберегать (с оговоркой, что госкорпорация контролируется правительством).

Титул чемпиона и прочили будущему СП участники рынка инфраструктуры, который крайне нуждается в новых проектах. Этот рынок всегда зависел от государства, а доминируют на нем госбанки и близкие к власти компании. Но ВЭБ – это уже прямое продолжение государства, госкорпорация, получающая сотни миллиардов из бюджета.

В теории – то есть в утвержденном **Путинным** национальном плане развития конкуренции – госинвестиции, как это ни смешно звучит, должны развивать конкуренцию. В теории, – потому что на практике происходит обратное. Например, проект плана восстановления экономики после коронакризиса предусматривал усиление роли госкомпаний, т. е. снижение конкуренции. Разумеется, в кризис роль государства и его доля в экономике традиционно растут. Но в России она не снижается, а продолжает усиливаться и между кризисами.

В «бюджете», который составляет государство, конкуренция – первая строчка, которая идет под нож, и последняя, которая имеет шанс на восстановление. В системе, задача

которой усилить влияние и контроль государства над экономикой, ей просто нет места. Деньги, проекты, заказы – отдаются в надежные руки, невидимой же руке рынка власти не доверяют. По сути, создается круговорот денег внутри их приусадебного хозяйства под названием «российский ВВП».

Но отсутствие честной конкуренции обладает куда более значительным негативным мультипликатором, чем просто рост издержек бюджета и общества, снижение деловой активности и стимулов для развития бизнеса. Ощущение несправедливости – вполне экономическая категория – обладает огромной разрушительно силой. И это вычет не только из экономики, но и из политической, социальной устойчивости.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2020/05/28/831411-natsionalnii-proekt>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.29.05; БЮДЖЕТУ ВЫПИСАЛИ ПОДОРОЖНУЮ; ИНВЕСТИЦИИ В СТРОИТЕЛЬСТВО АВТОТРАСС В ЭТОМ ГОДУ МОГУТ ВЫРАСТИ ПОЧТИ НА 8 МЛРД РУБЛЕЙ

Правительство обсуждает увеличение в этом году на 7,7 млрд руб. бюджета строительства и реконструкции автодорог за счет будущих периодов. Такое решение может позволить завершить работы по автодорогам Р-217 «Кавказ» и Р-228 на одном из участков в Саратовской области. Кроме того, перераспределение средств коснется М-5 «Урал» и Пермь–Екатеринбург. Эксперты отмечают, что строительство дорожной инфраструктуры оказывает большое влияние на смежные отрасли на фоне общего урезания бюджетов, но признают, что сумма добавочного финансирования недостаточно велика.

Правительство может перераспределить финансирование строительства и реконструкции автодорог в рамках комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ) с будущих периодов на 2020 год, следует из материалов к заседанию проектного комитета транспортной части КПМИ, с которыми ознакомился «Ъ». В аппарате профильного вице-премьера Марата Хуснуллина комментарии не дали.

В частности, речь идет об увеличении финансирования работ на участках автодороги М-5 «Урал». Так, бюджет строительства на участке в Подмоскowie (обход п. Октябрьский с мостом через Москву-реку) в 2020 году вырастет на 1,4 млрд руб., до 3,9 млрд руб., за счет перераспределения этих средств с 2022 года (1,4 млрд руб.) и 2023 года (58 млн руб.). Работы на участке Ульяново–Непецино в этом году могут подорожать на 1,1 млрд руб., почти до 1,4 млрд руб., с уменьшением финансирования в 2022 году на 1,2 млрд руб. На участке автодороги «Урал» в Башкортостане финансирование реконструкции в этом году может вырасти на 680 млн руб., до 880,8 млн руб., снизившись в последующие годы.

На реконструкцию автодороги Р 242 Пермь–Екатеринбург в этом году могут направить почти на 509 млн руб. больше, чем планировалось, с пропорциональным сокращением в 2022 году. Общий объем бюджета составит почти 809 млн руб. По такой же схеме на 2 млрд руб. может увеличиться в этом году и бюджет реконструкции дороги А-157 Минеральные Воды (аэропорт)–Кисловодск на участке в Ставропольском крае.

Часть объектов КПМИ предлагается ввести раньше срока: окончание реконструкции дороги Р-217 «Кавказ» на участке в Дагестане может быть перенесено с 2022-го на 2020 год, также в этом году предлагается ввести в эксплуатацию путепровод через железную дорогу в Саратовской области на автотрассе Р-228 Сызрань–Саратов–Волгоград, финансирование по которому вырастет в 2020 году на 481 млн руб. Увеличат на 800 млн руб. и бюджет строительства обхода железнодорожной станции Сенная в Саратовской области на той же трассе.

В некоторых случаях финансирование прибавят не в этом, а в 2021 году за счет 2022 года: так, бюджет работ на участках трассы М-10 «Скандинавия» от Петербурга через Выборг до границы с Финляндией вырастет на 500 млн руб., до 4,4 млрд руб., в 2021 году.

Возможность стимулирования строительной отрасли заказами за счет использования ресурсов будущих лет обсуждалась на совещании у **Владимира Путина** 16 апреля в контексте **нацпроекта** «Безопасные и качественные дороги».

Марат Хуснуллин говорил об обсуждении возможности дополнительно выполнить объем работ в 2020 году. «Сейчас очень важный момент, чтобы мы могли из программы 2021–2022 годов начинать проектировать и строить эти дороги», – пояснял он, отмечая, что только на строительстве и эксплуатации дорог в РФ работает миллион сотрудников «и

около миллиона работает в смежных отраслях». **Владимир Путин** в ответ отметил возможность перераспределения части расходов в рамках **нацпроекта**, чтобы увеличить темпы «строительства и ремонта дорог и тем самым дополнительно загрузить заказами строительную и смежную отрасли, поддержать занятость». На совещании о поддержке строительной отрасли и ЖКХ 26 мая премьер **Михаил Мишустин** потребовал сохранить объемы строительства в рамках **нацпроектов** и **ФЦП**.

Глава общественного совета **Минтранса**, директор Института экономики транспорта ВШЭ **Михаил Блинкин** называет «важным сигналом» тот факт, что на фоне общей дискуссии о сокращении финансирования дорожные программы не урезаются. Инфраструктурное строительство – один из важных факторов выхода из кризиса, отмечает он: даже ремонтные работы в рамках **нацпроекта** «Безопасные и качественные дороги» дают огромный фронт для малого и среднего бизнеса, а большие дорожные стройки тем более оказывают огромный экономический эффект, в том числе за счет необходимых там металлов, строительных материалов, дорожно-строительной техники (ДСТ).

В контексте ухудшения ситуации на рынке ДСТ решение увеличить финансирование за счет будущих периодов выглядит логично, так как не только позволит в краткосрочной перспективе реализовывать проекты в полном масштабе, но и окажет поддержку этому рынку, полагает **Дмитрий Бабанский** из SBS Consulting.

Руководитель InfraONE Research **Александра Галактионова** отмечает, что в целом увеличение объемов дорожного строительства может сгладить падение ВВП и поддержать экономику, оказывая стимулирующий эффект на смежные отрасли и создавая рабочие места. Увеличение объемов финансирования мероприятий по строительству и реконструкции автодорог на 7,7 млрд руб. в рамках **КПМИ** само по себе не даст большого эффекта, уточняет она, но за счет работ на эту сумму могут быть выполнены целевые показатели освоения средств.

<https://www.kommersant.ru/doc/4358529>

КОММЕРСАНТЪ; 2020.28.05; ВНИМАНИЕ: НА ДОРОГАХ МОТОЦИКЛИСТЫ!; КАК БЕЗОПАСНО НАЧАТЬ МОТОСЕЗОН И НЕ ПОПАСТЬ В АВАРИЮ

Старт мотосезона в регионах уже вызвал рост аварийности с участием двухколесного транспорта. Владельцы мотоциклов не сразу вспоминают навыки вождения после долгого перерыва. Пустующие из-за самоизоляции дороги провоцируют байкеров на быструю езду. Госавтоинспекция и эксперты призывают быть внимательней не только мотоциклистов, но и автомобилистов, отвыкших от двухколесных участников движения.

Байкеры уже рядом

Хотя открытие мотосезона и не является официальной датой, событие это ежегодно отмечается в регионах страны различными мероприятиями (мотопарадами, фестивалями) с участием Госавтоинспекции. 2020 год стал исключением из-за распространения коронавирусной инфекции. Тем не менее, мотоциклисты с наступлением теплого времени года уже активно выезжают на дороги. По данным Центра организации дорожного движения Москвы (ЦОДД), количество двухколесного транспорта на дорогах в мае выросло на 62% по сравнению с апрелем. Аналогичная ситуация наблюдается в других регионах. По мере улучшения погоды и отступления COVID-19 мототранспортных средств на дорогах будет становиться все больше и больше.

Массовое возвращение мотоциклистов на улицы таит в себе существенные риски для безопасности движения. Во-первых, мототехника после зимнего хранения требует тщательной проверки. В первую очередь необходимо проверить давление в шинах, поясняет представитель одной из крупных мотошкол **Александр Большаков**. «Это один из важнейших моментов. Если давления недостаточно, то мотоцикл будет плохо управляться и пытаться ехать все время по прямой, – поясняет он. – Покрышки имеют срок годности, обычно это 3–4 года, после чего они теряют свои свойства, их надо поменять. Для двухколесного транспорта состояние колес критичней, чем для автомобиля». Байк необходимо, говоря простым языком, «привести в чувство», проведя весеннее ТО, меняя масло, технологические жидкости, свечи.

«Не все помнят, что сцепление покрышек с холодным асфальтом крайне низкое, первые ДТП в апреле-мае происходят именно по этой причине. Нужно дожидаться, пока установится стабильная ночная плюсовая температура. Мотоциклетная резина начинает полноценно работать только от +5 градусов, – рассказывает заместитель руководителя российской Госавтоинспекции полковник полиции Николай Шеюхин. – После зимы на асфальте могут быть остатки реагентов, песка и пыли. Дороги должны быть чистыми, чтобы можно было безопасно ездить на мотоцикле».

Еще один важный аспект: мотоциклисты за зиму утрачивают навыки вождения, им нужно снова привыкать к управлению двухколесным транспортным средством. «От управления байком отвывает, по сути, все тело, – поясняет Александр Большаков. – Рука отвывает выжимать сцепление, голова – поворачивать в сторону движения мотоцикла. Все эти навыки перед сезоном надо освежить». Тем, кто зимой занимается сноубордами и лыжами, проще восстановиться – техника в этих видах спорта имеет много общего с техникой управления двухколесным транспортом.

Автомобилистам также надо привыкнуть к присутствию на дорогах новых участников движения – внимательней перестраиваться между рядами и осторожней открывать двери во время парковки. При этом мотоциклисту не стоит переваливать всю ответственность на владельцев автомобилей, а заранее прогнозировать возможные риски и опасные ситуации. Например, если машина остановилась, то можно заранее подумать о возможном открытии двери. На трассе, двигаясь позади автомобиля, надо ехать не по центру, а чуть правее или чуть левее корпуса машины, чтобы водитель видел свет от фары мотоцикла в зеркале заднего вида. В «слепой зоне» тоже лучше не задерживаться.

Региональные управления Госавтоинспекции уже проводят профилактические мероприятия в связи с началом мотосезона. В Уфе инспекторы во время патрулирования главных улиц транслируют через громкоговоритель объявления о важности соблюдения ПДД, скоростного режима. Автомобилистов призывают быть более бдительными при перестроениях. Госавтоинспекция Алтайского края напомнила о других важных правилах: мотоцикл должен быть зарегистрирован, у водителя должна быть открыта соответствующая категория, управлять мотоциклом необходимо в мотошлеме, а под верхнюю одежду желательно надевать мотозащиту. Управление ГИБДД по Тамбовской области проводило в конце мая операцию «Мотоциклист», во время которой пресекала нарушения правил в местах концентрации ДТП.

Мотосезон 2020 года имеет и свои особенности. Ограничительные меры и переход на самоизоляцию привели к существенному сокращению количества транспортных средств на дорогах, констатируют эксперты. Только в Москве объем трафика на улицах сократился вдвое по сравнению с прошлым годом (хотя в конце мая стал постепенно возвращаться к прежним значениям). С одной стороны, это хорошо, ведь чем меньше плотность потока, тем меньше пробок. «С учетом серьезного уменьшения трафика безопасность движения на мотоцикле, несомненно, выросла, – считает глава представительства Harley-Davidson в России и СНГ Николай Попков. – Возросшее количество камер, считывающих задний номер, уберегает от необдуманных действий на пустой дороге даже самых заядлых нарушителей на двух колесах».

С другой стороны, отмечает член правительственной комиссии по безопасности движения Наталья Агре, пустые дороги провоцируют участников движения на превышение скорости, что, в свою очередь, создает повышенные риски аварийности. Сейчас дороги в городе свободные, ежедневно движение в городе не превышает 2 баллов. Некоторые мотоциклисты пользуются этим и нарушают правила, а именно превышают скорость, что приводит к ДТП с тяжелыми последствиями. В Москве с начала года произошло уже 52 ДТП с участием мотоциклистов. Если посмотреть данные по всей России, то по данным официальной статистики аварийности в марте 2020 года в ДТП с мотоциклами погибли 22 человека, а в апреле этот показатель вырос почти вдвое.

Из года в год сохраняются и общесистемные проблемы в области безопасности движения. Во-первых, несмотря на проводимые в последние годы профилактические акции, многие по-прежнему пренебрегают средствами защиты. «Некоторые граждане считают, что достаточно одного шлема. Это крайне распространенное заблуждение, – поясняет полковник полиции Николай Шеюхин. – Необходим полный комплект специальной

одежды, а также перчатки, спасающие кисти рук во время падений. Никогда не стоит пренебрегать своей безопасностью».

Недостаточная подготовка водителей мотоциклов остается самой серьезной проблемой, считает Николай Попков. «Новички или молодежь садятся на избыточно мощные мотоциклы, не имея достаточных устойчивых навыков управления, чем ставят под угрозу собственную жизнь и здоровье других», – говорит он. О низком качестве обучения говорят как в Госавтоинспекции, так и в профессиональном сообществе. Программа подготовки должна индивидуально оценивать кандидата в водители в зависимости от возраста и психологических особенностей конкретного человека. «Нужно, чтобы будущий мотоциклист выходил из мотошколы подготовленный к реальным дорожным условиям», – поясняет Николай Шеюхин.

На безопасность движения сильно влияет и техническое состояние двухколесной техники. Внесение изменений в конструкцию крайне популярно среди мотовладельцев – байкеры задирают руль, меняют вилки, делают так называемые кастомы кустарного изготовления. Мотоцикл – это чрезвычайно сложное устройство, вся его конструкция точно рассчитана инженерами, и когда человек сам что-то меняет в транспортном средстве, это может оказаться небезопасным.

В целом, отмечают в Госавтоинспекции, четко видно разделение мотосообщества на тех, кто использует мотоцикл в качестве средства передвижения (и относится к нему соответствующе) и тех, кто воспринимает байк как спортивный инвентарь или средство развлечения. «Мотоцикл нередко покупают как модную игрушку, чтобы влиться в мототусовку, – поясняет Николай Шеюхин. – Если хочется быстро ездить, ставить рекорды скорости – пожалуйста, для этого есть специальные трэки, можно нанять преподавателя. На дорогах общего пользования этому точно не место». Проблема усугубляется распространенными заблуждениями и ошибками. Начинающие байкеры, едва получив права, сразу покупают мощные мотоциклы с объемом двигателя более 1000 куб. см, для управления которыми сначала нужно несколько лет поехать на более легких модификациях, чтобы прочувствовать мотоцикл, добавляет Александр Большаков. Кроме того, современные шлемы настолько технологичны, что водитель в них совершенно не чувствует скорости, особенно если включает внутри энергичную музыку. «В результате байкер разгоняется до 140–160 км/ч, совершенно не осознавая опасности и не замечая, что происходит вокруг, – говорит Николай Шеюхин. – Подобная манера вождения крайне опасна и недопустима на дороге».

На фоне обострения общесистемных проблем, связанных с движением мототранспорта, в последние годы все популярней становится новый тип двухколесного транспорта – электросамокаты и электроскутеры, для управления которыми не требуется водительских прав. Такие устройства могут разгоняться до 80–100 км/ч, некоторые граждане выезжают прямо на проезжую часть, подвергая гигантской опасности как себя, так и остальных участников движения (особенно детей). С юридической точки зрения пользователи электросамокатов являются пешеходами, и привлечь их к ответственности крайне сложно. Скоро такие устройства будут называться «средствами индивидуальной мобильности» (СИМ) – термин будет впервые введен в Правила дорожного движения. Планируется ввести дифференцированные требования для пользователей СИМ в зависимости от возраста – для детей, подростков от 7 до 14 лет и для взрослых. Выезжать на проезжую часть можно будет только при строгом соблюдении определенных правил: водитель должен быть старше 14 лет, скорость движения транспорта по улице не должна превышать 60 км/ч, а само СИМ должно быть оборудовано электродвигателем, тормозами, звуковым сигналом, белой фарой и световозвращателями. Проект поправок в ПДД готовится Минтрансом совместно с Госавтоинспекцией, его дорабатывают и скоро направят в правительство.

<https://www.kommersant.ru/doc/4357452>

КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.29.05; СЖИЖЕННЫЙ ГАЗ РАЗБИВАЕТ ЛЕД; ЗАВЕРШАЕТСЯ САМОЕ РАННЕЕ В ИСТОРИИ ПРОХОЖДЕНИЕ СЕВМОРПУТИ НА ВОСТОК

Газовоз «Кристоф де Маржери» в сопровождении атомного ледокола «Ямал» готовятся завершить самую раннюю в истории проводку в восточном секторе Севморпути. Суда вошли в Чукотское море, в южной части которого танкеру, везущему газ с проекта «Ямал СПГ» в Китай, больше не потребуется помощь ледокола. Увеличение сроков навигации по восточному маршруту позволит в этом году в два раза увеличить перевозки СПГ через восточную часть Севморпути – до примерно 2,4 млн тонн.

Танкер ледового класса Arc7 «Кристоф де Маржери», принадлежащий «Совкомфлоту», под проводкой атомного ледокола «Ямал» «Росатомфлота» благополучно преодолел наиболее трудные с точки зрения ледовой обстановки участки Севморпути. Сейчас суда огибают остров Врангеля и входят в Чукотское море. Танкер вышел из Сабетты с грузом газа с проекта НОВАТЭКа «Ямал СПГ» 18 мая – примерно на полтора месяца раньше летнего навигационного сезона. Груз к 11 июня должен быть доставлен в китайский порт Цзинтан (Таншань).

Апрель и май считаются наиболее сложными месяцами с точки зрения ледовой обстановки.

Столь ранней навигации способствовала как аномально легкая ледовая обстановка в Обской губе, что позволило освободить атомные ледоколы для проводки судов на восток, так и более легкие ледовые условия на восточном фланге Севморпути, отмечает глава консультационного центра «Гекон» Михаил Григорьев. Средняя скорость движения судна с 18 по 25 мая, по данным АИС ExactEarth, составила 8,8 узла. Сложная ледовая обстановка в это время года наблюдается в Восточно-Сибирском море и у острова Врангеля, где танкер как раз и показывал наименьшую скорость – 6–8 узлов.

25 мая вслед за «Кристофом де Маржери» из Сабетты вышел газовоз «Владимир Воронин» (принадлежит канадской Teekay и China LNG Shipment), направляющийся в порт Тяньцзиня. До моря Лаптевых танкер шел в сопровождении ледокола «50 лет Победы», после чего атомоход развернулся обратно в Обскую губу. Предполагается, что «Ямал» оставит «Кристофа де Маржери» в Чукотском море и вернется, чтобы провести «Владимира Воронина» через Восточно-Сибирское море. «Владимир Воронин» идет значительно быстрее, чем «Кристоф де Маржери» (по данным АИС ExactEarth, средняя скорость с 24 по 28 мая составила 13,2 узла), и сейчас огибает Новосибирские острова с севера. Как уточняет Михаил Григорьев, скорость «Владимира Воронина» оказалась выше, поскольку, исходя из опыта прохождения маршрута «Кристофом де Маржери», для следующего танкера были оптимизированы маршрут и тактика ледокольного сопровождения.

Источник «Ъ», знакомый с ситуацией, говорит, что это первый экспериментальный рейс, который был необходим для анализа технических характеристик газовоза и ледокола.

Требуется практическое понимание способностей их работы вместе, особенно в Восточно-Сибирском море, поясняет он. Легкая или средняя зима здесь играют не самую важную роль, поясняет собеседник «Ъ», – основные сложности возникают из-за ветра, скопления льда и торосов, именно это стало причиной значительного снижения скорости на маршруте «Кристофа де Маржери». Даже в тяжелые месяцы (март – первая половина мая) необходимо стремиться к тому, чтобы расстояние от Сабетты до мыса Дежнева преодолевалось за десять суток и средней скорости в десять узлов, считает он. Вторая задача – сопровождение одним ледоколом сразу двух газовозов, добавляет собеседник «Ъ».

В «Росатоме», НОВАТЭКе и «Совкомфлоте» комментарии не предоставили.

В 2019 году «Ямал СПГ» отправил 17 рейсов на восток по Севморпути (СМП): 16 в Китай и один в Южную Корею. Всего было перевезено 1,2 млн тонн (6,5% общего экспорта). Газовозы отправлялись в период с 29 июня по 3 октября. Рейсы выполняли 11 газовозов. В 2020 году с учетом ранних сроков открытия СМП и наличия у «Ямал СПГ» 15 газовозов ледового класса Arc7 НОВАТЭК может удвоить загрузку СМП по сравнению с 2019 годом, утверждает источник «Ъ», знакомый с планами компании.

По словам собеседника “Ъ”, стоимость поставки СПГ с Ямала по восточному маршруту через СМП может быть дешевле рейса вокруг Евразии на \$1,8 за MBTU, или около \$7 млн на танкер.

Екатерина Колбикова из Vygon Consulting оценивает стоимость поставки СПГ НОВАТЭКа в Китай по СМП при текущих ценах в \$0,6–0,9 за MBTU по сравнению с \$1,3 за MBTU при обходе Евразии. Кроме того, при поставках по маршруту вокруг Евразии НОВАТЭК арендует танкеры, добавляет она, и экономика таких поставок во многом определяется ситуацией на рынке фрахта, тогда как использование собственного флота арктических газовозов позволяет рассматривать расходы на них как невозвратные затраты (sunk cost) и не включать их в операционные издержки.

<https://www.kommersant.ru/doc/4358585>

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.28.05; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПОЛУЧИЛИ КРЕДИТ СБЕРБАНКА ПОСЛЕ ЖАЛОБЫ ВЛАСТЯМ

Сбербанк одобрил «Уральским авиалиниям» льготный кредит на 3 млрд руб. Ранее полпред президента в УрФО Николай Цуканов заявил о близости авиакомпания к банкротству

«Уральские авиалинии» подписали со Сбербанком соглашение о льготном кредите на пополнение оборотных средств. Сумма кредита – 3 млрд руб., рассказал РБК генеральный директор и крупнейший совладелец перевозчика Сергей Скуратов.

«Авиакомпания «Уральские авиалинии» является стратегическим партнером Сбербанка. Мы всегда поддерживали ее деятельность и готовы продолжать это делать в дальнейшем», – передал РБК через представителя заместитель председателя правления Сбербанка Анатолий Попов.

Первый транш по кредитной линии авиакомпания получила уже в четверг, 28 мая. «Уральские авиалинии» стали первой компанией, кому перечислены средства в рамках постановления правительства о правилах предоставления субсидий из федерального бюджета российским кредитным организациям на возмещение недополученных ими доходов по кредитам, выданным в 2020 году системообразующим организациям на пополнение оборотных средств, уточняет **пресс-служба** перевозчика. Это постановление было подписано в конце апреля, срок кредита авиакомпании – 12 месяцев.

Кроме того, предусмотрено продление действующей кредитной линии до сентября 2023 года, сообщила **пресс-служба** компании, не уточнив деталей. В 2017 году Сбербанк открыл ей кредитную линию до октября 2020 года с максимальным размером обязательств в 4,6 млрд руб. «Помимо льготного кредита, мы продлили срок действия подписанной ранее кредитной линии еще на три года, до октября 2023 года, подтвердив тем самым намерения банка и компании продолжить сотрудничество на долгосрочной основе», – добавил Попов.

В начале мая полпред президента в Уральском федеральном округе Николай Цуканов заявил, что «Уральские авиалинии» из-за прекращения полетов за рубеж находятся «на грани банкротства». Он тогда рассказывал, что Скуратов обратился к нему за помощью, пожаловавшись на невозможность получить кредиты ни в Сбербанке, ни в ВТБ. «Поэтому [важно] обратиться в правительство и принять общие меры по поддержке [авиакомпаний]. Предоставить, где нужно, гарантии государства для получения кредитов, открыть лимиты финансирования, которые были определены», – говорил чиновник.

«В этот кризис банки выразили опасения и приостановили кредитование, я думаю, многих авиакомпаний, не только «Уральских авиалиний». Наверное, это нормально. Нужно было осмотреться, понять ситуацию, кредитоспособность своих клиентов», – говорит теперь Скуратов. «Но этот период заканчивается, мы очень неплохо завершили переговоры по открытию кредитной линии со Сбербанком. В итоге мы подписали кредитный договор, достаточно успешный», – сказал он РБК.

В начале мая Попов говорил, что «Уральские авиалинии» обратились за финансированием в апреле и банк прорабатывал несколько вариантов финансирования. В пресс-службе ВТБ заявляли, что готовы рассматривать варианты поддержки.

<https://www.rbc.ru/business/28/05/2020/5ecf9e7c9a79474d985f343e?from=newsfeed>

РБК; ЕВГЕНИЙ КАЛЮКОВ, ЕВГЕНИЯ ЧЕРНЫШОВА; 2020.28.05; ВТБ ЗАФИКСИРОВАЛ РОСТ ТРАТ РОССИЯН НА АВИАБИЛЕТЫ В 1,5 РАЗА

По сравнению с апрелем, расходы россиян на авиабилеты и билеты на поезда выросли более чем на 40%. В Москве же траты на будущие перелеты нарастили сразу на 56%

Россияне в мае резко увеличили расходы на покупку авиа- и железнодорожных билетов, свидетельствуют данные эквайрингового бизнеса ВТБ по транзакциям (есть у РБК). За первые три недели мая траты россиян на авиабилеты выросли по сравнению с тем же периодом апреля на 46%, а расходы на покупку билетов на поезда – на 42%.

«Спрос на покупку авиабилетов начинает восстанавливаться, причем как в Москве, так и регионах, результаты первых трех недель мая оказались значительно лучше аналогичного периода в апреле», – пояснил руководитель департамента эквайринга ВТБ Алексей Киричек.

При этом спрос на авиабилеты сильнее всего вырос в столице. Средняя стоимость одного купленного билета здесь выросла по сравнению на 20% (до 10 тыс. руб.), а общие расходы москвичей – сразу на 56%. В провинции же общая стоимость купленных билетов увеличилась в среднем лишь на 10%.

В регионах ровно в полтора раза нарастили расходы на покупку железнодорожных билетов, при этом средний чек составил 3 тыс. руб. В Москве же спрос вырос на 40%, а средняя стоимость купленного билета – лишь 1,6 тыс. руб.

По словам Киричека, показателей продаж марта этого года и в целом весны прошлого года отрасль еще не достигла.

«Мы видим, что россияне корректируют свои планы на туристический сезон этого года, многие ориентируются на внутренний туризм, о чем свидетельствует рост спроса на железнодорожные билеты», – добавил глава департамента эквайринга ВТБ.

Регулярные и чартерные рейсы в другие страны полностью приостановлены в России с 27 марта из-за пандемии коронавирусной инфекции COVID-19. Внутрироссийские перевозки из-за введенных в связи с болезнью ограничений резко сократились. По данным **Росавиации**, в апреле авиакомпании перевезли на рейсах внутри России 717,61 тыс. пассажиров, что составляет лишь 13% от апреля 2019 года.

Постепенно восстановление спроса на авиабилеты фиксирует и Сбербанк. Согласно его индексу потребительской активности, расходы россиян на авиабилеты с 11 по 17 мая выросли на 52% по сравнению с предшествующей неделей, а падение сократилось до 85% по сравнению с аналогичной неделей 2019 года. Пик сокращения расходов на авиабилеты фиксировался с 13 по 19 апреля на отметке 93,1%. Тинькофф банк в своем аналогичном индексе отмечает рост расходов на авиабилеты на 58% к уровню самоизоляции.

В марте, когда ВТБ впервые после начала эпидемии COVID-19 в России зафиксировал рост расходов россиян на авиабилеты, Киричек говорил, что покупают их на перспективу, пользуясь тем, что авиакомпании предлагают выгодные условия оформления билетов, а некоторые снижают цены.

В конце мая российские авиакомпании резко – в 2–3 раза – снизили цены на билеты на свои рейсы, особенно на вылетающие из Москвы в другие города страны и обратно в июне. При этом уже на июльские рейсы билеты вновь дорожают.

По данным сервиса для планирования путешествий OneTwoTrip, средняя стоимость авиабилета по России с вылетом в июне сейчас составляет 7,1 тыс. руб., что на 25% ниже, чем в мае. Но уже в июле средняя стоимость авиабилетов по России возвращается к майским показателям – около 10 тыс. руб.

<https://www.rbc.ru/society/28/05/2020/5ece92de9a7947dfad645b88?from=newsfeed>

РБК; НАДЕЖДА ФЕДОРОВА; 2020.28.05; ЭКСПЕРТЫ ПРЕДСКАЗАЛИ ПОЯВЛЕНИЕ 400 ТЫС. БЕЗРАБОТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

По итогам 2020 года строительная отрасль недосчитается свыше 400 тыс. человек, среднемесячная зарплата в компаниях-застройщиках снизится почти на 8%, до 38,7 тыс. руб., сообщил ЦСР в своем новом прогнозе

Центр стратегических разработок (ЦСР) подготовил прогноз, как изменятся ключевые показатели строительной отрасли по итогам 2020 года. Расчеты, как указано в имеющемся

у РБК документе, основаны на официальных данных Росстата, Росреестра, Федеральной налоговой службы, базы СПАРК, а также на экономических ожиданиях, выявленных в ходе структурированных интервью с представителями 150 строительных компаний. Опрос проходил с 13 по 15 мая по квотированной выборке. Тем самым, как утверждают в ЦСР, были учтены мнения крупных, средних и небольших застройщиков.

Общая выручка всех компаний строительного сектора в 2020 году составит 339 млрд руб., что на 83,9 млрд меньше, чем в прошлом году, сообщает ЦСР. Прибыль компаний снизится на 2,8 млрд, до 15 млрд руб.

Спрос на новостройки, по оценке ЦСР, упадет на 14%: по итогам текущего года будет заключено почти 670 тыс. договоров участия в долевом строительстве, что на 113 тыс. меньше, чем в прошлом году.

Численность тех, кто работает непосредственно в строительной отрасли, в этом году снизится на 409 тыс. и составит около 4,5 млн человек. Среднемесячная зарплата в отрасли сократится с 41,9 тыс. до 38,7 тыс. руб.

Самой распространенной проблемой, о которой в ходе опроса упомянули 80% компаний, стало возникновение финансовых трудностей у подрядчиков, поставщиков материалов и других контрагентов.

Кроме того, 78% опрошенных заявили о проблемах из-за снижения производительности труда; 75% заявили о том, что испытывают трудности со свободным передвижением транспорта, который перевозит строительные материалы как на территории конкретного региона, так и между регионами.

<https://www.rbc.ru/business/28/05/2020/5ecf5da99a794727bd0ac7e3?from=newsfeed>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЯЧЕСЛАВ ЛОБОВ; 2020.28.05; РЕЧНИКИ ВЗЯЛИСЬ ЗА ДЕЛО

На внутренних водных путях работа набирает темп.

С каждой недели растет количество речных артерий, где стартовала и постепенно набирает темп навигация–2020.

В частности, на днях над зданием Ленского объединенного речного пароходства на пл. Орджоникидзе в Якутске был поднят вымпел навигации. Сезон перевозок для речников начался раньше обычного. С зимнего пункта отстоя в Киренске танкер «Петр Бекетов» с баржей МН–2800 двинулся на Осетрово, где встанет под погрузку нефтепродуктов в объеме 3,5 тыс. тонн.

Перед речниками ЛОРП стоят большие задачи по доставке грузов в полном объеме, несмотря на сложившуюся эпидемиологическую обстановку. Необходимо приложить максимум усилий для своевременного выхода флота в запланированные рейсы, выполнить все поставленные цели.

Суда пароходства отправятся с каменным углем на Амгу, Вилюй, Витим, Алдан. Из Осетрово на Пеледуй, Ленск, Олекминск, Якутск отправятся теплоходы с хозяйственными грузами и топливно–энергетическими ресурсами, которые с открытием арктической навигации будут доставлены и в дальние пункты назначения по Северному морскому пути. Всего пароходством планируется перевезти около 1 млн 300 тыс. тонн грузов.

В связи с ранним началом ледохода открытие судоходной обстановки на Верхней Лене началось ранее дат, установленных **Росморречфлотом**.

В настоящее время в эксплуатации находится несколько десятков единиц флота более чем с 47 тыс. тонн народно–хозяйственных грузов на борту (37 тыс. тонн нефтеналивных и 16 тыс. тонн сухогрузов).

В Жатае продолжают работы по предъявлению судов в технической готовности контролирующим органам. Ледоколы «Капитан Бабичев» и «Капитан Богатырев» вскрыли протоку для выхода судов пароходства из затона Жатайской базы технической эксплуатации флота. Сейчас суда расставлены таким образом, чтобы надзорные органы имели свободный доступ к более чем сотне единиц флота.

С продвижением ледохода и очищением водных путей ото льда будет открываться судоходная обстановка на других обслуживаемых участках водных путей.

В рабочем формате, без традиционных торжеств, «отмененных» пандемией, открылась 157–я навигация в Енисейском бассейне внутренних водных путей. На магистральном

пути реки Енисей от Красноярской ГЭС до устья реки Ангара судоходная обстановка выставлена и действует с 10 мая, тогда как на реке Подкаменная Тунгуска судоходная обстановка действует с 3 мая, что дает возможность судоходным компаниям приступить к интенсивному заводу грузов в Эвенкийский муниципальный район.

На линии река Енисей от Красноярска до устья реки Мана пригородное пассажирское сообщение действует с 27 апреля, также открыта судоходная обстановка на участке реки Сым 135 км – устье. За первую декаду судами АО «Енисейское речное пароходство» (ЕРП–Норникель) перевезено 900 тонн ГСМ, судами Ярцевского ЛПХ – 100 тыс. м³ леса в плотках.

По распоряжению **Росморречфлота** в мае открылась навигация на участке реки Ангара от плотины Иркутской ГЭС до 108-го км и на участке реки Селенга от 154-го км до устья. В целях противодействия распространению новой коронавирусной инфекции торжественное мероприятие по открытию навигации с участием работников ФБУ «Администрация Байкало–Ангарского бассейна» было перенесено.

В Республике Коми на участке реки Печоры протяженностью 355 км, от г. Вуктыл до с. Усть–Уса, с 18 мая начали действовать средства навигационного оборудования. Путьцы ФБУ «Администрация «Печораводпуть» вышли на реку, чтобы открыть судоходную обстановку сразу после продвижения ледохода ниже Печоры.

Открытие судоходной обстановки после очищения реки ото льда позволит транзитному флоту, работающему в Печорском бассейне, начать доставку по большой воде грузов первой необходимости (уголь, топливо, строительные грузы) в трудно-доступные населенные пункты, расположенные в верховьях Печоры и на ее притоках.

В 2020 году госзаданием предусмотрено повышение категории водных путей со второй на первую (с гарантированными габаритами и освещаемой обстановкой) на участке Печоры от города Нарьян–Мар до с. Усть–Цильма протяженностью 332 км. Улучшение качественных характеристик водных путей бассейна произведено и на участке Печоры от города Вуктыл до города Печора протяженностью 234 км, здесь категория судоходной обстановки изменена с третьей на вторую (с гарантированными габаритами и светоотражающей обстановкой).

В навигацию 2020 года изменилась категория участка внутренних водных путей на реке Уса от города Усинск до устья протяженностью 30 км с пятой категории на вторую (с гарантированными габаритами и светоотражающей обстановкой). Установление гарантированных габаритов пути на этом участке не ниже гарантированных габаритов на магистральных путях реки Печоры вызвано тем, что с железнодорожных путей, расположенных в Усинске, осуществляется перевалка грузов на водный транспорт и наоборот. На протяжении всего маршрута перевозок должны действовать равные габариты пути, не ограничивающие осадку теплоходов.

На водных путях Новгородской и Псковской областей, обслуживаемых ФБУ «Администрация «Волго–Балт», начата работа средств навигационного оборудования. Общая протяженность водных путей с навигационной обстановкой составляет 710 км.

Путевыми бригадами Новгородского района водных путей и судоходства – филиала ФБУ «Администрация «Волго–Балт» было своевременно выполнено траление и обеспечена чистота судовых ходов.

В Новгородской области выставление плавучих знаков проводилось силами четырех обстановочных бригад на реках Волхов, Ловать, Полисть и озере Ильмень. В Псковской области работают две обстановочные бригады на реке Великой, Псковском и Чудском озерах. Всего выставлен 371 плавучий навигационный знак.

Росморречфлот и ФБУ в сотрудничестве с судоходными компаниями и операторами причальной инфраструктуры прикладывают все усилия для развития судоходства по древней русской водной артерии – реке Волхов.

В рамках первого этапа комплексной реконструкции Северо–Двинской шлюзованной системы выведено из аварийного статуса ее последнее гидротехническое сооружение, находившееся в аварийном техническом состоянии, – шлюз № 2. Как сообщили в ФБУ «Администрация Севводпуть», после завершения на шлюзе строительных работ на объекте проведено первое шлюзование в сроках начала навигации.

Финансирование работ осуществляется за счет средств федерального бюджета. В соответствии с Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года ввод шлюза № 2 запланирован на июль 2020 года.

Готовы и отлажены к новому сезону речных перевозок гидротехнические сооружения ФГБУ «Канал имени Москвы». Зимой здесь провели плановый межнавигационный ремонт и профилактику.

Навигация в Московском бассейне традиционно открывается 24 апреля, а закрывается 17 ноября. Напомним, что согласно распоряжению **Росморречфлота** на девяти участках, находящихся в ведении ФГБУ «Канал имени Москвы», были изменены сроки начала навигации–2020. Она началась раньше обычного.

К началу навигации–2020 были выполнены ремонтно–профилактические работы на 25 стратегически важных объектах ФГБУ, от которых зависят безопасность судоходства в Центральной России и бесперебойное водоснабжение столицы.

Безопасность судоходства на водных путях канала имени Москвы обеспечивают около 3,5 тыс. навигационных знаков – 1,4 тыс. береговых и более 2 тыс. плавучих. Кроме того, были отремонтированы прицельные мачты, осветительно–сигнальное оборудование и проводка береговых знаков, а также обновлены плавучие знаки.

<http://transportrussia.ru/item/5589-rechniki-vzylis-za-delo.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВИКТОР ДМИТРИЕВ; 2020.28.05; ВЧЕРА, СЕГОДНЯ, ЗАВТРА...

Наработанный опыт, безусловно, пригодится в будущем.

С приходом в нашу жизнь коронавируса наступили, увы, и существенные в ней перемены. Сложившийся образ жизни, привычки и увлечения, похоже, со временем трансформируются в «прекрасное далеко». Наверняка в новом качестве предстанут сервисное обслуживание, порядок поездок на транспорте, посещение спортивных и развлекательных мероприятий. И не случайно в лексиконе уже появились такие понятия, как «новая реальность» и «новая нормальность».

Однако самое время вспомнить легенду о кольце Соломона, на поверхности которого было написано: «Все проходит». И когда однажды в отчаянии он снял его, то увидел, что внутри его тоже написан слоган: «Пройдет и это».

Рано или поздно, но пандемия должна сойти на нет. И снова поднимутся в воздух авиалайнеры, вернутся в привычный график поезда и электрички, увеличится число автомашин на дорогах, качество которых снова окажется в центре внимания. Тут–то и вспомнятся последние IT–наработки, которые в связи с коронавирусом отошли на второй план.

Директор Института проблем транспорта имени Н.С. Соломенко Российской академии наук Игорь Малыгин в свое время заявил, что на высокоскоростной автомагистрали М–11 обеспечивать безопасность будет искусственный интеллект. И пояснил, что кардинально снизить количество ДТП и их последствия возможно за счет повсеместного внедрения систем фото– и видеофиксации нарушений скоростного режима, полного покрытия трассы сотовой связью, оптимального размещения информационных табло. При этом необходимо использовать как штатные средства видеонаблюдения, установленные на рейсовых автобусах, так и мобильный мониторинг магистрали с использованием беспилотников.

Когда обсуждался этот вопрос, зампредела правления Государственной компании «Российские автомобильные дороги» Юрий Байрамов заявил, что в Новгородской области установлены 22 комплекса автоматической системы управления дорожным движением и 178 камер фото– и видеофиксации, а еще 29 камер появились от Мясного Бора до границ с Ленинградской областью.

По национальному проекту **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в этом году в Татарстане отремонтируют 44 объекта дорожной сети. Причем на 40 из них будут использованы новые технологии. В частности, планируется использование технологии устройства верхних слоев покрытия из щебеночно–мастичного асфальтобетона, холодной регенерации и технологии устройства слоев покрытия по методологии объемного проектирования.

Как отметил **министр транспорта** и дорожного хозяйства РТ Ленар Сафин, в рамках реализации БКД 2.0 создан реестр новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения. Этот реестр включает более 300 различных технологий, 162 конструкции и 310 регламентирующих документов дорожной отрасли. По словам Ленера Сафина, работа с таким ресурсом позволяет не только поделиться опытом Татарстана в этой области, но и перенять опыт других регионов России.

А географические соседи из Башкирии, в частности в Уфе, продолжают модернизацию систем наружного освещения города и светофорных объектов. Так, проведена установка на опорах светофоров светодиодных полос, которые дублируют их сигналы.

Данные световые конструкции способствуют повышению безопасности дорожного движения путем заблаговременного предупреждения водителя о горящем сигнале светофора.

После установки экспериментальной светодиодной полосы в районе остановки общественного транспорта «Металлобаза» на автодороге Уфа – аэропорт специалисты муниципального предприятия «Уфагорсвет» смонтировали подобные полосы еще на нескольких улицах города.

«Участки для модернизации были выбраны совместно с Управлением коммунального хозяйства и благоустройства как один из очагов аварийности, – пояснил заместитель главного инженера МУЭСП «Уфагорсвет» Руслан Яхаббаев. – И уже получены позитивные отклики жителей».

Первую антискользящую разметку нанесли минувшей зимой в Красноярске. Она выложена из холодного пластика. После этого пассажиры общественного транспорта могли безопасно входить в автобус и выходить из него.

Разметка содержит резиновую крошку. Главная особенность холодного пластика – его высокая износостойчивость. Он не боится перепадов температуры, что позволяет сохранить эксплуатационные качества в течение нескольких лет. Кроме того, он хорошо отражает свет, что актуально для водителей и пешеходов в темное время суток. Не менее важен и тот факт, что такой пластик не содержит токсичных веществ и полностью безопасен для людей и домашних животных.

Еще одна интересная информация – из Конаково Тверской области. Там взамен «лежачих полицейских» переходят на более совершенные и современные технологии обустройства пешеходных переходов. По сути они представляют собой широкие возвышения, на которые нанесена «зебра». И получается двойное назначение: тут вам и «лежачий полицейский», и обычный переход.

Важно отметить и еще одно преимущество:двигающийся выше уровня автодороги человек становится более заметным водителям, что, несомненно, повышает безопасность на дороге.

Ну а теперь о тех и для тех, кто за рулем.

При помощи специализированного программного продукта российской разработки повысит безопасность своего транспорта и ПАО «Газпром Нефть».

Созданная специально для одной из крупнейших нефтяных компаний России Система мониторинга автотранспорта (СМА) автоматизирует контроль за работой автопарка и механизмы реагирования на дорожные ситуации.

Как известно, нефтегазовая отрасль и, в частности, перевозка нефтепродуктов связаны с повышенной опасностью. В связи с этим в нефтяной компании была внедрена российская телематическая система. Более того, на базе телематики с 2017 года ряду дочерних предприятий предоставляются услуги круглосуточного ситуационного центра. Его диспетчеры получают автоматические уведомления о различных нештатных ситуациях и реагируют на них согласно утвержденным инструкциям.

В итоге упомянутым предприятиям удалось всего за один год увеличить на 20% долю сотрудников, строго соблюдающих аккуратный стиль вождения. Вдобавок практически прекратились случаи стоянок вне разрешенных геозон.

Следующим важным шагом стала разработка специализированного программного комплекса, автоматизирующего весь этот процесс. Как и раньше, диспетчеры ситуационного центра мгновенно уведомляются об авариях, превышениях водителями

максимально допустимой скорости и других опасных действиях, срабатывании тревожной кнопки, остановках в неположенных местах и прочих отклонениях. Затем операторы связываются с водителем или его руководством, помогают справиться с опасной ситуацией, при необходимости вызывают на место инцидента скорую помощь или другие экстренные службы, наконец, фиксируют полученные данные. Кроме того, они ведут отчетность, на основе которой формируются рекомендации по повышению эффективности и безопасности автопарка конкретного дочернего общества или предприятия.

«При этом теперь все уведомления направляются в единую систему (СМА), – рассказывает руководитель отдела разработки компании «СКАУТ–Корпоративные решения» Владимир Шадчнев. – Поступившая информация сразу же заносится в карточку события с заданным регламентом действия. Для пользователей в системе реализован понятный и удобный интерфейс, а для руководителей – механизмы отчетности и наглядные дашборды для планирования и проведения тактических мероприятий. Разработка существенно повысит скорость реагирования ситуационного центра на различные дорожные происшествия и нестандартные ситуации. По нашим оценкам, необходимое на обработку каждого события время, включая поиск всей информации и фиксацию результатов, сократится как минимум в три раза».

Очень многие автомобильные компании в нашей стране внедряют у себя системы, позволяющие отслеживать состояние водителя. Но о российских разработках соответствующего оборудования заявил пока только один из агрегаторов такси.

Как рассказал IT–советник транспортной компании «ПЭК» Вячеслав Тимонин, на лобовом стекле автомобиля предполагается установка инфракрасной видеокамеры, которая будет анализировать состояние лица водителя в 68 точках и в какой–то момент может заблокировать водителю доступ к новым заказам. Есть еще и особый браслет, который считывает жизненно важные показатели водителя – пульс, давление, дыхание – и при нарушении установленных норм подает сигнал водителю и в систему.

Кроме того, ранее инженеры Московского автомобильно–дорожного государственного технического университета (МАДИ) предложили оснастить все грузовики и автобусы в России системой мониторинга усталости водителя (СМУВ).

Стоит напомнить, что, по данным официального сайта мэра Москвы, специальные видеокамеры начали следить за безопасностью поездок в наземном общественном транспорте. Устройства работают в автобусах, электробусах, трамваях и троллейбусах. Их работа основана на алгоритме нейросетей по принципу программы распознавания лиц. В режиме онлайн сканируется лицо водителя на выявление признаков, свидетельствующих об усталости. Техника выявляет частое зевание, положение век, мимику. Также система следит, чтобы во время поездки не использовался мобильный телефон.

Одеют специальные браслеты с часами и на машинистов поездов «Иволга». Теперь система безопасности движения поездов будет следить за их состоянием на Московских центральных диаметрах (МЦД).

«Безопасность пассажиров – приоритетная задача для нас, важную роль в этом вопросе играет оценка работоспособности машиниста», – сообщил заместитель мэра, руководитель департамента транспорта и развития дорожно–транспортной инфраструктуры

г. Москвы Максим Ликсутов. Для контроля его состояния в кабине установлена система безопасности движения поездов со специальной «кнопкой бдительности». Также у машиниста есть особый браслет с часами, который надевается на запястье и отслеживает его биологические параметры.

Если машинист начинает засыпать или ему становится плохо, раздастся звуковой сигнал, и на пульте загорается предупреждающий световой индикатор. После этого машинист должен подтвердить, что он в норме, нажав на «кнопку бдительности».

Если он не успел вовремя нажать кнопку, это может сделать его помощник и подтвердить, что ситуация под контролем. Если ни одна из кнопок бдительности не сработает в течение 5–7 секунд, произойдет экстренное торможение. Система безопасности автоматически остановит электропоезд.

Кроме того, контроль работоспособности машиниста ведется специальной системой аудио– и видеорегистрации, которая фиксирует все, что происходит в кабине, в том числе переговоры между локомотивной бригадой.

Ну а что же происходит в гражданской авиации, пока самолеты обитают на земле?

Крупнейший российский аэропорт Шереметьево успешно провел испытания разработанной томской научно–производственной компанией «Микран» радиолокационной системы мониторинга и охраны периметра GUARD.

В этом году «Микран» планирует поставить оборудование в ряд аэропортов международного уровня. Охранные системы компании уже используются в томском аэропорту Богашево, Барнауле, Краснодаре.

Эта система мониторинга и охраны GUARD строится на основе радиолокационной станции и тепловизионно–оптического оборудования. Система, обеспечивающая сканирование территории, предназначена для обеспечения безопасности и охраны аэропортов, портов, объектов топливно–энергетического комплекса и повышенной опасности, границ, а также газонефтепроводов.

Еще пристальней станут досматривать пассажиров аэропорта Кольцово. Для этого закупили 14 детекторов нового поколения Itemiser 4DX, которые предназначены для распознавания следов взрывчатых веществ. Их разместили на всех КПП и постах аэропорта, где осуществляется досмотр.

«Новые устройства позволяют сделать анализ вещества контактным способом – специалист берет пробу с любого предмета с помощью специального материала, после чего помещает ее в прибор для проведения анализа», – рассказали специалисты.

Как подсчитали эксперты Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), уже через 20 лет роботы оставят без работы половину человечества.

Первые шаги к этому сделаны в нашей стране: на работу в столичном аэропорту приняли настоящего робота. Автоматизированному устройству поручили вместо человека охранять стоянку самолетов. Эксперимент проходит в аэропорту Жуковский, а разработчиком робота выступил Московский авиационный институт.

Робот пока получил название SC–Robotics и создавался для патрулирования зоны стоянки самолетов. В основе автоматизированного механизма лежит система видеонаблюдения на базе нескольких камер. Робот также использует технологию искусственного интеллекта, которая позволяет выявлять нарушителей периметра стоянки самолетов. Робот оснащен инфракрасной подсветкой и может бесперебойно работать ночью.

Правда, для полноценной работы роботов пока требуются операторы – например при обнаружении нарушителей именно с ними будут связывать автоматизированные охранники. В другом столичном аэропорту, Домодедово, роботизированные устройства могут вытеснить с работы уборщиц. Аэропорт уже тестирует роботов–клинеров – эксперименты пока продолжаются.

Но и на закуску хочу открыть небольшой секрет. В столице работает особая экономическая зона «Технополис «Москва». Она объединяет несколько высокотехнологичных отраслей производства.

Так, резиденты одного из трех инвестиционных приоритетных проектов – «Калибр» – производят беспилотные автомобили и автобусы. На территории есть испытательный полигон – 400–метровая трасса с остановками и пешеходными переходами. В «Калибре» также создали новый турбореактивный двигатель для беспилотных летательных аппаратов. Ожидается, что после всех тестирований новинка станет одним из лучших двигателей для беспилотников с тягой 50 килограммов.

Другой резидент ОЭЗ создал RFID–метку, которая позволит отслеживать перемещение багажа пассажиров в аэропортах и во время авиаперелетов. Это поможет сократить количество случаев потери чемоданов. Одноразовый чип будут крепить на стойках регистрации. Пассажир сможет отслеживать перемещение багажа онлайн через мобильное приложение.

<http://transportrussia.ru/item/5593-vchera-segodnya-zavtra.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2020.28.05; ЧТОБЫ ТРАССА НЕ «ПРЫГАЛА»

Об особенностях дорожного строительства в зоне вечной мерзлоты.

В Республике Саха (Якутия) недавно создан консорциум производственных компаний и ученых для разработки и испытания новых технологий строительства автодорог в зоне вечной мерзлоты.

«Мы предлагаем провести анализ состояния дорог с изучением их изменений и деформации. Это позволит охарактеризовать те особенности, которые протекают с многолетнемерзлыми породами на нашей территории. Далее эти данные позволят нам адаптировать решения по проектированию дорог и проведению инженерно–геологических изысканий в Якутии. Для этого мы намерены построить международный научно–испытательный полигон», – сообщил директор Института мерзлотоведения имени П.И. Мельникова Сибирского отделения Российской академии наук Михаил Железняк.

«Шагреновая кожа» мерзлоты

Вечная мерзлота, которая существует на 65% территории России (значительная часть Сибири и Дальнего Востока с площадью 10,7 млн кв. км), в XXI веке оказалась под угрозой деградации из–за глобального изменения климата и хозяйственной деятельности человека. В результате интенсивного освоения месторождений полезных ископаемых на Севере произошли существенные изменения во всех компонентах природной среды. Наиболее очевидно они проявились в деградации вечномерзлых грунтов на урбанизированных территориях.

По прогнозу ученых, уже к середине нынешнего столетия от российской вечной мерзлоты останется только пятая часть ее современных площадей. Последствия уже ощутили в северных городах страны: проваливается грунт, образуются болота, появляются проблемы при строительстве автодорог. Причину этого ученые видят не только в глобальном потеплении, но и в действиях самого человека, неграмотном подходе к строительству и эксплуатации инженерных сооружений.

В 80–е годы прошлого столетия в Якутске при бурении на глубине 6 метров температура мерзлого грунта составляла минус 4–6 градусов, сейчас даже на глубине 8–10 метров – только минус 0,5–1,5 градуса. Местами мерзлота и вовсе выходит водой наверх, образуя все новые овраги и озера. Пока незаметная для местных жителей проблема подтаивания грунтов на территории города завтра может обернуться колоссальными затратами, считает инженер–строитель с тридцатилетним стажем Эдуард Романов.

В основном интенсивное протаивание развивается из–за воздействия человека, лесных пожаров. Антропогенный фактор является одним из сильнейших. В определенных условиях его влияние может быть более значительным, чем изменение климата.

Исчезновение мерзлоты приведет к серьезным проблемам с инфраструктурой арктических городов, которая к тому же и сильно изношена. В северных регионах считают, что, не дожидаясь этих изменений, необходимо приступить к учету возможных последствий сокращения площади мерзлоты уже на стадии планирования и проектирования строительства новых зданий и автодорог.

Нужно проектировать такие объекты, которые смогут функционировать при том диапазоне изменений, которые дают климатологи, отмечает Михаил Железняк. Еще на стадии проектирования необходимо закладывать различные сценарии развития ситуации, в том числе и потепления.

Так, в Ненецком автономном округе уже начали пересматривать СНИПы по строительству автомобильных дорог после проблем, которые появились при прокладке трассы Нарьян–Мар – Усинск. Эта дорога должна соединить округ с другими субъектами РФ. Однако при строительстве участка дороги в тундровой зоне специалисты столкнулись с тем, что просадка грунта превысила расчетные показатели из–за потепления. Это потребовало дополнительных работ по укреплению земляного полотна и увеличило их стоимость.

Мероприятия по адаптации не обязательно должны быть глобальными, предполагающими установку дорогостоящего охлаждающего оборудования, отмечают ученые. Иногда в зимний период бывает достаточно убрать снежный покров, чтобы охладить грунты. А в

период потепления, наоборот, проблему можно решить, добавив теплоизолирующие слои в дорожной одежде.

Почему вспучилась дорога

Упрощенно говоря, есть два способа прокладки дорог в зоне мерзлоты: можно в начале строительства сохранить существующие мерзлые грунты, а можно изменить их, дать грунту оттаять. При выборе того или иного способа строительства проект должен включать обоснованное техническое решение и регламентирующие мероприятия, которые обеспечивали бы стабильные условия: чтобы грунты под инженерным объектом всегда находились в выбранном состоянии.

Как рассказал Михаил Железняк в одном из интервью нашей газете, изыскатели и проектировщики, к сожалению, не всегда обращают внимание на то, какая мерзлота распространена в той или иной местности (сплошная, прерывистая или островная), каковы ее состав, строение, тепловой режим. Зачастую строительство ведется с использованием одного метода. Поэтому образуются просадки и пучины – дорога «прыгает».

Деформации дорог, построенных в зоне вечной мерзлоты, связаны как с учетом особенностей геокриологических условий, так и с нарушением технологии строительства.

При возведении дорожного полотна изменяются условия теплообмена на поверхности. И здесь важно помнить, что изменение теплового состояния грунтов приводит к изменению физико–механических свойств горных пород, а это в свою очередь связано с возможностью развития экзогенных процессов. Поэтому очень важно для проектировщиков дорог знать инженерно–геокриологические условия и прогноз их возможного развития, а строителям выполнять проектные решения.

Исследовать каждый метр грунта на маршруте прохождения будущей дороги, конечно, нет необходимости. Для выявления особенностей инженерно–геологических условий применяется метод ключевых участков. Исследовать грунты помогает разумное сочетание бурения, лабораторных испытаний и комплекса геофизических методов. Использование последних не означает применение только традиционной электроразведки, как это часто делают изыскатели. Необходимо сочетание комплекса методов в зависимости от инженерно–геологических условий территории, состава и состояния грунтов. Для оценки теплового состояния грунтов, особенно в области криолитозоны, необходимо проведение геотермических измерений в скважинах с выстоявшимся температурным режимом. Вот здесь очень часто у изыскателей не хватает терпения и профессионального навыка, а ведь в криолитозоне именно тепловое состояние определяет свойства грунтов и, соответственно, процессы, развивающиеся на участке.

Мерзлоте закон не писан

С учетом того, что в ближайшее время планируется масштабное промышленное освоение и развитие Арктической зоны РФ, разработка мер адаптации хозяйственной и транспортной инфраструктуры к изменяющейся природной среде в регионах с вечной мерзлотой должна стать приоритетной государственной задачей. Определить правовые основы госполитики в области рационального использования и охраны вечной мерзлоты, предотвратить ее дальнейшую деградацию должны законы, которые будут регулировать деятельность компаний и застройщиков в условиях хрупкого экологического баланса Севера, считают эксперты. Между тем в России до сих пор отсутствуют целевые законодательные акты по мониторингу, градостроительному, дорожному, промышленному использованию и восстановлению многолетнемерзлых пород.

Необходимость законодательного регулирования этой сферы на федеральном и региональном уровнях поддерживает депутат Госдумы РФ Виктор Зубарев, представляющий Красноярский край. По его мнению, законодательство о вечной мерзлоте позволит защитить этот природный феномен в условиях реализации новых энергетических и транспортных проектов в Арктике, задействовать больше новых экологичных технологий. Конечно, необходимы нормативные акты, с помощью которых можно осуществлять регулирование и мониторинг всех факторов, связанных с сохранением вечной мерзлоты. Причем не только на уровне регионов, но и на федеральном.

В мае 2018 года был принят региональный закон «Об охране вечной мерзлоты в Республике Саха (Якутия)». Это первый опыт введения на законодательном уровне

понятия «вечная мерзлота». Теперь, по мнению председателя комитета по земельным отношениям, природным ресурсам и экологии Госсовета Якутии Владимира Прокопьева, необходимо создать схему правового регулирования климатических изменений в Арктике.

Отдельные нормы регионального закона уже действуют. Когда будут приняты предусмотренные им подзаконные акты, механизм регулирования заработает в полную силу. Но уже сейчас очевидно, что с такой глобальной проблемой республике не справиться самостоятельно, нужна поддержка федерального центра. Правовое регулирование позволит комплексно решать проблемы, связанные с фактором мерзлоты, обеспечить научное сопровождение проектов освоения Арктики, в том числе по строительству автомобильных дорог.

Новые методы и технологии

Пока депутаты разных уровней работают над нормативно-правовыми актами, призванными приостановить дальнейшую деградацию мерзлых грунтов, специалисты в регионах создают новые методы и технологии для сохранения мерзлоты. Это необходимо для устойчивости инженерных объектов, которые строятся в условиях экстремального климата. Например, в городе Дудинка (Красноярский край) власти планируют создать центр по мониторингу устойчивости и сохранности зданий на базе Норильского государственного индустриального института. В рамках проекта дома в Норильске оснастят сейсмодатчиками, с помощью которых в режиме реального времени будет контролироваться состояние фундаментов зданий.

Что касается дорожного строительства, то определенный опыт прокладки транспортных коммуникаций в условиях Севера был накоплен и в советское время. Фундаментальные исследовательские работы своих предшественников ученые используют и сейчас. Так, одна из проблем, с которой в свое время столкнулись строители Амуро-Якутской магистрали, – наледи. В 30–е годы прошлого века ими занимался известный специалист в этой области

В.Г. Петров. Еще тогда он выявил особенности и объяснил механизм образования различных типов наледей, разработал некоторые способы борьбы с ними. Сейчас наука продвинулась вперед, и уже существуют методы диагностики и моделирования, с помощью которых можно довольно точно спрогнозировать динамику и параметры наледеобразования. Это дает возможность разрабатывать хорошие проектные решения, прогнозировать возможные превентивные меры по борьбе с наледями.

В арсенале науки появились новые методы исследований – геофизические, теплофизические, компьютерное моделирование и т. д., внедряются современные автоматизированные системы наблюдений. Важно, чтобы новые разработки отечественных ученых были вовремя поддержаны. А то нередко случается так, что технологии, разработанные в России, в первую очередь находят применение не у нас, а за рубежом.

Для чего объединили усилия

Но вернемся к созданию в Якутии консорциума для испытания и разработки новых технологий строительства дорог в зоне вечной мерзлоты. В него, помимо ученых Института мерзлотоведения, вошли представители Института нефти и газа СО РАН, Института космофизических исследований и аэронауки ФИЦ ЯНЦ СО РАН и Северо-Восточного федерального университета. Они изучат состояние автодорог на Севере и причины деформации дорожного полотна. Эксперты надеются, что их работа позволит создать технологии строительства трасс в условиях вечной мерзлоты и найти решения, которые продлят срок службы дорог до 20–40 лет.

В Якутии лишь 16% населения имеют возможность перемещаться по дорогам с круглогодичным сообщением, а из всей протяженности автодорог региона (38 тыс. км) лишь треть имеет твердое покрытие. Остальные – это грунтовые дороги и автозимники. Большая часть населения вынуждена использовать воздушный транспорт или дожидаться зимы, чтобы ездить по открытым ледовым переправам. Дороги на севере страны чаще всего строятся по тем же регламентам, что и в центральной ее части, из-за чего приходят в негодность уже через несколько лет.

По словам Михаила Железняка, Якутия, где годовые максимумы температур колеблются от плюс 45 до минус 50, расположена на льдистых грунтах, которые под воздействием различных факторов изменяют инженерно–геологические условия участка. В итоге появляются различные виды вод, в том числе надмерзлотные, которые оказывают очень сильное влияние на полотно дороги и ее деформацию.

Испытания будут проводиться на двух участках региональных трасс общей протяженностью около 120 км. Как сообщили в **минтрансе** республики, участки были выбраны с учетом того, что там наблюдается высокий уровень пучинообразования и деформации земляного полотна.

Так, в 2021 году планируется заасфальтировать 100–километровый участок одной из самых сложных дорог Якутии – Р–502 «Амга» – между селами Майя и Амга. Здесь близко залегают подземные льды и интенсивно происходят термокарстовые процессы. На дорожное покрытие воздействуют техногенные и климатические факторы, вследствие чего начинается деградация мерзлых пород или, наоборот, рост мерзлых толщ и пучение. Поэтому после укладки асфальта там могут очень скоро образоваться трещины.

Чтобы научиться избегать таких моментов, и был выбран для испытаний этот сложный участок. По словам Михаила Железняка, перед учеными стоят две задачи: следить за состоянием многолетнемерзлых пород и устойчивостью асфальтобетонного покрытия. Полученные данные помогут пересмотреть нормативные документы по строительству автодорог в Якутии и прогнозировать дальнейшие изменения в мерзлых грунтах, на основании которых можно будет приостанавливать зарождающиеся процессы деформации.

<http://transportrussia.ru/item/5592-chtoby-trassa-ne-prygala.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2020.28.05; РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ КАК СПОСОБ ПРЕОДОЛЕНИЯ КРИЗИСА

Эксперты обсудили реализацию проектов в формате ГЧП в условиях пандемии.

Ограничения, введенные многими странами из–за пандемии коронавируса (COVID–19), привели к падению потребительского спроса до рекордно низких отметок и негативно сказались на доходности инфраструктурных проектов, прежде всего в транспортной и социальной сферах.

Национальный центр ГЧП провел онлайн–встречу «Кризис и инфраструктура: стоит ли сокращать расходы на инфраструктурные проекты», собравшую порядка 120 участников, чтобы оценить последствия распространения коронавирусной инфекции для ГЧП–проектов, обсудить, какие меры необходимо применять публичным и частным партнерам и на что необходимо обратить внимание федеральному правительству при реализации инфраструктурных инвестпроектов в формате ГЧП.

Участникам дискуссии был предложен анализ, подготовленный АНО «Национальный центр ГЧП», в целях привлечения внимания к проблеме реализации инфраструктурных проектов, включая ГЧП–проекты, и выработки рекомендаций и предложений по поддержке рынка ГЧП в текущих условиях.

Согласно оценкам аналитиков рейтингового агентства Fitch, по итогам года мировой ВВП продемонстрирует нулевой рост или спад. Крупнейшие экономики мира ожидает существенный спад ВВП: в США он сократится более чем на 3%, в еврозоне – на 5%, экономика Китая может впервые за последние годы продемонстрировать отрицательный рост, говорится в исследовании.

В России из–за падения потребительского спроса и цен на энергоносители по итогам года возможно сокращение ВВП на 4–7% в различных сценариях. При этом рецессия будет сопровождаться ростом безработицы, инфляции и банкротств малых и средних предприятий вследствие отсутствия спроса и заказов.

Негативные последствия пандемии в полной мере ощущают и ГЧП–проекты: инвесторы не спешат вкладывать средства в новые проекты, ожидая стабилизации экономической конъюнктуры; государство переориентируется с поддержки инфраструктурных проектов на иные сектора и отрасли экономики.

Между тем одним из проверенных инструментов преодоления экономических кризисов является увеличение расходов на развитие инфраструктуры, отмечают эксперты. Во время

спада деловой активности макроэкономический мультипликативный эффект бюджетных инфраструктурных инвестиций увеличивается в несколько раз по сравнению с периодом экономического подъема. В странах с развитой экономикой увеличение инвестиций в инфраструктуру на 1% от ВВП способствует дополнительному росту производства на 2% в течение первого года и до 2,5% в течение последующих 4 лет. В государствах с развивающейся экономикой данные показатели составляют 1,25 и 1,5% соответственно.

Имеющийся зарубежный опыт подтверждает, что в кризисные времена увеличение бюджетных расходов на инфраструктуру и предоставление мер господдержки инвестиционным проектам позволяет создать рабочие места, обеспечить бизнес заказами, а инвесторов – объектами для долгосрочных капиталовложений.

В настоящее время для борьбы с последствиями пандемии COVID–19, а также в целях стимулирования экономики через создание рабочих мест и заказов для бизнеса многие страны запускают масштабные инфраструктурные программы, в рамках которых привлекают долгосрочные частные инвестиции и обеспечивают проектам необходимую поддержку.

Так, Китай до конца года направит 7,6 трлн юаней из консолидированного бюджета на поддержку инвестпроектов транспортной инфраструктуры, разработку IT–систем, включая развитие 5G–сетей, создание центров обработки данных и «умных городов».

В Италии до конца года национальный железнодорожный оператор Ferrovie dello Stato намерен проинвестировать порядка – 20 млрд в развитие железнодорожной и автодорожной сети.

Министерство инфраструктуры Бразилии планирует сформировать перечень из 70 проектных инициатив в транспортной сфере, которые получают дополнительную государственную поддержку. Совокупный объем субсидирования превысит 5 млрд долл.

Из–за пандемии COVID–19 рынок инфраструктурных проектов в России находится в зоне риска, что выражается в заморозке реализации и запуска многих региональных проектов, а возврат инвестиций по многим инфраструктурным проектам находится под угрозой. Принятие мер государственной поддержки инфраструктурных проектов, аналогичных опыту зарубежных стран, позволит «разогреть» экономику за счет создания рабочих мест и заказов для бизнеса и таким образом выйти из кризиса ускоренными темпами. При этом важно не только поддерживать уже действующие проекты на всех уровнях, но и реализовывать программу запуска новых проектных инициатив.

По оценкам экспертов, в России в целом в группе риска оказались более 210 проектов, уже реализуемых в рамках заключенных концессионных соглашений или соглашений о ГЧП/МЧП, прогнозируемые потери за 6 месяцев по проектам ГЧП превысят 27 млрд руб. Из них 36 проектов – в транспортной сфере с общим объемом инвестиций 631,8 млрд руб., где прогноз по убыткам – 24,7 млрд руб.

Наиболее подверженными риску потерь стали региональный проект по созданию, реконструкции и эксплуатации объектов, входящих в состав имущества аэропорта Пулково, и федеральный проект скоростной автомобильной дороги М–11 Москва – Санкт–Петербург. В общей сумме инвесторы двух проектов могут потерять более 12,6 млрд руб. на эксплуатационной фазе.

Что касается планируемых проектов, то, по данным платформы «РОСИНФРА», к запуску в России готовятся более 770 ГЧП–проектов. Основную массу проектов планируется реализовывать в рамках концессионных соглашений (№ 115–ФЗ), СГЧП (№ 224–ФЗ), договоров аренды (безвозмездного пользования) с инвестиционными обязательствами. Практически все проекты представлены на региональном и муниципальном уровнях, лишь 12 из них планируются на федеральном уровне.

Какие же факторы влияют на возникновение рисков при реализации ГЧП–проектов?

Прежде всего, это высокая доля используемого импортного оборудования и стройматериалов; ослабление рубля по отношению к иностранным валютам, ускорение инфляции; приостановка строительства объекта в результате вводимых ограничений; ухудшение платежной дисциплины.

В большинстве планируемых или находящихся на инвестиционной стадии ГЧП–проектов велика доля используемого импортного оборудования и материалов, поставка которых может быть ограничена или приостановлена до устранения последствий пандемии. Кроме

этого, может существенно вырасти их цена, что будет являться потенциальным стоп-фактором для реализации проекта. Сохранение текущей ситуации на протяжении полугода может привести к удорожанию ГЧП-проектов, находящихся на инвестиционной стадии, как минимум на 16 млрд руб.

Основными проблемами, с которыми могут столкнуться инвесторы при реализации ГЧП-проектов на инвестиционном этапе, являются приостановление строительства объекта соглашения и увеличение стоимости создаваемого или реконструируемого объекта.

На ГЧП-проекты на эксплуатационной стадии, в рамках которых механизм возврата инвестиций зависит от платежей пользователей, значительное влияние могут оказать риски падения собираемости платежей с учетом общего снижения платежеспособности потребителей на фоне кризиса. Например, инвестиции в аэропорты, портовую инфраструктуру и платные дороги могут пострадать от сокращения спроса и изменения структуры экспорта.

Участники рынка высказали свои опасения относительно появления значительного объема убытков у инвесторов инфраструктурных проектов, а также обозначили ряд предложений по снижению таких рисков. Предлагаемые меры разделены на специальные и общие. Специальные непосредственно направлены на поддержку отраслевых ГЧП-проектов, общие меры призваны оказать положительный эффект на всю инфраструктурную отрасль.

Если говорить об авиационной инфраструктуре и воздушном транспорте, то приостановка международного авиасообщения и сокращение внутреннего трафика из-за пандемии коронавируса привели к тому, что уже в конце марта текущего года был зафиксирован высокий уровень риска неплатежеспособности авиакомпаний. В результате в апреле Международная ассоциация аэропортов (МАА) направила председателю Правительства РФ **Михаилу Мишустину** письмо с просьбой принять экстренные меры для поддержки отрасли. Согласно прогнозу ассоциации, долг аэропортов на конец 2020 года может составить более 250 млрд руб., недополученная общая выручка – от 81 млрд до 149 млрд руб., чистый убыток – от 17 млрд до 61 млрд руб. В базовом сценарии пассажиропоток всех российских аэропортов в 2020 году упадет на 38%, в негативном – на 70%. По мнению участников рынка, сумма необходимых гарантий по обязательствам авиакомпаний перед аэропортами составит порядка 76 млрд руб., из них 45 млрд руб. – на покрытие затрат на авиационное топливо и услуги топливно-заправочного комплекса, а остальное – на услуги аэропортов.

По оценкам Национального центра ГЧП, в зоне риска находятся 4 ГЧП-проекта в сфере авиационной инфраструктуры с общим объемом инвестиций более 120 млрд руб. Основными факторами риска по снижению доходности данных проектов могут выступить: приостановка деятельности по проекту на неопределенное время и последующее увеличение инвестиционной фазы; снижение пассажиропотока; ускорение инфляции и валютные риски.

По прогнозу генерального директора холдинга «Аэропорты регионов» и президента Международной ассоциации аэропортов Евгения Чудновского, авиасообщение начнет восстанавливаться с июня 2020 года. При этом важным фактором стабилизации ситуации в отрасли будет преодоление риска неплатежеспособности авиакомпаний, которые окажутся в ситуации жесткого дефицита денежных средств и практически нулевой глубины продаж авиабилетов. «В результате аэропорты и операторы ТЗК будут стоять перед выбором: либо ограничивать восстановление перевозок, либо идти на беспрецедентные объемы отсрочек оплаты своих услуг и авиатоплива, что уже в свою очередь будет ставить их под удар дефолтов в случае неисполнения платежных обязательств авиакомпаниями», – комментирует ситуацию эксперт.

В качестве специальных мер поддержки ГЧП-проектов предлагается установление для аэропортов, заключивших концессионные соглашения, соглашений о ГЧП, льгот по налогу на прибыль в размере инвестиций по этим соглашениям в 2020 году.

Общие меры поддержки отрасли предполагают: освобождение аэропортов от уплаты арендных платежей за пользование федеральным имуществом аэродромов; освобождение операторов аэропортов с государственным участием от требований по уплате дивидендов за 2020 и 2019 годы; предоставление льготной ставки отчислений по страховым взносам

работодателей (операторов аэропортов), что позволит покрыть убытки в течение периода не менее 3 лет и станет существенной мерой поддержки отрасли (при размере ставки на уровне 7,6%).

В автодорожной отрасли ограничение подвижности населения, сокращение международного сообщения ожидаемо привели к снижению трафика на платных дорогах, что в свою очередь может иметь негативные экономические последствия для участников проектов. Компании, инвестировавшие в дорожное строительство, могут обратиться за финансовой поддержкой в Госкомпанию «Автодор», так как из-за отсутствия пользователей и оплаты проезда они несут убытки. При наиболее пессимистичном сценарии спрос на инфраструктуру платных магистралей может упасть до нуля, предупреждают эксперты. Определенные проблемы могут испытывать и проекты на стадии строительства, которые могут быть приостановлены при ухудшении эпидемиологической обстановки в регионе реализации.

Заместитель генерального директора АО «ДСК «Автобан» Денис Анисимов заявил, что пока не видит каких-то осложнений в части возведения объектов дорожного строительства в инвестиционной фазе. Однако вызывает опасения текущее взаимодействие между финансирующими организациями и концессионерами, когда банки выходят с предложением об увеличении стоимости заемных денег, несмотря на снижение ставки рефинансирования до 5,5%. «Мы понимаем, что банки будут пытаться компенсировать свои потери, связанные со снижением доходности, резким увеличением рисков по кредитному портфелю. Нам придется вести жесткую борьбу с банками по стоимости заемных средств как по текущим, так и по возможным потенциальным проектам», – высказал свою точку зрения эксперт. По его мнению, банки будут предпринимать усилия, чтобы увеличить свою доходность и покрыть возникающие убытки в условиях пандемии коронавируса, в свою очередь концессионеры будут находиться в жесткой конкуренции за деньги и должны будут защищать свои интересы.

«Учитывая, что многие организации из-за пандемии COVID-19 перешли на дистанционный режим, мы видим, что наши проекты не получают должного уровня сопровождения. Ожидаем в среднесрочной перспективе негативный эффект от такого формата работы», – отметил Денис Анисимов.

Эксперт обратил внимание еще на один момент: на рынке появилось много предложений по продаже, в частности, карьеров по добыче песка, щебня. «Это говорит о том, что этот бизнес находится под жесткой нагрузкой с точки зрения кредитования, не всем удается договориться с банками о реструктуризации и осуществлять деятельность в текущей ситуации. По нашим оценкам, уже в ближайшем будущем может возникнуть серьезный дефицит инертных материалов, что может привести к росту их стоимости на рынке», – сказал он.

Заместитель генерального директора ООО «ПКК» (группа ВИС) Алан Бугулов отметил, что проекты, находящиеся в инвестиционной фазе, не останавливаются как в части проектно-изыскательских, так и монтажных работ. «Безусловно, сложившаяся ситуация окажет значительное влияние на отечественный инфраструктурный рынок. Ожидается пересмотр национальных проектов и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, в том числе сокращение и перенос на более поздние сроки реализации ряда проектов. Все эти факторы отголоском проявляются и на уровне региональных концессий. Мы видим, что там, где нет федерального участия, концедентом или публичным партнером предпринимаются попытки по отсрочке своих финансовых обязательств в инвестиционной стадии на более поздний период, что оказывает влияние на финансовую модель проекта в целом. При этом общемировая практика по смягчению экономических последствий распространения COVID-19 заключается в развитии инфраструктуры, обеспечивающей максимальный мультипликативный эффект для экономики», – подчеркнул эксперт.

Государству экономически более выгодно стимулировать вложение частных инвестиций «здесь и сейчас» для поддержания темпов развития экономики через механизмы ГЧП. «Сейчас же мы наблюдаем обратную тенденцию, когда практически по всем готовым к запуску ГЧП-проектам принимаются решения о заморозке. По данным Infraone, число объявленных в марте конкурсов ГЧП оказалось минимальным за последние два года.

Отрицательная динамика, по оценкам экспертов, сохранится и во втором, и в третьем квартале текущего года», – сказал Алан Бугулов.

По его словам, механизм ГЧП является самым востребованным и комфортным как для частного инвестора, так и для государства, чтобы стимулировать вложение в том числе частных инвестиций и отсрочить «бюджетное плечо». «В регионах основным механизмом заключения концессий стала частная инициатива. Не совсем понятно решение тех или иных региональных властей об отмене или заморозке проектов, которые в первые 1–2 года либо не требуют никаких вложений со стороны публичного партнера, либо они минимальны, не говоря уже об очевидных эффектах по созданию рабочих мест, загрузке мощностей строительных организаций и производителей материалов. Крайне важно оперативно вернуться к вопросу разморозки упомянутых проектов, что позволит к моменту наступления срока основных обязательств публичного партнера преодолеть последствия кризиса», – выразил уверенность Алан Бугулов.

Как уже было отмечено, в зоне риска находится 21 ГЧП–проект, реализуемый в автомобильной сфере, с общим объемом инвестиций более 467 млрд руб. При 6 месяцах пандемии прогнозируемые убытки по проектам, находящимся на инвестиционной стадии, могут составить более 8 млрд руб., на эксплуатационной – более 5 млрд руб.

Специальные меры, направленные на поддержку ГЧП–проектов включают: упрощение антимонопольного регулирования при изменении действующих соглашений; продолжение начатой до пандемии работы по изменению законодательства, влияющего на реализацию проектов; внесение в законодательство о контрактной системе поправки, позволяющей изменять условия действующих договоров в части неприменения к подрядным организациям и исполнителям по долгосрочным инвестиционным и концессионным соглашениям санкций в случае невыполнения ими договорных обязательств из-за распространения коронавирусной инфекции; введение моратория на уплату процентов по кредитам на обеспечение строительно–монтажных работ, выданным подрядным организациям и исполнителям по долгосрочным инвестиционным и концессионным соглашениям, задействованным при реализации крупных инфраструктурных проектов, сроком не менее 6 месяцев; установление возможности выплаты дополнительных авансов (либо вообще авансов при отсутствии таковых в базовых условиях договоров) до 70% накопительным итогом от стоимости выполнения работ по договорам (соглашениям) при единовременной выплате не более 30% от договора с возможностью «восстановления»; введение «налоговых каникул» для подрядных организаций и исполнителей по долгосрочным инвестиционным и концессионным соглашениям на строительство и реконструкцию крупных инфраструктурных объектов.

Общие меры, необходимые для поддержки отрасли, связаны с уменьшением бюрократической нагрузки на инвесторов; упрощением процедур получения согласований и документов; включением в перечень системообразующих организаций подрядных организаций, выполняющих строительство и реконструкцию наиболее крупных инфраструктурных проектов федерального значения, в том числе по строительству скоростных автомобильных дорог, эксплуатируемых в последующем на платной основе; закреплением возможности компенсации затрат на выплаты зарплат при вынужденных простоях в целях сохранения трудовых ресурсов в вышеуказанных организациях.

Старший юрист Национального центра ГЧП Анна Батуева рассказала о возможных подходах к применению правовых механизмов при реализации проектов ГЧП в условиях пандемии.

Меры поддержки рынка ГЧП институционального характера предполагают: смягчение порядка изменений концессионных соглашений; предоставление межбюджетных трансфертов из федерального бюджета на софинансирование новых региональных и муниципальных ГЧП–проектов (возможно, в рамках специальной программы поддержки); применение налоговых мер поддержки по ГЧП–проектам, в том числе возврат практики возмещения НДС по «бюджетному плечу»; предоставление отсрочки исполнения кредитных обязательств по ГЧП–проектам и запуск специальной льготной программы рефинансирования ГЧП–проектов; устранение «серых зон» действующего концессионного законодательства, законодательства о ГЧП.

Участники дискуссии пришли к мнению, что для скорейшего преодоления рецессии и для поддержки системообразующих отраслей необходима комплексная программа мер, направленная как на поддержку реализуемых проектов, так и на запуск новых. Принятие правительством, публичными и частными партнерами рекомендуемых экспертным сообществом мер не только позволит продолжить реализацию социально значимых инфраструктурных проектов, но и обеспечит российской экономике ускоренные темпы выхода из экономического кризиса.

<http://transportrussia.ru/item/5591-razvitie-infrastruktury-kak-sposob-preodoleniya-krizisa.html>

ТЕЛЕКАНАЛ 360; КСЕНИЯ ДАГАЕВА; 2020.29.05; СПАСИТЕЛЬНЫЙ КОШЕЛЕК ТУРИСТА. КАК СТРАНЫ РЕАНИМИРУЮТ СВОЮ ЭКОНОМИКУ

Пандемия ударила по экономике всего мира. Однако особенно сильно от COVID-19 пострадали те государства, финансы которых зависят от потока туристов. Закрытые границы и страх людей перед вирусом нарушил планы стран, где популярностью пользуется пляжный отдых. Как власти заманивают гостей курортов обратно?

Наиболее зависящие от туристов страны решили открыться для гостей как можно раньше. Первыми пригласят к себе путешественников после пандемии Греция, Италия и Турция. Об этом рассказал политолог Дмитрий Абзалов.

Греция

Так, Греция ждет иностранных гостей уже с 1 июля. «Туристический сезон начинается 15 июня, когда открываются сезонные отели. А с 1 июля постепенно начнутся прямые зарубежные рейсы по нашим туристическим направлениям. Пусть это лето станет эпилогом истории с кризисом», – заявил премьер-министр страны Кириакос Мицотакис.

Туризм – основной источник дохода для страны, расположенной на Балканском полуострове и тысячах островов в Эгейском и Ионическом морях. А в последние два месяца из-за борьбы с коронавирусом туризм в государстве был на нуле. «Поэтому то, чего мы добьемся в этом году, будет нашим выигрышем», – заметил чиновник.

Для возвращения экономики в привычное русло Греция заготовила для своих гостей ряд бонусов. Например, власти снижают стоимость перевозок, уменьшают НДС на весь транспорт – от самолетов до автобусов и железной дороги – с 24 до 13%. Также руководство страны ведет переговоры с соседями, чтобы путешественникам было проще перемещаться между ними. Так, с 1 июня тем, кто приезжает или прилетает в Болгарию из Греции и Сербии, не потребуется соблюдать карантин.

Италия

Руководство Италии решило постепенно выводить страну из карантинного режима. Власти сняли большую часть ограничений по коронавирусу. И с 3 июня страна начнет принимать туристов из ЕС и государств Шенгенской зоны.

По словам председателя Совета министров Джузеппе Конте, тогда же руководство государства откажется от обязательного двухнедельного карантина для въезжающих. «Мы должны принять этот риск, иначе мы никогда не сможем восстановиться», – подчеркнул Конте.

Турция

Турция также не собирается отказываться от долгожданного сезона и планирует восстановить экономику. Власти запускают программу «Сертификация здорового туризма» с начала летнего сезона 2020 года. Об этом заявил министр культуры и туризма страны Мехмет Нури Эрсой.

Программа включает в себя широкий спектр мер по безопасности транспортировки, проживания, а также состояния здоровья туристов и работников сферы. Всего четыре раздела: «Здоровье и безопасность сотрудников», «Здоровье и безопасность пассажиров», «Меры предосторожности в сфере транспорта», «Меры предосторожности на объектах».

«Мы действуем с чувством ответственности, чтобы и наши граждане, и наши гости, прибывающие в страну, чувствовали себя комфортно во время своего визита. Существует пословица о гостеприимстве турецкого народа: „Мы не закрываем двери на замок“, – подчеркнул Эрсой.

Помимо этого, Анкара предпринимает активные шаги по восстановлению авиасообщения с Россией и Германией, так как именно среди туристов из этих стран Турция особенно

популярна. Государство надеется открыть хотя бы половину отелей, которые перестали работать из-за пандемии. По официальным данным, в апреле поток туристов в Турцию сократился на 99%.

Таиланд

Пока одни страны хотят завлечь гостей определенными бонусами, другие – пытаются более чем открыто компенсировать потери от пандемии новыми налогами. Так, в министерстве туризма и спорта Таиланда подумывают ввести дополнительные сборы с иностранцев. Сумма не превысит 300 бат (686 рублей). Возможно ее включат в стоимость билетов.

«Пандемия оказала серьезное влияние на туризм, и туристический фонд должен выделить средства для государственных учреждений, которые будут обслуживать туристов», – пояснил министр», – пояснил глава Минтуризма Таиланда Пипата Ратчакитпракана.

Новый налог – часть национального плана Таиланда по поддержанию постоянного дохода для стабилизации национальной экономики. Однако не все так просто. По словам Дмитрия Абзалова, попытки стран, специализирующихся на туризме, могут оказаться тщетными.

«Въездной туризм – игра двусторонняя: если даже вы откроете границы, а ваши потенциальные клиенты – нет, то ваш турпоток окажется нулевым. Поэтому частичные открытия возможны, но более или менее устойчивый турпоток сформируется не раньше конца лета, и он будет значительно меньше обычного», – сказал эксперт.

Россия

В убытке из-за COVID-19 оказался и отечественный туризм. По словам вице-премьера РФ Дмитрия Чернышенко, потери составили 1,5 триллиона рублей. 2,5 миллиона человек могут остаться без работы.

«Одна из самых пострадавших отраслей, которая понесла убытки, является наш отечественный туризм. Падение оборота составило от 95 до 100%, а недополученные доходы по оценке Ростуризма достигли 1,5 триллиона рублей», – заявил Чернышенко.

При этом вице-премьер подчеркнул, что туристическая отрасль России в последние годы активно развивалась и не просто соперничала с аналогами других стран, но даже выигрывала в этой конкуренции.

<https://360tv.ru/news/tekst/spasitelnyj-koshelek-turista/>

ТАСС; ДМИТРИЙ БЕЛЯЕВ; 2020.28.05; ОСТАВШИЕСЯ ЗА БОРТОМ. ТЫСЯЧИ ЛЮДЕЙ ОКАЗАЛИСЬ В МОРСКОЙ ЛОВУШКЕ ИЗ-ЗА ЗАКРЫТЫХ ГРАНИЦ

Кажется, что море – идеальное место для самоизоляции. Пока на суше бушует коронавирус, а большинство людей заперты по домам, возможность переждать эпидемию на собственной яхте не вызывает ничего, кроме зависти. Однако на деле все не так безмятежно. Из-за закрытых границ и санитарных ограничений тысячи мореплавателей не могут не просто вернуться на родину, а даже сойти на берег.

Те, кто застал начало пандемии в море, оказались в ловушке между небом и землей. Буквально. Причем в большей степени это касается не больших круизных лайнеров, а маленьких семейный лодок и яхт, которые многим людям и семьям фактически заменяют дом.

В открытом море

Путешествуя из одной страны в другую, он планировал провести на своей яхте ближайшие три года.

Новости о вспышке коронавируса он узнал уже в находясь в пути и сразу же решил сойти на берег. Но из-за пандемии ни одна из стран, куда он пытался причалить, не желала его принимать. Мужчину спасли только через три месяца.

«Я отправился в Папуа – Новую Гвинею из Индонезии, потому что погода была в порядке, но когда я достиг границ, они оказались закрыты, поэтому я снова отправился на Соломоновы острова. Но и туда меня не пускали, затем я пошел в Тувалу (тихоокеанское государство в Полинезии – прим. ТАСС), где мне тоже отказали, но местные хотя бы помогли едой», – рассказал Вонг о своих приключениях газете Fiji Sun.

После суток плавания из Тувалу 28 апреля Вонг добрался до фиджийских вод. К этому моменту его яхта была повреждена, и сильный ветер не позволил ему зайти в гавань.

Мужчину спас патрульный катер военно-морского флота Фиджи, который благополучно доставил его яхту к берегу.

После переговоров между министерствами иностранных дел Сингапура и Фиджи Вонг получил разрешение сойти на берег, несмотря на строгие ограничения, введенные из-за коронавируса.

В поисках суши

Далеко не все мореплаватели могут похвастаться таким везением, как Вонг. В Сети все больше историй о том, как семьи с детьми или путешественники-одиночки не могут вернуться на сушу из-за карантинных мер. Оказавшиеся за тысячи километров от дома, люди вынуждены кочевать от одного берега к другому в поисках убежища, еды и топлива. Те, кому удастся найти способ пополнить запасы, платят непомерно большие деньги за предметы первой необходимости. В конце концов люди рискуют остаться в открытом море без денег и еды. В некоторых водах, например в Аденском заливе или у берегов Индонезии, моряки рискуют натолкнуться на пиратов, хотя больше всего они опасаются непогоды.

Самый надежный способ вновь оказаться на суше – вернуться домой, в родные страны. В большинстве случаев это означает переход через один или два океана на лодках, которые плохо приспособлены к штормовым условиям. К тому же далеко не у всех моряков есть такой навык и необходимые запасы. Нанять команду в условиях коронавируса нельзя, так же как и починить судно, если у него есть какая-нибудь неисправность. Путешественники должны строго соблюдать социальную дистанцию, так как если они заболеют в пути, то им неоткуда ждать помощи.

Другой вариант – бросить якорь и ждать открытия границ в портах – убежищах, специальных закрытых акваториях, где мореходы могут купить еду и все необходимое. Зайдя в такой порт, лодки не всегда могут покинуть его без специальных распоряжений. В некоторых странах морская навигация полностью запрещена. Количество судов, которые могут находиться на такой стоянке, также ограничено. Путешественникам приходится заранее искать для себя подходящее место.

К тому же местные жители часто не очень рады наплыву чужаков. Скопление яхт загрязняет береговую линию. Местные опасаются, что в случае вспышки коронавируса из-за иностранцев им не хватит медицинских ресурсов для борьбы с эпидемией. По рассказам очевидцев, пограничники некоторых государств вытесняют частные лодки в открытое море, даже не позволяя им приблизиться к берегу. На сайте онлайн-ресурса для моряков Noonsite приведен список портов по всему миру, которые готовы предоставить убежище. Некоторые островные государства уже открыли границы, а это означает, что после захода в гавань и двух недель карантина на лодке люди могут сойти на берег.

Заведующий кафедрой морского права **Российского университета транспорта** Василий Гуцуляк в беседе с ТАСС рассказал, что ситуация с коронавирусом действительно обнажила ряд проблем с исполнением международного права. «То, что страны просто закрывают для иностранных судов свои международные порты, – это явное нарушение. Право вынужденного захода никто не отменял. Государство, которое закрывает свои порты для таких судов, во многом вредит себе. В отношении него могут принять зеркальные меры, а это навредит стране не хуже любого коронавируса». По словам Гуцуляка, закрытие сухопутных и морских границ – вовсе не одно и то же. Даже при закрытых границах судно имеет право встать на якорь рядом с берегом, просто его команда не сможет покинуть борт. При этом, если экипаж подаст сигнал бедствия, ему обязаны оказать помощь.

«В целом большинство государств следуют этой практике, но, как говорится, в семье не без урода», – отмечает эксперт.

Сезон ураганов

В сложившихся условиях моряки могут рассчитывать только друг на друга. К примеру, международный клуб крейсеров Ocean Cruising Club сумел связать между собой более 150 лодок, которые направлялись из Западной Атлантики в Европу. Они обменивались информацией и помогали друг другу при переходе через океан.

При этом суда не движутся какой-то организованной колонной. Яхты выходят из разных мест – Антигуа, Ямайка, Мексика и следуют каждый к своему месту назначения – от

Португалии и Греции до России и Великобритании. Капитаны судов сами координируют маршруты и скорость. К примеру, в одной из таких групп были медики, готовые в случае необходимости оказать помощь людям на других лодках. Моряки также помогают друг другу с запасами воды и ремонтном.

«В отличие от круизных судов, где есть профессиональный экипаж и возможность проходить через штормы, это небольшие лодки, которыми управляют любители», – объясняет Сью Ричардс, редактор онлайн-ресурса для моряков Noonsite.

По ее словам, Noonsite получает все больше тревожных писем от моряков со всего мира, так как сезон ураганов, тайфунов, циклонов все ближе и ближе. Как отмечает Ричардс, чтобы добраться до дома, морякам приходится преодолевать тысячи миль. Иногда это занимает недели, если не месяцы, и «это слишком долго, чтобы обходиться без остановок в портах и убежищах».

«На Карибах по-прежнему остается большое количество яхт», – рассказал ТАСС капитан катамарана Sun Child Денис Тоскин. В настоящий момент он находится на острове Сен-Мартен, откуда собирался отправиться в Россию. Однако закрытие границ и пандемия резко изменили его планы.

«Основных проблем несколько. Это невозможность прилета экипажа, как в моем случае. То есть очень многие лодки не могут выйти в море по причине отсутствия достаточного количества людей в экипаже для безопасного плавания. Ну и проблема номер два, а может, по факту номер один, – это приближение сезона ураганов. Поэтому через пару недель начнется исход яхт на юг. Но не все острова сняли карантин. Так что квест будет еще тот», – отмечает Тоскин.

Сезон ураганов в этом регионе начинается уже в июле, морякам остается только надеяться, что к этому времени большинство других островов откроют свои порты.

Плавучие «тюрьмы»

Журналист и писатель Эрнест Хемингуэй говорил, что «море – последнее свободное место на Земле». Но ситуация с коронавирусом заставляет в этом усомниться. Из-за карантина и закрытых границ мореходство пострадало не меньше, чем другие индустрии. В начале мая мировые СМИ обратили внимание на снимки со спутников, на которых заметно скопление крупных судов в Карибском море и Атлантике.

Самая западная группа состоит из круизных лайнеров Carnival. Две другие – в основном из лайнеров Royal Caribbean и ее дочерней компании Celebrity. Из-за ограничений на передвижения этим морским гигантам не остается ничего другого, кроме как ждать лучших времен. Остаться в порту они не могут из-за своих габаритов. Единственный выход – дрейфовать.

Большинство пассажиров покинули лайнеры еще в начале апреля. Из-за пандемии с 13 марта США ввели запрет на круизы. Однако обслуживающий персонал и команды по-прежнему находятся на судах. Многие из них иностранцы, граждане разных государств – от Филиппин и Индонезии до Великобритании и Украины. Дорога домой для них пока закрыта. По информации Би-би-си, береговая охрана США сообщила, что на 85 круизных лайнерах в американских водах насчитывается 54,2 тыс. членов экипажа. В своей статье от 17 мая газета The Miami Herald оценила их количество более чем в 100 тыс. по всему миру.

«Многие из членов экипажей больше не получают зарплату, а просто ждут новостей о том, когда они смогут вернуться домой и увидеть свои семьи. Спустя два месяца после остановки круизной индустрии из-за всплеск на судах COVID-19 более 100 тыс. членов экипажей остаются в «морской тюрьме». Большинство из них даже не представляют, какая судьба ждет их в дальнейшем», – пишет издание.

Даже после эвакуации пассажиров на сушу вирус продолжил распространяться на судах. По данным той же Herald, по меньшей мере 578 членов экипажей американских лайнеров перенесли COVID-19 в море, семь человек погибли. По крайней мере два члена экипажа покончили жизнь самоубийством, одной из них оказалась гражданка Украины.

Работники лайнеров также жалуются на принудительную изоляцию в тесных каютах, где не хватает воздуха. В начале мая генеральные директора брендов Royal Caribbean International и Celebrity Cruises объявили, что подпишут необходимые соглашения с Центрами по контролю и профилактике заболеваний США, чтобы начать вывозить

иностранцев членов экипажей с кораблей чартерными рейсами. Компании взяли на себя обязательство организовать этот процесс с повышенными мерами эпидемиологической безопасности.

Но кого именно из экипажа заберут, а кого оставят – пока неясно. Для поддержки работы таких больших судов требуется достаточно многочисленная команда. Особенно если лайнер дрейфует в море, а не стоит в порту. Что будет с самой круизной индустрией и когда на борт лайнеров поднимутся новые туристы, никто не знает. Эксперты прогнозируют, что спрос на круизные услуги начнет снова расти только в 2021 году.

<https://tass.ru/obschestvo/8568191>

РИА НОВОСТИ; 2020.28.05; В МИД НАЗВАЛИ ЧИСЛО РОССИЯН, ВЕРНУВШИХСЯ ИЗ-ЗА РУБЕЖА

Самолеты российских авиакомпаний за последнюю неделю доставили из-за рубежа более 4 тысяч человек, сообщила официальный представитель МИД РФ Мария Захарова.

«За последнюю неделю самолетами российских авиакомпаний, естественно, во взаимодействии и в плотном сотрудничестве всех российских ведомств, которые участвуют в этой работе, ...было вывезено без малого 4 тысячи человек. Всего с момента действующего алгоритма – он был введен и учрежден с начала апреля – содействие в возвращении на родину получили более 22 тысяч человек», – сказала Захарова на брифинге в четверг, уточнив, что в эти данные не включены россияне, которые вернулись на родину бортами иностранных авиакомпаний.

«А это, опять же, сотни россиян, которые смогли вернуться на родину при содействии российского государства», – пояснила представитель МИД.

Захарова добавила, что график рейсов на ближайшую неделю уже сформирован.

«Он также, подчеркну, пополняется, дополняется и корректируется с учетом актуальной ситуации. Итак, запланированы полеты в Турцию, Таджикистан, Узбекистан, Германию. В такие города, как Париж, Лондон, Дели, Майами, Сеул, Гуанчжоу, Каир», – уточнила представитель ведомства.

<https://ria.ru/20200528/1572132391.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.28.05; ЗАСТРЯВШИЕ В УРУГВАЕ РОССИЯНЕ СМОГУТ ВЫЛЕТЕТЬ НА РОДИНУ ИЗ АРГЕНТИНЫ

Посольство Уругвая готово помочь россиянам, застрявшим в стране, вернуться на родину через Буэнос-Айрес, откуда планируется вывозной рейс, следует из сообщения дипмиссии.

«Четвертого июня из Буэнос-Айреса в Москву авиакомпанией Azur air и правительством России организован вывозной рейс для российских граждан, оказавшихся в эпидемиологической изоляции в странах Латинской Америки. Всем российским соотечественникам в Уругвае, заинтересованным в указанном экстренном вывозе, просьба срочно, в течение 28 мая, связаться с консульским отделом посольства для согласования необходимых организационных вопросов посадки на спецборт», – отмечается в заявлении. Вывозной рейс для россиян в Латинской Америке запланирован 3-5 июня, пока известно о посадках в Бразилии и Аргентине, следует из информации посольств России.

<https://ria.ru/20200528/1572128269.html>

РИА НОВОСТИ; МАРИЯ ТАБАК; 2020.28.05; ПОСОЛ В ДУБЛИНЕ РАССКАЗАЛ О СИТУАЦИИ С ЗАСТРЯВШИМИ В ИРЛАНДИИ РОССИЯНАМИ

Возвращение на родину застрявших в Ирландии российских граждан – самая сложная проблема и главная задача, над решением которой буквально бьется сейчас посольство РФ в Дублине, рассказал в интервью РИА Новости глава дипмиссии Юрий Филатов.

Авиасообщение между странами мира прервалось из-за пандемии коронавируса.

«Вывозных рейсов из Ирландии не было, и мы все бьемся с этой проблемой. Двадцать седьмого марта был последний регулярный рейс «Аэрофлота», а 30 марта очередной рейс был в последний момент отменен, и люди в прямом смысле застряли», – сказал Филатов.

Общее число граждан, не сумевших из Дублина улететь домой, составляет чуть более 50. В основном, это люди, приехавшие в гости к родственникам или друзьям, и студенты, которые учатся в ирландских вузах, пояснил посол.

«У нас с ними прямая персональная связь. Этим в приоритетном порядке занимается консульский отдел. Проблем у людей много: надо как-то жить, где-то жить, на что-то жить. Мы помогаем несколькими способами. Во-первых, это полная консультация по правам и возможностям, предусмотренным постановлениями правительства по материальной помощи, а также по вопросам регистрации на вывозные рейсы. Все зарегистрировались на портале госуслуг, свои деньги получают, здесь все нормально. Также мы помогаем получать квалифицированные юридические и медицинские услуги. А потом для людей психологически важно быть на связи с кем-то родным в лице посольства, знать, что они не брошены», – подчеркнул Филатов.

Посол рассказал, что попытка вывезти группу через Лондон успехом не увенчалась: во-первых, выросли цены на билеты, и у многих граждан не было на них денег, а во-вторых, рейсы из Дублина в Лондон не стыковались с вывозным рейсом из Лондона.

«То есть все было чревато тем, что даже несмотря на договоренности посольства с ирландским МИД и с авиакомпанией Aer Lingus, люди могли попросту застрять в транзитной зоне аэропорта Хитроу (крупнейший лондонский аэропорт – ред.), как в известном фильме «Терминал». Сейчас мы рассматриваем вариант рейса из Лондона 30 мая, но тоже вряд ли – люди по опыту уже не готовы к этому варианту. Во-первых, нет билетов на 30 мая из Дублина в Лондон, все уже раскуплено. Во-вторых, даже если бы и были, люди боятся застрять. Они понимают, что можно прилететь, а рейс из Москвы сместится и улетит до того, как они приедут в Лондон. Это проблема», – продолжил посол.

«Поэтому сейчас мы плотно работаем с Москвой над вариантом посадки того или иного рейса в Ирландии, в Дублине. Надежда есть. Думаю, в итоге мы своего добьемся. Для посольства это самый главный вопрос, как и для всех наших коллег, в том числе, в Лондоне, с которым мы тесно координируемся. Нужно понимать, что это вопрос глобальный, Москве приходится достаточно сложно: по всему миру столько разбросано людей, нужно организовывать столько разных рейсов. Так что нам надо просто проявлять терпение и заботиться о людях», – добавил Филатов.

<https://ria.ru/20200528/1572096321.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.28.05; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС ДЛЯ РОССИЯН В ЛАТИНСКОЙ АМЕРИКЕ ЗАПЛАНИРОВАЛИ 3-5 ИЮНЯ

Вывозной рейс для россиян в Латинской Америке запланирован 3-5 июня, будут посадки в Бразилии и Аргентине, следует из информации посольств России.

«Сообщаем, что ориентировочно 3-5 июня 2020 года планируется «вывозной» рейс российской авиакомпании «Азур Эйр» в Латинскую Америку, в том числе с посадкой в Буэнос-Айресе», – сообщило посольство России в Аргентине.

Вылет из этой страны предварительно намечен на 4 июня.

Посольство России в Бразилии сообщает, что ранним утром 4 июня будут вывезены россияне из Сан-Паулу.

Ранее в Латинскую Америку уже были организованы вывозные рейсы, удалось вернуть на родину часть россиян из Бразилии и Перу. Недавно был совершен полет из Каракаса.

<https://ria.ru/20200528/1572097173.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.28.05; В МИНКОМСВЯЗИ РАССКАЗАЛИ О ВЫВОЗНОМ РЕЙСЕ ИЗ МАДРИДА

На вывозной рейс из Мадрида в Москву 2 июня смогут попасть все жители России, а не только центральных регионов, сообщил представитель Минкомсвязи.

«На рейс Мадрид-Москва на 2 июня 2020 года (номер рейса и время уточняются) смогут попасть все граждане России», – сообщил представитель Минкомсвязи РФ в Telegram-канале «Госуслуги: Испания – РФ».

Ранее предполагалось, что на рейс смогут попасть только жители центральных регионов России.

Позже представитель Минкомсвязи уточнил, что рейс состоится в 00.10 по местному времени (01.10 мск). Билет будет стоить 200 евро.

<https://ria.ru/20200528/1572114958.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.28.05; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС ИЗ ТАШКЕНТА ПРИБЫЛ В РОСТОВ-НА-ДОНУ

Вывозной рейс авиакомпании Uzbekistan Airways в четверг доставил в Ростов-на-Дону 33 пассажиров, в Ташкент на этом самолете смогут улететь до 190 граждан Узбекистана, сообщил РИА Новости представитель ростовского аэропорта «Платов».

Как сообщало посольство РФ в Узбекистане, специальный рейс вылетел из Ташкента в Ростов-на-Дону в 10.00 (8.00 мск). На борту – 32 гражданина России и один иностранный гражданин.

«Самолет с 33 пассажирами прибыл в Ростов-на-Дону», – сказал собеседник агентства. Он добавил, что в Ташкент на нем смогут улететь до 190 граждан Узбекистана.

<https://ria.ru/20200528/1572109131.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.28.05; ИЗ ТАШКЕНТА В РОСТОВ-НА-ДОНУ ВЫЛЕТЕЛ САМОЛЕТ С РОССИЯНАМИ

Авиакомпания Uzbekistan Airways в четверг доставит вывозным рейсом 32 россиянина из Ташкента в Ростов-на-Дону, сообщили РИА Новости в пресс-службе посольства РФ в республике.

Власти Узбекистана с 16 марта приостановили транспортное пассажирское сообщение с другими странами из-за угрозы распространения коронавируса. Для иностранных граждан и соотечественников были организованы чартеры на родину. Однако с 30 марта в стране были закрыты все аэропорты и полностью остановлено авиасообщение, были приостановлены также спецрейсы. С 8 мая спецрейсы были возобновлены.

«Специальный рейс Uzbekistan Airways вылетел 28 мая из Ташкента в Ростов-на-Дону в 10.00 (8.00 мск). На борту – 32 гражданина России и один иностранный гражданин», – сказал представитель посольства. С 16 мая Uzbekistan Airways и «Уральские авиалинии» уже доставили более 500 россиян в Ростов-на-Дону, Казань, Новосибирск, Москву и Санкт-Петербург.

По данным дипмиссии, к настоящему моменту чартерными авиарейсами на родину было вывезено около 2,8 тысячи россиян. В марте чартеры «Аэрофлота» и Uzbekistan Airways летали в Москву, Екатеринбург, Новосибирск и Санкт-Петербург.

Министерство транспорта Узбекистана в конце мая – начале июня организует еще 13 чартерных вывозных авиарейсов из России. Также планируется, что на этих рейсах домой смогут вернуться и граждане РФ, остающиеся в Узбекистане.

<https://ria.ru/20200528/1572096187.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.28.05; РОССИЯН, ПРИБЫВШИХ ИЗ АРМЕНИИ В ЕКАТЕРИНБУРГ, НАПРАВИЛИ В ОБСЕРВАТОР

Россиян, прибывших вывозным рейсом из Армении в Екатеринбург, направили на двухнедельную изоляцию под медицинское наблюдение в обсерватор, сообщает в четверг оперативный штаб Свердловской области.

Ранее сообщалось, что рейс авиакомпании «Уральские авиалинии» из Еревана прибыл в Екатеринбург в 3.42 (1.42 мск) в четверг. Предварительно борт сел в Новосибирске, где вышли 94 пассажира.

«На Среднем Урале борт покинул 101 пассажир. Россияне прошли в «Кольцово» все необходимые процедуры. Двадцать четыре человека, в том числе четверо детей (среди них 17 свердловчан), отправились на 14-дневную изоляцию под медицинское наблюдение в обсерватор», – говорится в сообщении.

Остальные прибывшие при поддержке оперативных штабов других субъектов проследовали в свои регионы.

Ранее в посольстве РФ в Армении заявляли, что этот перелет возможен только для граждан России, которые проживают в Новосибирской, Томской, Кемеровской, Омской, Свердловской, Челябинской, Курганской, Тюменской областях, Пермском и Алтайском краях, Башкирии, Ханты-Мансийском автономном округе, Коми.

<https://ria.ru/20200528/1572095766.html>

ТАСС; 2020.28.05; БОЛЕЕ 500 АВТОБУСОВ И ТРОЛЛЕЙБУСОВ В 2020 ГОДУ ПЕРЕДАДУТ ГОРОДАМ ПО «ДОРОЖНОМУ» НАЦПРОЕКТУ

Более 500 автобусов и троллейбусов в 2020 году будут переданы 12 российским городам в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», говорится в сообщении АНО «Национальные приоритеты».

«По результатам рассмотрения заявок регионов, в соответствии с национальным проектом «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» Минтранс отправил в правительство РФ предложения по распределению 447 автобусов и 64 троллейбусов для 12 городских агломераций в этом году», – поясняется в пресс-релизе.

В целом на программу обновления городского пассажирского транспорта до 2024 года в «дорожном» **нацпроекте** предусмотрено 20 млрд рублей. Как отмечал **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**, в 2020 году финансирование проекта составит 7 млрд рублей.

«Перевозчики, осуществляющие регулярные перевозки по маршрутам в городских агломерациях на основании государственных (муниципальных) контрактов, получают право приобретения транспортных средств на условиях льготного лизинга. Предусмотрена 60% скидка от стоимости транспортного средства, нулевой авансовый платеж, лизинг на 60 месяцев для автобусов, электробусов, троллейбусов и 180 месяцев – для трамваев в ПАО «ГТЛК», – уточнили в организации.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/8590937>

РИА НОВОСТИ; 2020.28.05; АЛТАЙСКИЙ КРАЙ ПРОДОЛЖИТ РАЗВИВАТЬ ИНФРАСТРУКТУРУ ТУРОТРАСЛИ

Сфера туризма в Алтайском крае по итогам 2019 года приросла по всем основным показателям, власти продолжают развивать транспортную и инженерную инфраструктуру новых инвестплощадок отрасли, заявил в четверг губернатор Виктор Томенко.

Выступая с отчетом о деятельности краевого правительства на сессии заксобрания региона, губернатор констатировал, что в 2019 году турпоток в Алтайский край составил 2,2 миллиона человек, в том числе 62,5 тысячи иностранных граждан (прирост 5,8%), общее количество субъектов этой сферы в регионе превысило 1 тысячу (прирост 1,2%), а общий объем оказанных предпринимателями туристических услуг увеличился на 13,8% и составил 5,12 миллиарда рублей (в 2018 году – 4,5 миллиарда рублей).

«Правительством региона осуществлялось активное взаимодействие с федеральным центром и туристическими регионами России по вопросам выработки стратегии дальнейшего развития отрасли туризма в стране и единого с ней вектора развития сферы туризма Алтайского края. Главное достижение совместной работы – устойчивое восприятие нашего региона как территории, составляющей основу туризма в России», – отметил Томенко.

Он напомнил, что на основе Стратегии развития туризма в России до 2035 года власти разработали новую госпрограмму развития туризма в Алтайском крае на период до 2024 года. По итогам 2019 года регион вошел в первую десятку рейтинга регионов Национальной премии в области событийного туризма Russian Event Awards 2019 и закрепился на шестой строке в Национальном туристическом рейтинге регионов России.

Также, по словам губернатора, в 2019 году продолжалась работа по реализации инвестпроектов в сфере туризма. На эти цели направлено 99 миллионов рублей из средств консолидированного бюджета региона и 879 миллионов рублей частных инвестиций. С целью дальнейшего развития инфраструктурных объектов в Алтайском крае Ростуризмом было принято решение о выделении из средств федерального бюджета 880,5 миллиона

рублей на строительство в период 2020-2022 годов автомобильных дорог на площадке «Белокуриха горная» («Белокуриха-2»).

«В наших планах на текущий год – развитие транспортной и инженерной инфраструктуры инвестиционных площадок на территории туристских дестинаций региона, привлечение на них инвесторов для создания туристских объектов. Предоставление различных форм государственной поддержки на развитие сферы туризма. Совместно с Ростуризмом мы параллельно занимаемся подготовкой к запуску новых туристских направлений, прорабатываем вопросы сотрудничества с федеральными туроператорами по запуску чартерных программ из Москвы и Санкт-Петербурга. Сейчас перспективное время, чтобы открыть Алтай для большего количества россиян», – подчеркнул Томенко.

<https://ria.ru/20200528/1572104045.html>

ПОРТАЛ ПРО ГОРОД; 2020.28.05; В МАРИЙ ЭЛ ПРИ РЕМОНТЕ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ ВНОВЬ НАШЛИ НАРУШЕНИЯ

Столичная прокуратура нашла очередные нарушения при ремонте дорог по **нацпроекту «Безопасные и качественные автодороги»**. Об этом сообщается на официальном сайте ведомства.

Правоохранители выяснили, что во время ремонта Пролетарской от Вознесенской до Машиностроителей бордюры устанавливали с нарушением техзадания и условий контракта. Выехав на место, сотрудники прокуратуры заметили, что толщина бетонного бордюра и бортов для их установки не соответствует стандартам.

Подобные недочеты могли в будущем отразиться на надежности ремонта. При этом, как выяснила прокуратура, заказчик не выполняет надлежащий контроль за исполнением контракта.

После обращения к заказчику «косяки» исправили и сейчас бортовые камни устанавливают правильно. Тем не менее, ситуация до сих пор на контроле ведомства.

Напомним, что ранее мы рассказывали о том, как из-за некачественного ремонта дорог по **нацпроекту** в Йошкар-Оле возбудили уголовное дело. Чуть позднее было возбуждено еще одно уголовное дело после ремонта дорог по **нацпроекту**.

<https://pg12.ru/news/53587>

RNS; 2020.28.05; ГИБДД СООБЩИЛА О СОКРАЩЕНИИ ЧИСЛА ДТП В АПРЕЛЕ

Количество дорожно-транспортных происшествий в России в апреле снизилось на 43,4% по сравнению с апрелем 2019 года и составило 6250, следует из данных статистики Госавтоинспекции.

В этих ДТП погибли 768 человек, что на 23% меньше чем годом ранее, пострадали 7850 человек – на 43% меньше.

Ранее сообщалось, что в 2020 году правительство сократило объем финансирования федеральной целевой программы (ФЦП) «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах» почти в 2 раза, до 3,37 млрд рублей. Число погибших в ДТП к 2020 году должно снизиться на 42,8% к показателю 2012 года, взятому за ориентир, – до 16 тысяч человек в год.

<https://rns.online/transport/GIBDD-soobschilo-o-sokraschenii-chisla-DTP-v-aprele-2020-05-28/>

RNS; 2020.28.05; В РОССИИ РЕЗКО СНИЗИЛАСЬ СМЕРТНОСТЬ В «ПЬЯНЫХ» ДТП

Число смертей в дорожно-транспортных происшествиях в России по вине пьяных водителей в апреле сократилось в 3,7 раза, следует из данных статистики Госавтоинспекции.

В апреле этого года произошло 634 таких ДТП, в них погибли 75 человек, тогда как в отчетном месяце прошлого года в 1118 ДТП с пьяными водителями погиб 281 человек.

Общее количество ДТП снизилось на 43,4% – до 6250.

<https://rns.online/transport/V-Rossii-rezko-snizilas-smernost-v-pyanih-DTP-2020-05-28/>

РИА НОВОСТИ; 2020.28.05; СЛОВАКИЯ ПЛАНИРУЕТ ПРИНИМАТЬ РОССИЙСКИХ ТУРИСТОВ УЖЕ В ИЮЛЕ

Словакия планирует принимать российских туристов уже в июле, сообщает АТОР.

В Словакии 20 мая начался последний – четвертый – этап снятия ограничений, сообщила Любица Алушицова директор зарубежного представительства по туризму Словацкой Республики в России и СНГ.

Постепенно открываются отели, бассейны, аквапарки, начинают работать рестораны, в том числе при гостиницах. Сотрудники заведений и отдыхающие соблюдают социальную дистанцию, отметила она.

«Готовы к приему туристов и лечебные курорты. За время вынужденных каникул там была проведена реновация. На самом деле, оздоровительные курорты уже принимают гостей из числа местных жителей, кому предписано лечение по страховке. Купить тур самому пока нельзя», – рассказала Алушицова.

Работа над протоколами безопасного туризма еще идет. Пока иностранные путешественники, пребывающие в Словакию, должны будут пройти двухнедельный карантин, за изоляцию платить не придется. Также необходимо сделать тест на коронавирус.

В ближайших планах Словакии – открыть границы для въезда соседей по Евросоюзу, сроки открытия границ для граждан третьих стран, в том числе России, пока обозначить невозможно.

«Можно лишь предположить, что российские туристы смогут приехать в Словакию в конце июля. Именно эти даты рассматриваются российскими авиакомпаниями для начала постепенного восстановления полетов за рубеж», – говорит Любица Алушицова.

<https://ria.ru/20200528/1572129850.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.28.05; СЕВАСТОПОЛЬ УЖЕСТОЧИТ ПРАВИЛА ВЪЕЗДА ДЛЯ ПРИБЫВАЮЩИХ ИЗ РЯДА РЕГИОНОВ

Севастополь ужесточает правила въезда для приезжих из неблагоприятных по коронавирусу регионов, теперь среди требований – наличие теста об отсутствии инфекции, сообщил врио губернатора города Михаил Развожаев.

«В целях недопущения завоза и распространения на территории Севастополя коронавирусной инфекции, предлагается ввести дополнительное ограничение мер по въезду на территорию города. Граждане, находящиеся на территории других субъектов, где соответственно сейчас неблагоприятная эпидемиологическая обстановка, при въезде в Севастополь через **пункт пропуска**, обязаны заполнить анкеты и предоставлять отрицательные результаты лабораторного исследования на COVID-19, выполненного не позднее пяти дней до въезда», – сказал Развожаев на заседании регионального оперативного штаба по недопущению распространения коронавируса.

Кроме того, по его словам, всем приезжим на въездных пунктах с 1 июня также будет предлагаться пройти лабораторное исследование на коронавирус.

«С 1 июня мы такое тестирование готовы организовать. После этого гражданину необходимо обеспечить изоляцию в адресе указанному в анкете и там находиться до получения результатов», – подчеркнул глава города.

<https://ria.ru/20200528/1572117501.html>

ТАСС; 2020.28.05; ТАКСИСТЫ ПОПРОСИЛИ ПУТИНА О РАЗРАБОТКЕ ПРОГРАММ ПОДДЕРЖКИ ОТРАСЛИ

Общественный совет по развитию такси попросил президента **Владимира Путина** включить легковые такси в перечень пострадавших отраслей, а также рассмотреть возможность разработки программ поддержки этой отрасли кредитными и лизинговыми компаниями. Соответствующая просьба содержится в письме, которое имеется в распоряжении ТАСС.

Отмечается, что правительство уже реализует меры поддержки предприятий и индивидуальных предпринимателей, занятых в сфере автоперевозок. Однако, говорится в документе, в эту сферу не попала деятельность легкового такси.

«Мы вынуждены обратиться напрямую к вам с просьбой рассмотрения возможности выработки программ поддержки таксомоторной отрасли со стороны кредитных или лизинговых компаний, а также о включении кодов ОКВЭД 49.32 (Деятельность легкового такси и арендованных легковых автомобилей с водителем), ОКВЭД 49.39.3 (Перевозки пассажиров сухопутным транспортом нерегулярные) и ОКВЭД 77.11 (Аренда и лизинг легковых автомобилей и легких автотранспортных средств) [в пострадавшие отрасли]», – говорится в письме, подписанном председателем совета Ириной Зариповой.

В документе отмечается также, что в связи с удаленным режимом работы многих граждан, а также прекращением туристических поездок спрос на пользование сервисами такси даже после отмены ограничительных мер «находится в упадке».

При этом таксомоторные компании, помимо обязательных ежемесячных выплат сотрудникам, должны обеспечивать водителей медицинскими средствами защиты и проводить дезинфекцию автомобилей. Это, по словам авторов письма, привело к кризису в отрасли. Подчеркивается, что отрасли необходимо предоставление отсрочки или каникул по лизинговым платежам.

<https://tass.ru/ekonomika/8591725>

ТАСС; 2020.28.05; НИЖЕГОРОДСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ ХОТЯТ ОСВОБОДИТЬ ОТ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА В 2020 Г.

Правительство Нижегородской области планирует освободить от транспортного налога в 2020 году предприятия, занимающиеся регулярными пассажирскими перевозками. Об этом журналистам в четверг сообщил губернатор Нижегородской области Глеб Никитин.

«Мы предлагаем освободить пассажирские предприятия, работающие на маршрутах регулярных перевозок в регионе, от уплаты транспортного налога в текущем году. Ожидаем, что данная мера позволит сократить их расходы. Безусловно, она не будет касаться перевозчиков-нарушителей», – сказал Никитин.

Глава региона добавил, что пассажирским транспортным предприятиям также компенсируют часть затрат на оплату электроэнергии и выплату заработной платы, покупку средств дезинфекции, а также за организацию бесплатного проезда медработников, сотрудников силовых ведомств, Роспотребнадзора и волонтеров, которые помогают пожилым людям в период коронавируса. На эти цели из регионального бюджета направят более 500 млн рублей.

Кроме того, областное правительство также планирует договориться об отсрочке ежемесячных платежей по договорам финансовой аренды автобусов на шесть месяцев без изменения цены указанных договоров. Некоторые крупные лизинговые компании выразили готовность рассматривать данный вопрос индивидуально с каждым перевозчиком.

«Реализация принятого на региональном уровне комплекса мер позволит поддержать транспортные предприятия и сохранить пассажирское обслуживание. При этом самим перевозчикам и муниципалитетам необходимо серьезно поработать над сокращением накладных расходов предприятий», – добавил Никитин.

<https://tass.ru/ekonomika/8587929>

ТАСС; 2020.28.05; ДВИЖЕНИЕ ПО НОВОЙ ДОРОГЕ ПОД ВОЛГОГРАДОМ ОТКРОЮТ ПО ДВУМ ПОЛОСАМ К СЕНТЯБРЮ 2021 ГОДА

Движение по новой дороге, которая строится под Волгоградом в обход поселка Максима Горького, будет запущено по двум полосам к сентябрю 2021 года, сообщил на выездном совещании на объекте начальник ФКУ Упрдор Москва-Волгоград Юрий Сорокин.

«Работы идут с опережением графика. Это позволит нам уже к 1 сентября 2021 года пустить движение транспорта в двухполосном режиме в обход микрорайона Горьковского», – приводит слова Сорокина **пресс-служба** администрации Волгоградской области.

Он уточнил, что реконструкция участка федеральной автодороги А-260 Волгоград – Каменск-Шахтинский (Ростовская область) началась осенью 2019 года. Она позволит расширить проезжую часть до 4 полос движения и обеспечит транзитное направление в

обход микрорайона Горьковского. Это улучшит экологию в самом населенном пункте и позволит увеличить разрешенную скорость движения на участке до 90 км/ч, что сократит для водителей время в пути.

С ходом работ на объекте ознакомился в четверг губернатор Волгоградской области Андрей Бочаров. «В 2014 году мы приступили к решению глобальной задачи по повышению интенсивности движения по ростовскому направлению и обеспечению транспортного обхода населенных пунктов. Люди часами стояли в пробках на трех переездах. В 2016 году был открыт четырехполосный путепровод через железнодорожные пути на одном из трех проблемных переездов. К концу 2021 года мы решим задачу обеспечения транспортного обхода поселка Максима Горького. В ближайшее время определимся с третьим участком работы – обходом поселка Новый Рогачик. К концу 2022 года мы получим полномасштабный транспортный объект юга России», – сказал журналистам губернатор.

В настоящее время дорожники ведут на объекте отсыпку земляного полотна, устройство основания и дорожной одежды на участке. Начаты работы по возведению железобетонного путепровода, уже забиты 188 свай для формирования опор будущего сооружения. На 2020 год запланировано строительство еще одного путепровода, который пройдет над железнодорожной веткой.

Для повышения уровня безопасности на всем протяжении участка будет установлено осевое барьерное ограждение и линия искусственного электроосвещения. Для пассажиров общественного транспорта на съездах к микрорайону Горьковскому и селу Студено-Яблоневка будут устроены новые остановочные комплексы с автопавильонами, тротуарами, перильным ограждением и пандусами, обеспечивающими доступность объектов для маломобильных граждан. Полностью завершить работу по реконструкции участка дорожники планируют в 2022 году.

<https://tass.ru/v-strane/8585433>

РИА НОВОСТИ; 2020.28.05; В ПРОКУРАТУРЕ НАЗВАЛИ ПРИЧИНУ ПОДТОПЛЕНИЯ ТРАССЫ В МУРМАНСКЕ

Проверка мурманской природоохранной прокуратуры показала, что подтопление участка федеральной трассы в Мурманске произошло из-за несвоевременной расчистки и дноуглублению реки Роста, протекающей по закрытому руслу, сообщила **пресс-служба** ведомства.

В среду на участке Восточно-Объездной дороги на окраине Мурманска было перекрыто движение из-за подтопления. Свою проверку провела мурманская межрайонная природоохранная прокуратура.

«Проверкой установлено, что 27 мая вследствие нарушения гидродинамической связи между участками водного объекта реки Роста произошло подтопление части Восточно-Объездной дороги в городе Мурманск... Следствием подтопления дороги явилось несвоевременное проведение уполномоченным государственным органом власти мероприятий по охране водного объекта, в частности, противопаводковых мероприятий, расчистке и дноуглублению реки Роста, протекающей по закрытому руслу», – говорится в сообщении.

Как пояснили в ведомстве, река Роста в Мурманске от истока из водохранилища озера Большое протекает как в естественном русле, так и через закрытое русло водного объекта (канал), проходящего под дорогами. Канал, расположенный в Северной промышленной зоне Мурманска, в который частично отведена река Роста, служит в том числе и для отведения ливневых, хозяйственно-бытовых и производственных сточных вод. Закрытое русло реки Роста относится к гидротехническим сооружениям.

В прокуратуре отметили, что водный объект находится в ведении министерства природных ресурсов и экологии Мурманской области, которое и обязано принимать меры по охране водных объектов региона.

«В нарушение пункта 6 положения об эксплуатации гидротехнического сооружения, утвержденного постановлением правительства РФ от 27.02.1999 № 237 министерством до настоящего времени не проведены работы по обеспечению безопасности бесхозного

гидротехнического сооружения закрытого русла реки Роста, что негативно повлияло на техническое состояние искусственного русла», – добавили в прокуратуре.

Природоохранная прокуратура в адрес министра природных ресурсов и экологии региона внесла представление.

<https://ria.ru/20200528/1572103569.html>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.28.05; ПРОЕКТ ПЛАТНОЙ ДОРОГИ «ВИНОГРАДОВО – БОЛТИНО – ТАРАСОВКА» В ПОДМОСКОВЬЕ МОГУТ УТВЕРДИТЬ В СЕРЕДИНЕ ЛЕТА

Заключение госэкспертизы по проектной документации для строительства платной дороги «Виноградово – Болтино – Тарасовка» в Московской области ожидается в первой половине июля, после чего в течении месяца будет обустроен строительный городок. Об этом Агентству городских новостей «Москва» сообщили в пресс-службе группы «ВИС», которая является концессионером проекта дороги.

«Получение заключения госэкспертизы ожидается в первой половине июля, далее потребуется около месяца на обустройство строительного городка. Группа «ВИС» обладает всеми ресурсами для развертывания полноценных строительно-монтажных работ в текущих условиях. Стройплощадки холдинга находятся в шести регионах России с разной эпидемиологической ситуацией, на каждой из них продолжают работы с обязательным выполнением мер по недопущению распространения новой коронавирусной инфекции», – рассказал собеседник агентства.

Уточняется, что на стройплощадках компании ежедневно проводится измерение температуры сотрудников, они обеспечиваются средствами индивидуальной защиты, соблюдаются требования по дистанцированию персонала. Проводится постоянный мониторинг рекомендаций Роспотребнадзора и решений, принимаемых органами власти в регионах присутствия холдинга.

«В настоящее время по концессионному проекту создания автодороги «Виноградово – Болтино – Тарасовка» продолжают работы в рамках подготовительной стадии. Это один из самых трудоемких этапов – расчистка территории и вынос инженерных коммуникаций. К сегодняшнему дню осталось расчистить около 1,5 га площади, провести мульчирование (измельчение остатков пней и веток) на территории в 20 га. Продолжаются работы по переносу инженерных сетей, уже выполнен перенос порядка 12 инженерных сетей, включая линии электропередачи», – сообщили в компании.

При этом в пресс-службе уточнили, что все работы производятся с соблюдением необходимых противоэпидемических мер в соответствии с постановлениями губернатора Московской области. «Строительно-монтажные работы начнутся после прохождения проектной документацией государственной экспертизы и развертывания производственных баз для обеспечения бесперебойного процесса строительства», – подчеркнули в пресс-службе группы «ВИС».

Кроме того, в компании отметили, что концессионером проекта выступает «Четвертая концессионная компания» (входит в транспортный субхолдинг Группы «ВИС»), а генеральным подрядчиком – головная компания строительного субхолдинга – производственная фирма «ВИС».

Также в пресс-службе группы «ВИС» напомнили, что строительство объекта включает в себя 11 мостов и путепроводов, 6 транспортных развязок. Длина скоростной четырехполосной дороги составит 16,1 км. Она пройдет на удалении 4-8 км от МКАД, выполняя роль дублера и сохраняя местные дороги как альтернативные. Пропускная способность к 2035 году составит 39 тыс. автомобилей в сутки.

Автодорога «Виноградово – Болтино – Тарасовка» является одним из первых проектов в сфере автодорожного строительства в России, который будет реализован по частной концессионной инициативе группы «ВИС». Концессионное соглашение по данному объекту было подписано 30 января 2018 года. Категория дороги – 1-Б. Прогнозный трафик автомобильного транспорта составляет от 24,6 до 33,8 тыс. единиц в сутки. Предполагаемая плата за проезд составит 10 руб. за 1 км.

<https://www.mskagency.ru/materials/3007361>

ТАСС; 2020.28.05; РЖД С 29 МАЯ ВЕРНУТ РАССАДКУ ПАССАЖИРОВ БЕЗ СОЦИАЛЬНОЙ ДИСТАНЦИИ

РЖД с 29 мая возобновляют продажу билетов на поезда дальнего следования на все места, без учета социальной дистанции между пассажирами, сообщили ТАСС в пресс-службе холдинга.

«Холдинг РЖД следует временным рекомендациям по профилактическим мерам для обеспечения противоэпидемической безопасности пассажирских перевозок железнодорожным транспортом, утвержденным Минтрансом по согласованию с Роспотребнадзором. На рейсы поездов дальнего следования отправлением после 28 мая открыта продажа на все места», – уточнили в компании.

Ранее РЖД продлевали действие рассадки пассажиров в поездах с учетом социальной дистанции до 28 мая. Это касалось в том числе скоростных поездов «Ласточка», «Стриж» и высокоскоростных поездов «Сапсан».

Роспотребнадзор 25 мая опубликовал рекомендации для железнодорожного транспорта на двух этапах выхода из пандемии коронавируса – при частичном и полном снятии ограничений.

Документ описывает и порядок возврата билетов. На первом этапе предлагается сохранить технологию дистанционного отказа от поездки и возврата проездных документов, оформленных в билетной кассе. В режиме снятия ограничений действовать она уже не должна.

<https://tass.ru/ekonomika/8587609>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/RZHD-otmenyat-rassadku-passazhirov-na-distantsii--2020-05-28/>

<https://www.rbc.ru/society/28/05/2020/5ecfa49b9a794751222fa55c>

ВЕСТИ; 2020.28.05; РЖД СОХРАНЯЮТ СТАБИЛЬНОСТЬ И НАРАЩИВАЮТ ГРУЗОБОРОТ

Несмотря на сложную эпидемиологическую ситуацию, «Российские железные дороги» сохраняют стабильный грузооборот и в плановом режиме ведут системное обновление в рамках модернизации БАМа и Транссиба. Только в апреле 2020 года в направлении Дальнего Востока и Забайкалья по крупнейшим железнодорожным артериям Восточного полигона было отправлено более 15 миллионов тонн грузов – на 2,2% больше, чем в прошлом году. В сравнении с 2018 и 2017 годами положительная динамика еще более очевидная – плюс 5,3% и 8,5% соответственно. Основная часть объема грузоперевозок приходится на уголь – 10,1 миллиона тонн (рост на 4,6%), из которых 8,7 миллиона тонн отправляется на экспорт (рост на 4,5%).

Запас прочности

По словам гендиректора ОАО «РЖД» Олега Белозерова, многие решения сейчас принимаются оперативно – с учетом текущей ситуации. «Крайне важно, чтобы мы были максимально гибкими, мгновенно реагировали на изменяющиеся обстоятельства и улавливали тенденции», – подчеркнул глава компании в интервью корпоративной газете «Гудок».

По информации пресс-службы РЖД, больше всего грузов было перевезено в направлении станций Находкинского узла – на 11% больше, чем за аналогичный период прошлого года. В том числе на 9,7% больше грузов было отправлено на станцию «Находка – Восточная». Безостановочный пропуск составов и как следствие увеличение объемов перевозок в сторону Находкинского узла удалось достичь благодаря реконструкции станции «Смоляниново» и внедрению новой технологии работы подталкивающих локомотивов на горном участке «Шкотово – Смоляниново – Находка». Так что теперь через участок проходит около двух десятков поездов в сутки. В компании констатируют, что положительная динамика отмечается по всей линейке экспортных грузов: +33,4% – контейнеры, +6,1% – каменный уголь, +2,6% – нефтепродукты, и рост почти в 2 раза – черные металлы.

Увеличение объемов перевозок фиксируется и на других участках. Так, через порты и погранпереходы, к которым ведут Забайкальская и Дальневосточная железные дороги, на

экспорт было отгружено 0,6 миллиона тонн черных металлов – рост в 1,8 раза, 0,7 миллиона тонн нефти и нефтепродуктов – рост на 8,9%, 143 тысячи тонн удобрений – рост в 1,5 раза. Отметим, что увеличение объемов перевозок на Восточном полигоне осуществляется в условиях проведения масштабной реконструкции и строительства новой инфраструктуры.

Чувствовать себя уверенно в такой непростой ситуации **РЖД** позволяет запас прочности, накопленный в прошлые годы. Так, на первом этапе модернизации БАМа и Транссиба, в процессе которого производится расшивка «узких мест» на Забайкальской и Дальневосточной железных дорогах, 2019 год удалось завершить с опережением сроков. В рамках проводимых работ было обновлено более 5 тысяч км путей, построены и реконструированы 39 станций и 97 искусственных сооружений. Что позволило в прошлом году перевезти к дальневосточным портам по БАМу и Транссибу 114 миллионов тонн экспортных грузов – в два раза больше, чем в 2012 году. Таким образом, **РЖД** смогли достичь целевого показателя прироста провозной способности Восточного полигона в +55 миллионов тонн грузов к уровню 2012 года. В 2020 году компания планирует перевезти в направлении Дальнего Востока около 124,9 миллиона тонн, а к 2024 году пропускная способность должна увеличиться до 180 миллионов тонн.

Модернизация по плану

Напомним, что работы по модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей ведутся с 2013 года в рамках исполнения поручений президента и правительства РФ. Во главу угла поставлена задача, с учетом спроса на уголь со стороны стран Азиатско-Тихоокеанского региона, переориентировать транспортные потоки на восток.

На втором этапе, который **РЖД** планируют завершить на год раньше намеченных сроков, работы ведутся более чем на 180 объектах. В частности, осуществляется подготовка к строительству Козинского тоннеля, на разных участках строятся вторые пути и ведется электрификация линий. На проведение всего объема работ компания планирует направить около 500 миллиардов руб.

Масштабную реконструкцию не остановила даже пандемия. В середине мая было открыто движение поездов по новому третьему пути Транссиба на участке «Косулино – Баженово» в Свердловской области, который долгое время тормозил вагонопоток нефтехимических грузов с севера Уральского федерального округа, а также тяжеловесных и длинносоставных поездов из Кузбасса к портам Северо-Запада.

Модернизация БАМа и Транссиба в первую очередь важна для развития угольной отрасли и экспорта ее продукции через порты Дальнего Востока в азиатские страны. Помимо реконструкции инфраструктуры железнодорожная компания предпринимает беспрецедентные меры по поддержке участников рынка сырьевого сектора, предоставляя им режим максимального благоприятствования. В марте этого года глава **РЖД** Олег Белозеров и губернатор Кемеровской области Сергей Цивилев подписали соглашение, которое закрепило объемы перевозок угля в направлении Восточного полигона. Согласно документу компания обеспечит транспортировку 53 миллионов тонн каменного угля на азиатские рынки и 3,55 миллиона тонн – российским потребителям. **РЖД** также представляют максимальную экспортную скидку на перевозку угля к портам Азово-Черноморского бассейна.

Кроме того, железнодорожный монополист в постоянном режиме ведет обновление тягового подвижного состава. В 2020 году на Восточный полигон поступит больше 120 новых электровозов, а к 2025 году на перспективном направлении будет работать только современная техника, способная перевозить составы массой до 7,1 тысячи тонн.

Все меры, предпринимаемые **РЖД** с целью поддержки российских экспортеров, модернизации БАМа и Транссиба и обновления парка локомотивов, должны придать новый импульс развитию экономики, что не только повысит бюджетную обеспеченность российских регионов, но и запустит инвестиционные механизмы в смежных отраслях.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3268922>

ПРАЙМ; 2020.28.05; РЕГИОНЫ РОССИИ НАЧИНАЮТ ВОЗВРАЩАТЬ СОКРАЩЁННЫЕ РАНЕЕ ИЗ-ЗА COVID ЭЛЕКТРИЧКИ

Регионы России начинают возвращать электрички, сокращённые ранее из-за снижения пассажиропотока в связи с ситуацией с коронавирусом, пишет корпоративная газета **РЖД** «Гудок».

Перевозки в пригороде осуществляют пригородные пассажирские компании (ППК), в основном созданные **РЖД** вместе с регионами. Заказ перевозчикам на организацию транспортного обслуживания населения формируют субъекты РФ. Гендиректор **РЖД** Олег Белозеров в начале мая сообщил, что пассажиропоток в электричках упал на 70%, но их число по просьбе регионов снижено лишь на 12%. Решения о возобновлении движения принимаются региональными властями, которые являются заказчиками перевозок, напоминает газета.

«В регионах восстанавливается движение пригородных поездов. После ослабления рядом регионов ограничительных мер, вызванных пандемией коронавируса, количество пригородных поездов на сети увеличилось более чем на 13%. Как сообщили «Гудку» в центре по корпоративному управлению пригородным комплексом **РЖД**, за прошлую неделю количество пригородных составов выросло на 107 поездов», – пишет газета в четверг.

Регионы, напоминает издание, постепенно начали ослаблять ограничительные меры с 18 мая. На эту дату курсировало на 816 составов меньше, чем годом ранее. «На начало этой недели отменённых составов осталось уже 709, что позволяет говорить о постепенном увеличении пассажиропотока», – отмечает газета.

Пригородные компании обслуживают 72 из 85 регионов РФ. В марте из-за неблагоприятной эпидемиологической ситуации и объявленных региональными властями карантинных мер в субъектах РФ были сокращены размеры пригородного движения.

Руководитель центра по корпоративному управлению пригородным комплексом **РЖД** Алексей Белянкин сообщил, что в настоящее время в четырёх субъектах РФ – во Владимирской, Самарской, Челябинской областях и Алтайском крае – движение восстановлено полностью. В 22 субъектах идёт постепенное восстановление ранее отменённых маршрутов.

<https://1prime.ru/transport/20200528/831527052.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.28.05; «ГРАНД СЕРВИС ЭКСПРЕСС» С 5 ИЮНЯ ВОССТАНАВЛИВАЕТ ДВИЖЕНИЕ ПЕЗДОВ МЕЖДУ МОСКВОЙ И ПЕТЕРБУРГОМ

Транспортная компания «Гранд Сервис Экспресс» (ГСЭ) с 5 июня восстанавливается ежедневное движение поезда «Гранд Экспресс» по маршруту Москва – Санкт-Петербург и обратно, сообщает **пресс-служба** ГСЭ.

«В составе поезда «Гранд Экспресс» вагоны повышенной комфортности. Максимально усилены меры санитарной защиты», – говорится в сообщении.

Для удобства пассажиров введены обновленные классы обслуживания – от стандарта до исключительного уровня комфорта, в составе каждого поезда вагон-ресторан, отмечает компания.

Компания «Гранд Сервис Экспресс» создана в 2002 году, специализируется на перевозках в поездах повышенной комфортности, в том числе на направлении Москва – Санкт-Петербург. Руководство ГСЭ в 2019 году обратилось в **Минтранс России** с предложением стать компанией-оператором железнодорожных перевозок в Крым, получило одобрение и запустило поезда на полуостров в третьей декаде декабря. Компания подпала за это под санкции США: Запад не признает российский статус полуострова.

<https://tourism.interfax.ru/ru/news/articles/70274>

РИА НОВОСТИ; 2020.28.05; В МОСКВЕ ПОВТОРНО ПРОДЕЗИНФИЦИРОВАЛИ КАЗАНСКИЙ ВОКЗАЛ

Специалисты центра по проведению спасательных операций особого риска «Лидер» провели в четверг повторную санитарную обработку Казанского вокзала в центре Москвы, сообщили РИА Новости в пресс-службе МЧС России.

«Двадцать восьмого мая специалисты центра «Лидер» провели повторную дезинфекцию Казанского вокзального комплекса в Москве», – сказал собеседник агентства.

По его словам, к дезинфекционным работам привлекались 15 сотрудников центра.

Представитель ведомства отметил, что за две прошедшие недели силами МЧС специальная дезинфекция была организована на семи вокзалах столицы, в том числе Курском, Рижском, Савеловском, Ленинградском, Ярославском и Киевском. Всего было обработано 115 тысяч квадратных метров внутренних помещений и порядка 156 тысяч квадратных метров прилегающей территории транспортных узлов. На дезинфекцию вокзалов потребовалось более 27 тысяч литров дезинфекционного раствора.

<https://ria.ru/20200528/1572118778.html>

ТАСС; 2020.28.05; ВЛАСТИ МОСКВЫ ПЕРЕДАДУТ 57 ЗЕМЕЛЬНЫХ УЧАСТКОВ РЖД ДЛЯ РАЗВИТИЯ Ж/Д ИНФРАСТРУКТУРЫ

Градостроительно-земельная комиссия Москвы (ГЗК) согласовала предоставление компании «Российские железные дороги» (РЖД) 57 земельных участков для развития железнодорожной инфраструктуры. Об этом сообщила в четверг пресс-служба Москомстройинвеста.

«ГЗК <...> одобрила предоставление ОАО «РЖД» ряда земельных участков для развития железнодорожной инфраструктуры <...> Участки переданы в аренду на 11 месяцев 28 дней для проведения строительных работ, за исключением участка в Югорском проезде, его срок аренды составит шесть лет», – говорится в сообщении.

Уточняется, что РЖД переданы 27 земельных участков общей площадью 0,84 га в рамках развития Центрального транспортного узла, земельный участок площадью 0,02 га в Югорском проезде на северо-востоке для развития Ярославского направления Московской железной дороги, а для развития Киевского направления, в том числе строительства остановочного пункта «Аминьевская», выделено 11 земельных участков общей площадью 0,4 га в Западном округе и еще пять общей площадью 0,4 га также в Новой Москве.

Помимо этого, 13 участков общей площадью 0,12 га выделены на юго-востоке для переустройства кабельно-воздушной линии электропередачи 110 кВ ж/д инфраструктуры.

<https://tass.ru/moskva/8588905>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.28.05; «ТРАНСМАШХОЛДИНГ» ПРЕДЛОЖИЛ ЗАКАЗЧИКАМ УСТАНОВЛИВАТЬ БЕСКОНТАКТНЫЕ САНИТАЙЗЕРЫ В ЭЛЕКТРИЧКАХ И ПОЕЗДАХ

Компания «Трансмашхолдинг» (ТМХ) в качестве одной из мер по профилактике распространения бактериальных и вирусных инфекций предложила заказчикам установку санитайзеров в салонах электропоездов и пассажирских вагонах. Об этом Агентству городских новостей «Москва» сообщили в дирекции по внешним связям и корпоративным коммуникациям компании.

«Трансмашхолдинг» ведет работу по внедрению новых решений, способных обеспечить биологическую безопасность пассажирских перевозок. В качестве одной из мер мы предлагаем установку бесконтактных дозаторов с дезинфицирующими составами в салонах электропоездов и рельсовых автобусов, в пассажирских вагонах. Также мы можем предложить своим заказчикам применение в салонах генераторов сухого тумана на основе дезинфицирующих растворов. Такое решение способно создать невидимые барьеры для распространения микроорганизмов», – сообщили в компании.

В дирекции отметили, что выбор дополнительных обеззараживающих элементов или систем зависит от решения заказчика подвижного состава.

«Уже сейчас «Трансмашхолдинг» устанавливает в своем подвижном составе обеззараживающие установки, в которые встроены ультрафиолетовые лампы, позволяющие полностью убивать микробы и вирусы, что подтверждают результаты тестов Роспотребнадзора. Эти системы применяются на всех моделях современного подвижного состава, выпускаемого ТМХ», – заключили в компании.

«Трансмашхолдинг» – производитель железнодорожного и городского рельсового транспорта в России и СНГ и международном рынке. Компания предлагает полный спектр продуктов и услуг: от дизайна и разработки нового подвижного состава до модернизации, сервисных контрактов жизненного цикла и цифровых систем управления движением.

<https://www.mskagency.ru/materials/3007509>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.28.05; «ТРАНСМАШХОЛДИНГ» РАССМОТРИТ ВОЗМОЖНОСТЬ УСТАНОВКИ В ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДАХ АППАРАТОВ ДЛЯ НАДЕВАНИЯ БАХИЛ

АО «Трансмашхолдинг» (ТМХ) рассматривает в качестве одних из возможных мер для дополнительной профилактики распространения вирусных заболеваний установку в поездах дальнего следования специальных аппаратов, с помощью которых можно надевать бахилы. Об этом Агентству городских новостей «Москва» сообщили в дирекции по внешним связям и корпоративным коммуникациям компании.

«Среди мер, целью которых является профилактика распространения вирусных заболеваний и обеспечение биологической безопасности пассажирских перевозок, компания рассматривает возможность внедрения несколько технических решений. В частности, мы можем предложить установку автоматических торцевых дверей, реагирующих на датчики, использование аппаратов для надевания бахил, установка санитайзеров в пассажирских салонах и туалетных комнатах, оборудование вагонов персональными шторками спального места», – отметили в компании.

В дирекции добавили, что компания может предложить заказчикам дополнительное обеззараживание мощными системами ультрафиолетовой обработки вагонов во время отстоя – в туалетных комнатах такие системы могут включаться после каждого посещения.

«Сейчас ТМХ оснащает весь выпускаемый пассажирский подвижной состав обеззараживателями воздуха на базе ультрафиолетовых ламп, аналогичных тем, что применяются для обеззараживания помещений в системе здравоохранения», – заключили в компании.

<https://www.mskagency.ru/materials/3007513>

ТАСС; 2020.29.05; В ПЕТЕРБУРГЕ СПУСТИЛИ НА ВОДУ СУДНО, КОТОРОЕ БУДЕТ КУРСИРОВАТЬ МЕЖДУ САХАЛИНОМ И КУРИЛАМИ

Спуск на воду грузопассажирского судна «Александр Невский» состоялся в Санкт-Петербурге на Невском судостроительном заводе. Это главное судно из двух паромов, которые будут работать на линии между Курильскими островами и Сахалином, сообщил в пятницу в Telegram-канале губернатор Сахалинской области Валерий Лимаренко.

«Грузопассажирское судно ледового класса «Александр Невский», которое будет курсировать между Сахалином и Курилами, спустили на воду в Санкт-Петербурге. Паром освятили и, по морской традиции, разбили о его борт шампанское – бутылка поддалась с первого раза. Судостроители говорят, что это хороший знак», – говорится в сообщении.

Судно имеет улучшенную ледопробиваемость, маневренность. Паром рассчитан на 146 пассажиров и 24 контейнера, а также предусматривает перевозку легковых автомобилей. Прибытие парома на Дальний Восток ожидается к концу 2020 года после технических испытаний. Длина судна – 75 м, ширина – 16.

Закладка судна состоялась в марте 2019 года. На Невском судостроительном заводе строят еще одно грузопассажирское судно с такими же техническими параметрами – «Павел Леонов», которое планируют спустить на воду в августе этого года.

На Курильских островах постоянно проживает около 20 тыс. человек, их связью с внешним миром является паром на остров Сахалин, отбывающий несколько раз в неделю, а также регулярные авиарейсы.

<https://tass.ru/v-strane/8595221>

ТАСС; 2020.28.05; ЛЕТЧИКИ СМОГУТ ПОЛУЧАТЬ ЦИФРОВУЮ МЕТЕО- И АЭРОНАВИГАЦИОННУЮ ИНФОРМАЦИЮ ВМЕСТО ГОЛОСОВОЙ

Российские летчики смогут получать цифровую метеосводку и аэронавигационную информацию вместо голосовой, говорится в сообщении пресс-службы ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» (ЦТЛ). Это поможет повысить качество доставляемых данных, а следовательно – и безопасность полетов.

Технологией уже заинтересовался «Аэрофлот» и предложил внедрить ее в 14 аэропортах России. Новый сервис D-ATIS (оборудование разработано компанией «Азимут», входящей в «Ростех») был протестирован «Аэрофлотом» и еще рядом смежных компаний (в том числе Госкорпорацией по ОрВД и «Инфоком-авиа») в аэропортах Пулково и Стригино (Нижний Новгород).

«Сейчас в российских аэропортах метеорологическая и аэронавигационная информация передается экипажам воздушных судов путем голосового радиовещания на ограниченном расстоянии – не более 300 км от аэропортов», – пояснили в ЦТЛ.

«Сервис D-ATIS обеспечивает передачу на борт воздушного судна сводок, соответствующих международным стандартам, в цифровом виде, которые могут быть отображены на индикаторе в кабине пилотов или распечатаны на бортовом принтере. При этом данные доступны экипажам практически в любой точке мира, и пилоты могут заблаговременно подготовиться к заходу на посадку в аэропорт назначения», – пояснил руководитель рабочей группы ассоциации ЦТЛ, заместитель генерального директора «Азимут» Виктор Соломенцев. Его слова приводятся в сообщении ЦТЛ.

«Аэрофлот» направил предложение о внедрении этого сервиса в 14 крупнейших аэропортах с высокой плотностью воздушного движения, включая московский авиаузел (Шереметьево и Домодедово), Санкт-Петербург (Пулково), Красноярск (Емельяново), Сочи, Симферополь, Краснодар, Екатеринбург, Новосибирск, Владивосток, Хабаровск, Южно-Сахалинск, Петропавловск-Камчатский и Иркутск», – добавили в ЦТЛ.

«Внедрение подобных цифровых технологий обеспечивает повышение безопасности полетов, привлекательность и конкурентные преимущества воздушного пространства России. Сейчас мы рассматриваем план внедрения сервиса в других центрах организации воздушного движения», – отметил заместитель генерального директора ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» Юрий Токарев.

<https://tass.ru/ekonomika/8583711>

ТАСС; 2020.28.05; В IBERIA ЗАЯВИЛИ, ЧТО ВРЯД ЛИ ВОЗОБНОВЯТ ПОЛЕТЫ В РОССИЮ ЛЕТОМ

Испанская авиакомпания Iberia на данный момент не планирует возобновлять полеты в Россию в предстоящий летний сезон. Об этом корреспонденту ТАСС сообщили в четверг в пресс-службе перевозчика.

«Изначально не планируется [возобновлять полеты в Москву или Санкт-Петербург летом], но мы гибкие и будем реагировать в зависимости от спроса», – отметили в авиакомпании.

При этом в распространенном в четверг пресс-релизе Iberia говорится, что перевозчик постепенно будет возобновлять полеты по разным направлениям, приостановленные из-за пандемии коронавируса. Ожидается, что авиакомпания выполнит лишь 21% от ранее запланированных на лето рейсов на недалекие расстояния. Так, в июле будут открыты в общей сложности 40 различных направлений как по Испании, так и по Европе. Ожидается, что в августе число направлений увеличится до 53.

Ранее в Министерстве промышленности, торговли и туризма Испании корр. ТАСС заявили, что королевство готовится принять гостей из России, но сроки возобновления туристических поездок зависят от эпидемиологической обстановки. В ведомстве

подчеркнули, что обязательный карантин для иностранных туристов в Испании будет отменен с 1 июля.

<https://tass.ru/ekonomika/8589917>

ТАСС; 2020.28.05; «АЭРОФЛОТ» БУДЕТ ПРЕДОСТАВЛЯТЬ МАСКИ ПАССАЖИРАМ ВО ВРЕМЯ РЕЙСА В СЛУЧАЕ НЕОБХОДИМОСТИ

Авиакомпания «Аэрофлот» начнет предоставлять пассажирам защитные маски во время полета в случае необходимости. Об этом говорится в сообщении авиаперевозчика.

«Замена защитной маски пассажирами в полете должна осуществляться каждые 3 часа. В случае необходимости защитные маски для замены использованных предоставляются пассажиру бортпроводниками», – говорится в пресс-релизе.

Отмечается, что пассажиры будут допускаться на борт воздушного судна только в средствах индивидуальной защиты, в которых они должны находиться на протяжении всего полета.

Кроме того, при посадке в самолет будет проводиться бесконтактное измерение температуры, и пассажиры, у которых обнаружат температуру выше 37 градусов, не будут допущены на борт. Также при посадке пассажиры обязаны соблюдать социальную дистанцию. Непосредственно перед входом в самолет необходимо обработать руки антисептической жидкостью.

В компании добавили, что верхняя одежда пассажиров должна находиться на багажной полке, а передвижение по салону следует ограничить посещением туалета.

Ранее Росавиация и Роспотребнадзор разработали окончательные методические рекомендации, которые вводят противоэпидемические ограничения в самолетах и аэропортах.

<https://tass.ru/obschestvo/8593555>

ТАСС; 2020.28.05; «АЭРОФЛОТ» ПЛАНИРУЕТ ВДВОЕ УВЕЛИЧИТЬ ЧИСЛО РЕЙСОВ В ИЮНЕ

Авиакомпания «Аэрофлот» планирует в июне вдвое увеличить количество рейсов по сравнению с маем, следует из расписания на сайте перевозчика.

В основном «Аэрофлот» нарастит полеты на юг России. Так, например, в мае перевозчик совершал семь рейсов в неделю в Анапу, в июне планируется увеличить количество рейсов до 22. Число рейсов в Сочи вырастет с 14 до 26, в Краснодар – с 14 до почти 30, в Минеральные Воды – с 14 до 28, в Симферополь – с 34 до 83.

Частота рейсов в Санкт-Петербург также будет увеличена с 42 до 70, в Калининград – с 14 до 24.

При этом чаще летать планируется не только в туристические города. Например, число рейсов в Саратов в июне возрастет с 4 до 14 в неделю, в Екатеринбург – с 21 до 28, во Владивосток – с 7 до 14.

В апреле и мае «Аэрофлот» на фоне пандемии коронавируса сокращал внутренние перевозки, в результате они упали со 110-120 тыс. до 3-5 тыс. в сутки, а число рейсов – с 800 до 50-80 в сутки, сообщил генеральный директор компании Виталий Савельев в конце апреля.

<https://tass.ru/ekonomika/8591649>

РИА НОВОСТИ; 2020.28.05; АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ» ВВЕЛА МЕРЫ ПРОТИВ COVID-19

Авиакомпания «Россия» (входит в группу «Аэрофлот») внедрила меры эпидемиологической защиты в соответствии с поэтапным планом снятия ограничений авиаперевозок, сообщает компания.

«Авиакомпания «Россия» внедрила меры профилактики распространения новой коронавирусной инфекции, основанные на методических указаниях министерства транспорта по нераспространению коронавирусной инфекции. Авиакомпания ввела в действие обновленные меры эпидемиологической защиты пассажиров,

регламентирующие порядок осуществления перевозок в условиях планомерного снятия ограничений авиасообщения», – говорится в сообщении.

На линии контроля посадки пассажиры в обязательном порядке должны будут пройти термометрию. Пассажиры с симптомами инфекции могут быть отстранены от перевозки.

Перед входом на борт воздушного судна необходимо обработать руки в перчатках дезинфицирующим средством, предложенным авиакомпанией. Пассажирам, не имеющим масок, они будут предоставлены на борту воздушного судна членами экипажа. По запросу пассажиров их будут повторно предоставлять каждые три часа.

Кресла во всех классах обслуживания теперь оснащены одноразовыми подголовниками. Питание предоставляется в индивидуальных ланчбоксах с одноразовой посудой в классе «Эконом» и в одноразовой посуде в классе «Бизнес». Салоны лайнеров перед выполнением каждого рейса проходят обработку с использованием дезинфицирующих средств, разрешенных к применению на воздушных судах гражданской авиации.

Изменения затронули не только пассажиров, но и работников авиакомпании. Все члены экипажей воздушных судов авиакомпании «Россия» также должны проходить термометрию, одевать маски, перчатки и пользоваться дезинфицирующими средствами.

<https://ria.ru/20200528/1572118873.html>

ТАСС; 2020.28.05; АВИАКОМПАНИЯ «ИЖАВИА» С ИЮНЯ ВОЗОБНОВИТ РЕГУЛЯРНЫЕ ПОЛЕТЫ В МОСКВУ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Региональная авиакомпания «Ижавиа» с июня возобновляет регулярные перевозки в Москву и Санкт-Петербург, с июля начнут выполняться рейсы в Сочи, Симферополь и Анапу, сообщается в четверг в официальной группе перевозчика «ВКонтакте».

«Мы объявляем о возобновлении авиаперевозок по регулярным направлениям Ижевск – Москва – Ижевск и Ижевск – Санкт-Петербург – Ижевск с июня 2020 года. А также начиная с июля 2020 года авиакомпания «Ижавиа» будет выполнять рейсы по летним направлениям: Ижевск – Сочи – Ижевск, Ижевск – Симферополь – Ижевск и Ижевск – Анапа – Ижевск», – говорится в сообщении.

Ранее Роспотребнадзор разработал рекомендации по организации работы на воздушном, водном и автомобильном транспорте в условиях пандемии нового коронавируса. Среди предписанных мер – обеспечение социальной дистанции в самолетах, для чего авиакомпаниям придется брать на борт вдвое меньше пассажиров, чем предполагает размер самолета. Кроме того, служба рекомендовала обеспечивать сотрудников и пассажиров масками, перчатками и антисептиками, а также контролировать их температуру и периодически дезинфицировать оборудование.

В начале мая гендиректор «Ижавиа» Александр Синельников рассказал ТАСС, что в апреле пассажиропоток авиакомпании сократился в 22 раза, количество выполняемых рейсов – в девять раз. Доходы предприятия сократились на 93%. Изменилась также работа самого аэропорта. Позднее **министр транспорта** Удмуртии Алексей Горбачев сообщил, что «Ижавиа» ожидает более 230 млн рублей субсидий от правительства РФ в связи с потерями из-за пандемии коронавируса.

Правительство РФ в середине мая выделило 23,4 млрд рублей российским авиакомпаниям для возмещения убытков, связанных с ситуацией из-за распространения коронавируса. Субсидию можно будет потратить на зарплаты персоналу (не менее 60% от общего объема субсидии), лизинговые платежи (не более 30% от общего объема), оплату стоянки воздушных судов (не более 10% от общего объема), а также на операционную деятельность и содержание имущества.

<https://tass.ru/ekonomika/8586453>

ТАСС; 2020.28.05; В ИЮНЕ АНАПА НАЧНЕТ ПРИНИМАТЬ ПРЯМЫЕ АВИАРЕЙСЫ ИЗ КРАСНОЯРСКА

Международный аэропорт Анапа в июне возобновит прямые рейсы из Красноярска. Об этом сообщили в пресс-службе воздушной гавани в четверг.

«С 6 июня 2020 года авиакомпания NordStar приступит к выполнению полетов в Анапу из Красноярска», – сообщили в пресс-службе.

Уточняется, что рейсы будут выполняться по субботам на воздушном судне Boeing 737-800 вместимостью до 180 пассажиров. Время в полете составит 6 часов.

Кроме того, с 9 июня к полетам по направлению Красноярск – Анапа приступит авиакомпания «Якутия». Рейсы будут выполняться по вторникам на воздушном судне Boeing 737-800 вместимостью до 170 пассажиров. С 23 июня к выполнению рейсов по данному направлению приступит и авиакомпания «Победа».

Как уточнили ТАСС в пресс-службе, рейсы будут запущены в рамках летнего расписания. Данное направление уже существовало в летней программе прошлого года во время летнего туристического сезона.

<https://tass.ru/ekonomika/8586615>

ТАСС; 2020.28.05; НА РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТОВОГО КОМПЛЕКСА ТОЛМАЧЕВО В 2020 ГОДУ НАПРАВЯТ 991 МЛН РУБЛЕЙ

Средства в объеме 991,1 млн рублей запланированы на 2020 год на реконструкцию аэропортового комплекса Толмачево, общая стоимость которой составляет 3,6 млрд рублей, следует из данных на информационном стенде на объекте.

«Финансирование на 2020 год – 991 130 705 рублей, на 2021 [год] – 2 205 113 678 рублей», – следует из информации на информационном стенде на объекте. Отмечается, что еще около 405,7 млн рублей было направлено в 2019 году. Реконструкция аэропортового комплекса пройдет в четыре этапа. Завершение работ запланировано на декабрь 2021 года. Как пояснили ТАСС в пресс-службе аэропорта Толмачево, в этом году планируется построить перрон площадью 220 тыс. кв. метров, две рулежные дорожки общей площадью 28 тыс. кв. метров, а также выполнить строительство площадки по обработке воздушных судов противобледенительной жидкостью.

В апреле в пресс-службе компании «Новосибирскавтодор», которая выиграла в декабре 2019 конкурс на реконструкцию аэропортового комплекса новосибирского аэропорта Толмачево, сообщили ТАСС, что приступили к реконструкции объекта. Ранее в компании также сообщали журналистам, что модернизация Толмачево обеспечит возможность приема современных воздушных судов, к 2023 году аэропорт рассчитывает увеличить пассажиропоток до 10 млн человек в год, а объем обработанного груза и почты – до 60 тыс. тонн.

Заказчиком работ начальной стоимостью 3,6 млрд рублей является **Федеральное агентство воздушного транспорта**. Конкурс предполагает реконструкцию аэропортового комплекса, включающего в себя, помимо взлетно-посадочной полосы, другую аэродромную инфраструктуру – стоянки, рулежные дорожки.

<https://tass.ru/sibir-news/8583921>

ТАСС; 2020.28.05; КО ВТОРОЙ ЧАСТИ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА ТОЛМАЧЕВО ПЛАНИРУЕТСЯ ПРИСТУПИТЬ В 2021 ГОДУ

Вторая часть реконструкции новосибирского аэропорта Толмачево стоимостью около 5 млрд рублей будет начата в 2021 году. В настоящее время ведется корректировка проектной документации, ее планируется завершить в текущем году, сообщил журналистам в четверг гендиректор новосибирского аэропорта Толмачево Евгений Янкилевич.

В апреле компания «Новосибирскавтодор», которая выиграла в декабре 2019 года конкурс на реконструкцию аэропортового комплекса новосибирского аэропорта Толмачево, приступила к реконструкции объекта. Компания выиграла конкурс начальной стоимостью 3,6 млрд рублей, она выполняет работы на двух из четырех этапах реконструкции. Конкурс еще на два этапа пока не объявлен. Полностью реконструкцию аэропортового комплекса Толмачево планируется завершить в 2023 году. «Новосибирскавтодор» закончит два своих этапа в декабре 2021 года.

«Выполняется сейчас меньше половины работ не по объему, а по финансированию, сейчас происходит корректировка проектной документации. Во второй этап выделены именно те работы, которые нуждаются в корректировке, я надеюсь, что корректировка будет

завершена в этом году, и вторая часть проекта начнется, когда еще не закончится первая. Будут параллельно вестись оба этапа, то есть 2021-2022-2023 годы», – сказал Янкилевич. Он добавил, что общая стоимость реконструкции аэропортового комплекса Толмачево составит 8,9 млрд рублей.

Губернатор Новосибирской области Андрей Травников сообщил журналистам, что реконструкция аэропортового комплекса позволит к 2023 году значительно увеличить пропускную способность аэропорта. «Одновременно реализуется реконструкция терминала и идет проектирование реконструкции первой ВПП», – сказал Травников, отметив, для «Новосибирскавтодора» это первый опыт работы в аэропортах.

<https://tass.ru/sibir-news/8584847>