



Ежедневный мониторинг СМИ

6 АВГУСТА 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ДОРИНФО; 2020.05.08; В РЕГИОНАХ НУЖНО СИНХРОНИЗИРОВАТЬ НАЦПРОЕКТЫ, ПРОГРАММЫ РЕМОНТА И БЛАГОУСТРОЙСТВА – ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ	4
РИА НОВОСТИ; 2020.05.08; СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ТЕРМИНАЛА В АЭРОПОРТУ МУРМАНСКА НАЧНЕТСЯ В 2021 ГОДУ	4
ТАСС; МАРИЯ БОРОДАЕВСКАЯ; 2020.06.08; ЗАМГЛАВЫ МИНТРАНСА: ПЕРВЫЙ ПОЕЗД ПРОЕДЕТ ПО ВСМ МОСКВА – ПЕТЕРБУРГ В ДЕКАБРЕ 2026 ГОДА	5
ТАСС; 2020.05.08; ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ: МЫ ДЕРЖИМ УДАР. БОЛЬШОЕ ИНТЕРВЬЮ	8
ТАСС; ДАНИИЛ ШАБАШОВ; 2020.05.08; ПРИМЕР ПЕРВЫХ: КАК В РЕГИОНАХ ПЕРЕХОДЯТ НА НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА	18
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.06.08; ГРУЗОБОРОТНАЯ СТОРОНА ПАНДЕМИИ; КАК КОРОНАВИРУС ИЗМЕНИЛ РАБОТУ АВИАЦИОННОГО И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА	21
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.06.08; «ОБЩЕЕ ВРЕМЯ ДОСТАВКИ СОПОСТАВИМО, А СТОИМОСТЬ АВИАФРАХТА НАМНОГО ВЫШЕ»; КОММЕРЧЕСКИЙ ДИРЕКТОР АО ОТЛК ЕРА СЕРГЕЙ ГРИГОРЕНКО О СТРУКТУРЕ ГРУЗОПОТОКА В ПЕРИОД ПАНДЕМИИ.....	24
КОММЕРСАНТЬ; 2020.06.08; УЧРЕДИТЕЛЬ VIG TRANS ИГОРЬ РЕБЕЛЬСКИЙ О ГРУЗОВОМ ТРАФИКЕ С КИТАЕМ.....	25
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.06.08; БОРТОВОЕ ПИТАНИЕ ПРИПРАВЯТ КОНКУРЕНЦИЕЙ; КРУПНЫЕ АЭРОПОРТЫ ЗАСТАВЯТ ИМЕТЬ НЕ МЕНЕЕ ДВУХ ХЕНДЛИНГОВЫХ КОМПАНИЙ	26
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР КУЗЬМИН; 2020.06.08; БИЛЕТ ДО КАЛИНИНГРАДА; ВСЕМ РОССИЯНАМ СТАЛИ ДОСТУПНЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПОЕЗДКИ В ЗАПАДНЫЙ АНКЛАВ СТРАНЫ.....	27
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.05.08; В ОНФ ПРЕДЛОЖИЛИ РАЗРЕШИТЬ МОТОЦИКЛИСТАМ ЕЗДИТЬ МЕЖДУ РЯДАМИ; В ОНФ ПРЕДЛОЖИЛИ РАЗРЕШИТЬ МОТОЦИКЛИСТАМ ЕЗДИТЬ МЕЖДУ РЯДАМИ ..	28
ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2020.06.08; «НЕПОНЯТНО, КАК ЭТИ ДЕНЬГИ ДОЙДУТ ДО АВТОПЕРЕВОЗЧИКОВ». ЭКСПЕРТ О МОДЕРНИЗАЦИИ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА.....	28
РБК; ЕВГЕНИЙ КОРШУНОВ; 2020.06.08; КАК «АВТОБАН» СОЗДАЛ «УМНУЮ» СИСТЕМУ УПРАВЛЕНИЯ МАШИНАМИ; КАК «АВТОБАН» СОЗДАЛ «УМНУЮ» СИСТЕМУ УПРАВЛЕНИЯ МАШИНАМИ	29
РБК; ДАДА ЛИНДЕЛЛ, СЕРГЕЙ СОБОЛЕВ; 2020.05.08; ПРИ ЗАКРЫТЫХ ГРАНИЦАХ В РОССИЮ ЗА ТРИ МЕСЯЦА ПРИЕХАЛИ 0,5 МЛН ЧЕЛОВЕК	31
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.05.08; В ПЕРВЫЙ ДЕНЬ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ РЕЙСОВ ИЗ МОСКВЫ УЛЕТЕЛИ БОЛЕЕ 2 ТЫС. ЧЕЛОВЕК	32
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВАЛЕРИЙ БУДУМЯН; 2020.05.08; ЦИФРОВОЙ КОНТРОЛЬ УЖЕСТОЧИТСЯ	33
ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2020.05.08; МИИТ БУДЕТ РАЗВИВАТЬ ЦИФРОВОЙ УНИВЕРСИТЕТ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ	36

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА, АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.06.08; МЭРИЯ МОСКВЫ ЗАКРОЕТ ЕДИНСТВЕННЫЙ В РОССИИ МОНОРЕЛЬС ИЗ-ЗА НЕЭФФЕКТИВНОСТИ; У ВЕТКИ 39 ПОСТОЯННЫХ ПассажиРОВ ПРИ ЕЖЕГОДНЫХ ЗАТРАТАХ НА СОДЕРЖАНИЕ В 800 МЛН РУБ.	37
ПРАЙМ; 2020.06.08; КАБМИН РФ ОБСУДИТ ВЫДЕЛЕНИЕ СРЕДСТВ РЕГИОНАМ НА РЕМОНТ ДОРОГ И МОСТОВ	38
ТАСС; 2020.05.08; СЕВЕРНАЯ ОСЕТИЯ ПОЛУЧИЛА ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ 450 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ	38
ТАСС; 2020.05.08; ГЛАВА ЗАБАЙКАЛЯ ЗАПРЕТИЛ ВЛАСТЯМ ЧИТЫ ПРИНИМАТЬ НЕКАЧЕСТВЕННО ОТРЕМОНТИРОВАННЫЕ ДОРОГИ	39
РИА НОВОСТИ; 2020.05.08; РОССИЯ СНЯЛА ЗАПРЕТ НА БЕЗВИЗОВЫЙ ВЪЕЗД ИНОСТРАНЦЕВ ДЛЯ КОМАНДИРОВОК	39
ТАСС; 2020.06.08; ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГИ «ОБХОД ХАБАРОВСКА» ДОФИНАНСИРУЮТ НА 1,8 МЛРД РУБЛЕЙ	39
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.05.08; В РОССИИ СТАЛО БОЛЬШЕ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ	40
ПРАЙМ; 2020.05.08; РАБОЧУЮ ГРУППУ ПО ДОСТРОЙКЕ МОСТА В КИТАЙ СОЗДАДУТ В ЕАО	40
ТАСС; 2020.05.08; В ГОСДУМЕ СЧИТАЮТ, ЧТО ПРИВЯЗКА ШТРАФОВ К СТОИМОСТИ МАШИНЫ НЕ РЕШИТ ПРОБЛЕМУ НАРУШЕНИЯ ПДД.....	41
ТАСС; 2020.05.08; В БЛАГОВЕЩЕНСКЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ ЕЩЕ ДВА УЧАСТКА ЕДИНСТВЕННОГО МОСТА ЧЕРЕЗ ЗЕЮ	42
ТАСС; 2020.05.08; ДОРОГА ДО ТЕЛЕЦКОГО ОЗЕРА НА АЛТАЕ СТАНЕТ ЧАСТЬЮ ЧУЙСКОГО ТРАКТА	42
ТАСС; 2020.05.08; В КЕРЧИ ПОСТРОЯТ НОВУЮ ТРАНСПОРТНУЮ РАЗВЯЗКУ	43
ТАСС; 2020.05.08; БЕРЕГОУКРЕПЛЕНИЕ И РЕМОНТ ДОРОГИ У БУХТЫ НАГАЕВА НА КОЛЫМЕ ЗАВЕРШИТСЯ В 2021 ГОДУ	43
ТАСС; 2020.05.08; ТРАССУ НОВОСИБИРСК – ЛЕНИНСК-КУЗНЕЦКИЙ РЕКОНСТРУИРУЮТ ДО 2026 ГОДА	44
ТАСС; 2020.05.08; РОСТЕХНАДЗОР ПРИОСТАНОВИЛ СТРОИТЕЛЬСТВО КРАСНОСЕЛЬСКО-КАЛИНИНСКОЙ ЛИНИИ МЕТРО В ПЕТЕРБУРГЕ	44
РИА НОВОСТИ; 2020.05.08; В УЛАН-УДЭ ОБЪЯСНИЛИ ИДЕЮ РАЗМЕСТИТЬ ЦИТАТЫ ПУТИНА НА АВТОБУСАХ	45
ТАСС; 2020.05.08; КАБМИН СНЯЛ ОГРАНИЧЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПОЕЗДКИ В КАЛИНИНГРАД ДЛЯ ВСЕХ РОССИЯН	45
ПРАЙМ; 2020.05.08; КАЛИНИНГРАДСКИЕ ВЛАСТИ ЖДУТ АЖИОТАЖНОГО СПРОСА НА Ж/Д БИЛЕТЫ В РЕГИОН	46
ТАСС; 2020.06.08; РЖД В I ПОЛУГОДИИ ИНВЕСТИРОВАЛИ 37 МЛРД РУБЛЕЙ В РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ДФО	46
ПРАЙМ; 2020.05.08; РЖД В ИЮЛЕ УВЕЛИЧИЛИ ПРОДАЖИ ЭЛЕКТРОННЫХ БИЛЕТОВ НА ПОЕЗДА В 1,5 РАЗА ПО СРАВНЕНИЮ С ИЮНЕМ.....	47
ПРАЙМ; 2020.05.08; РЖД В ЯНВАРЕ-ИЮЛЕ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ КОНТЕЙНЕРОВ НА 15,1%, ДО БОЛЕЕ 3,2 МЛН ТЕУ	47
ПРАЙМ; 2020.05.08; РЖД В ИЮЛЕ УВЕЛИЧИЛИ ПОГРУЗКУ ЗЕРНА ПОЧТИ НА 20%	48
ПРАЙМ; 2020.05.08; «ОТЛК ЕРА» В ИЮЛЕ УВЕЛИЧИЛА ПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ ЕС И КИТАЕМ ТРАНЗИТОМ ЧЕРЕЗ РФ НА 76%.....	48
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.05.08; КОЛИЧЕСТВО НЕСЧАСТНЫХ СЛУЧАЕВ НА МЖД СНИЗИЛОСЬ БОЛЕЕ ЧЕМ НА 20% В ЯНВАРЕ-ИЮЛЕ	49
ТАСС; 2020.05.08; ПАРОМНУЮ ЛИНИЮ МЕЖДУ ПРИМОРЬЕМ, РЕСПУБЛИКОЙ КОРЕЯ И ЯПОНИЕЙ ЗАПУСТЯТ ДО 2021 ГОДА.....	49

ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2020.05.08; МИНТРАНС ОБЯЖЕТ СТИ ГОТОВИТЬ ПАСПОРТ ОТЪОТ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА	50
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАРЬЯМ ГУЛАЛИЕВА; 2020.05.08; В РОССИИ МОГУТ СОЗДАТЬ ЕДИНУЮ СИСТЕМУ МОНИТОРИНГА СОСТОЯНИЯ ЗДОРОВЬЯ ПИЛОТОВ И ДИСПЕТЧЕРОВ.....	51
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ГЕННАДИЙ МЕЛЬНИК; 2020.05.08; БОНДАРЕВ РАССКАЗАЛ, КОГДА ДРОНЫ СМОГУТ ИСПОЛЬЗОВАТЬСЯ СОВМЕСТНО С ПИЛОТИРУЕМОЙ АВИАЦИЕЙ	51
ПРАЙМ; 2020.05.08; ПРЕДЛОЖЕНИЯ РОСАВИАЦИИ ПО АВИАСУБСИДИЯМ НЕ ТРЕБУЮТ РОСТА ОБЪЕМА ГОСПОДДЕРЖКИ	52
RNS; 2020.05.08; РОСАВИАЦИЯ ЗАФИКСИРОВАЛА РОСТ ЦЕН НА АВИАТОПЛИВО В ИЮЛЕ.....	53
ТАСС; 2020.05.08; РЕГУЛЯРНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ ОТКРОЮТ С 6 АВГУСТА МЕЖДУ АРХАНГЕЛЬСКОМ И ВОЛОГДОЙ.....	53
ТАСС; 2020.05.08; РЕГУЛЯРНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ ОРЕНБУРГОМ И САМАРОЙ ЗАПУСТЯТ 6 АВГУСТА.....	53
ТАСС; 2020.05.08; UTAIR ЗАПУСТИЛА ПРЯМОЙ РЕЙС ИЗ ТЮМЕНИ В ПЕРМЬ	54
ТАСС; 2020.05.08; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» НАЧНУТ ВЫПОЛНЯТЬ РЕЙСЫ ИЗ ЖУКОВСКОГО В АНТАЛЬЮ С 14 АВГУСТА	54

ПУБЛИКАЦИИ

ДОРИНФО; 2020.05.08; В РЕГИОНАХ НУЖНО СИНХРОНИЗИРОВАТЬ НАЦПРОЕКТЫ, ПРОГРАММЫ РЕМОНТА И БЛАГОУСТРОЙСТВА – ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ

В регионах необходимо синхронизировать разные **нацпроекты**, программы ремонта и благоустройства. Об этом сказал **министр транспорта Евгений Дитрих** на совещании в режиме видеоконференцсвязи ОНФ «Дорожно-транспортная инфраструктура как фактор, оказывающий влияние на качество жизни», сообщает ФГБУ «Информавтодор» в среду, 5 августа.

Глава министерства отметил, что **нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** нацелен на обеспечение качественно нового уровня дорожной инфраструктуры. По его словам, в регионах необходимо повысить безопасность движения, обновить общественный пассажирский транспорт, синхронизировать **нацпроекты** и программы ремонта и благоустройства. При этом нужно сосредоточиться на результатах, которые непосредственно влияют на улучшение жизни людей.

Также **Евгений Дитрих** напомнил, что в рамках **БКАД** на территории страны ремонтируют более 800 дорог, пролегающих к медучреждениям. Часть объектов обновили в 2019 году, другие ремонтируют в этом году. Пандемия ковида наглядно продемонстрировала важность быстрой доступности медучреждений.

«Здесь возникает синергия: транспортники и дорожники могли бы создавать посадочные площадки около медучреждений для того, чтобы там мог приземлиться вертолет, министерство промышленности могло бы обеспечить производство винтокрылых машин и медицинских модулей, минздрав мог бы субсидировать летный час. И мы совместно имели бы возможность спасать жизни людей, которые попали в ДТП», – отметил глава министерства.

Также имеет важное значение для государства и общества в целом обновление транспортной инфраструктуры в регионах. В текущем году **Минтранс** оказывает содействие субъектам в обновлении пассажирского транспорта. Поддержка осуществляется с применением механизма лизинга – путем предоставления перевозчикам права приобретения транспортных средств со скидкой 60 % от их стоимости. На эти цели из федерального бюджета направят 20 млрд рублей – по 4 млрд рублей в год.

Также в рамках совещания обсудили обеспечение автодорог заправками на новые виды топлива, внедрение интеллектуальных транспортных систем и другие темы.

Все прозвучавшие предложения будут переданы в **Минтранс**, а также курирующему **вице-премьеру Марату Хуснуллину**.

http://dorinfo.ru/star_detail.php?ELEMENT_ID=84726

РИА НОВОСТИ; 2020.05.08; СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ТЕРМИНАЛА В АЭРОПОРТУ МУРМАНСКА НАЧНЕТСЯ В 2021 ГОДУ

Строительство нового пассажирского терминала в мурманском международном аэропорту начнется в 2021 году, сообщила **пресс-служба** правительства Мурманской области со ссылкой на губернатора Андрея Чибиса.

«Ведётся проектирование нового пассажирского терминала площадью 6 тысяч квадратных метров. Стоимость проекта – 1,7 миллиарда рублей, строительно-монтажные работы начнутся в 2021 году. Более 2,8 миллиарда рублей из федерального бюджета получит аэропорт Мурманска на долгожданную модернизацию. До 2023 года на эти

средства планируется провести реконструкцию перрона и рулежной дорожки, строительство патрульной дороги и аварийно-спасательной станции», – сказал Чибис.

По его словам, расширить перечень воздушных судов, которые сможет принимать аэропорт, позволит синхронизация работ по реконструкции взлетно-посадочной полосы с увеличением прочности ее покрытия, обновлению светосигнальной системы аэродрома до второй категории по классификации ИКАО (Международная организация гражданской авиации).

Губернатор отметил, что в настоящее время за счет частного инвестора идет строительство привокзальной площади и парковки общей стоимостью 300 миллионов рублей. Работы планируют завершить до конца этого года.

«Не оставим без внимания и аэропорт «Хибины». Его развитие важно не только для Апатитско-Кировского района, но и для всей области. Также планируем запустить прямые авиарейсы из Мурманска в Казань, Ростов и Краснодар», – добавил Чибис.

По информации **пресс-службы** мурманского правительства, модернизацию аэровокзального комплекса и перрона международного аэропорта Мурманска, который принимает около одного миллиона пассажиров в год, губернатор обсудил с **министром транспорта России Евгением Дитрихом**.

<https://realty.ria.ru/20200805/1575387365.html>

ТАСС; МАРИЯ БОРОДАЕВСКАЯ; 2020.06.08; ЗАМГЛАВЫ МИНТРАНСА: ПЕРВЫЙ ПОЕЗД ПРОЕДЕТ ПО ВСМ МОСКВА – ПЕТЕРБУРГ В ДЕКАБРЕ 2026 ГОДА

Пандемия и мировой экономический кризис оказали заметное влияние на железнодорожный транспорт – привели к снижению грузовых и пассажирских перевозок и, как следствие, доходов компаний отрасли. О том, как в сложившихся условиях ускорят модернизацию БАМа и Транссиба, о восстановлении пассажиропотока внутри России, а также о том, когда окупится высокоскоростная магистраль (ВСМ) между столицей и Петербургом, рассказал в интервью ТАСС **замминистра транспорта России Владимир Токарев**.

– Владимир Александрович, пандемия коронавируса, безусловно, стала испытанием практически для всех отраслей экономики, транспорт не исключение. Какие конкурентные преимущества удалось развить в период кризиса?

– Прежде всего, стоит обратить внимание на то, что в период пандемии максимально упрощен доступ к услугам РЖД для грузоотправителей. Подавляющее большинство документов оформляется в электронном виде. Кроме того, РЖД приняли решение о снижении тарифов, что позволит клиентам сохранить конкурентоспособность на рынке в условиях существенного падения мировых котировок. Компания готова и дальше идти навстречу грузоотправителям, чтобы поддержать объемы перевозок в зависимости от конъюнктуры рынка. Переход бумажного документооборота в «цифру» продолжается и в период снятия ограничений.

– Удалось ли привлечь грузы, которые раньше перевозились другими видами транспорта?

– РЖД по итогам первого полугодия удалось привлечь 436,5 тыс. тонн дополнительной погрузки с автомобильного транспорта – это топливно-энергетические и минерально-строительные грузы, лес, сельскохозяйственная продукция, металлургические грузы и продукты.

– На фоне пандемии пришлось актуализировать многие масштабные проекты, при этом не сбавляя темпов их реализации. Каким проектам железнодорожной сферы отдадут приоритет в данном случае?

– РЖД в этом году столкнулись с существенным сокращением перевозки грузов и, как следствие, падением прибыли. Принят «стресс-сценарий» инвестиционной программы компании на 2020 год. Объем средств, которые предусмотрены в инвестпрограмме РЖД

для реализации проектов комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, даже увеличен на 1,5%. Приоритеты остались прежними – это те проекты, которые входят в план, в том числе «Транссиб за 7 суток», модернизация Восточного полигона, развитие подходов к портам Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов, Московский транспортный узел.

– Государственная дума ранее приняла упрощенное законодательство для модернизации БАМа и Транссиба. Какие эффекты будет иметь эта мера?

– Федеральным законом, подписанным 31 июля 2020 года **президентом России**, устанавливаются особенности регулирования градостроительных и земельных отношений при создании объектов транспортной инфраструктуры. Перечень этих объектов утвердит правительство РФ. Федеральный закон направлен на сокращение сроков строительства за счет оптимизации процедур. Например, упрощены правила утверждения документации по планировке территории, перевода земельных участков из одной категории в другую, установления видов разрешенного использования, предоставлена возможность подготовки разных видов градостроительной документации одновременно. Подчеркну, что при этом снижение требований к конструктивным и другим характеристикам надежности и безопасности объекта документом не предусмотрено.

Новые нормы позволят осуществлять строительство социально значимых объектов транспортной инфраструктуры в сжатые сроки, и в результате объекты, создание которых направлено на повышение уровня экономической связанности территории страны посредством расширения и модернизации железнодорожной, авиационной, автодорожной, морской и речной инфраструктуры, будут введены в эксплуатацию на один-два года раньше.

– Финансирование БАМа и Транссиба частично перенесли с 2021 на 2020 год. Как в таком случае изменится схема финансирования проекта в 2021–2024 годах?

– Напомню, что согласно паспорту проекта в 2015–2020 годах на модернизацию Восточного полигона планировалось выделить 150 млрд рублей, 60,5 млрд рублей решено выделить в 2020 году. В период до 2024 года проект реализуется уже за счет РЖД.

– Внутренние пассажирские перевозки по железной дороге постепенно восстанавливаются. Но международные поезда все еще отменены. Какую долю они занимали в перевозках РЖД?

– По итогам 2019 года доля перевозок пассажиров в международном сообщении составила порядка 2% от общего объема перевозок поездами формирования Федеральной пассажирской компании.

– С какими странами сообщение восстановят в первую очередь?

– Перечень стран для восстановления международного железнодорожного пассажирского сообщения должен определить оперативный штаб по предупреждению завоза и распространения новой коронавирусной инфекции на территории РФ на основе мониторинга санитарно-эпидемиологической обстановки за рубежом. На данном этапе подобные решения еще не приняты. При этом важно отметить, что для возобновления курсирования международных поездов России также будет необходимо соответствовать национальным критериям оценки позитивной динамики борьбы с инфекцией, которые приняты за рубежом.

– Какие направления сейчас наиболее популярны внутри России?

– Сегодня большинство проездных документов – около 40% – оформляется на поезда, курсирующие в направлении курортов Черноморского побережья и Северного Кавказа. Порядка 32% билетов пассажиры оформили на поезда в сообщении с Москвой, еще 31% – на поезда, курсирующие в сообщении с регионами. На данный момент динамика продаж проездных документов уже восстановилась до уровня 70% по отношению к показателям прошлого года. РЖД в общей сложности восстановили курсирование 334 пар поездов Федеральной пассажирской компании, или 71% от нормативного графика.

- Недавно возобновилось обсуждение запрета продажи алкоголя в поездах дальнего следования. С подобным предложением выступила «Трезвая Россия». Как вы оцениваете эту инициативу?
- Вагон-ресторан является полноценным рестораном, и на него распространяется соответствующее законодательство. Вагоны-рестораны обладают лицензией и сертификатами качества, и они переданы в аренду специализированным компаниям, предоставляющим услуги по организации питания. Запрет продажи алкоголя в поезде, а точнее в вагонах-ресторанах, возможен лишь при внесении соответствующих изменений в законодательство. Сотрудники вагонов-ресторанов проходят дополнительный инструктаж по ограничению реализации алкогольной продукции лицам, находящимся в состоянии сильного алкогольного опьянения, чтобы предотвратить нарушение порядка. Начальники поездов также контролируют продажу алкогольной продукции. В случае необходимости принимаются соответствующие меры. Работа по обеспечению правопорядка, соблюдению требований законодательства по осуществлению розничной торговли алкогольной продукцией в поездах будет продолжена.
- Продолжая тему неприемлемого поведения в поездах. Планируется ли введение черного списка пассажиров поездов?
- В настоящее время введение черных списков пассажиров железнодорожного транспорта законодательством не предусмотрено. Вместе с тем в конце 2019 года в Госдуме проходили слушания по вопросу усиления уголовной ответственности в отношении отдельных пассажиров, противоправные действия которых ставят под угрозу жизнь и здоровье других пассажиров и персонала поездов. **Минтранс России** готов поддержать подготовленные Госдумой предложения по внесению изменений в Уголовный кодекс.
- До пандемии спрос на «Сапсаны» достиг предложения, РЖД подписали контракт на поставку новых поездов. Если реализовать проект ВСМ Москва – Санкт-Петербург, то как изменится спрос на поездки между городами?
- Москва – Санкт-Петербург является одним из самых популярных направлений для поездок на железнодорожном транспорте. На протяжении прошлого года наблюдался устойчивый рост объемов перевозок – 104% к уровню 2018 года. Направление осталось востребованным и в начале 2020 года. Динамика перевезенных пассажиров по данному маршруту поездами дальнего следования за январь – февраль 2020 года составила 105%. Снижение объемов пассажирских перевозок в период с марта по июнь является следствием ограничительных мер, связанных с неблагоприятной эпидемиологической обстановкой. Согласно расчетам, уже на четвертый год эксплуатации ВСМ пассажиропоток суммарно составит 23,3 млн человек. Динамика пассажиропотока оценивается в среднем в +1,7% в год. Это очень серьезные показатели.
- Является ли проект потенциально окупаемым и в какой срок?
- Проект является коммерчески эффективным. Операционная безубыточность достигается на первый полный год эксплуатации, в 2027 году, а чистую прибыль магистраль начнет приносить на пятый год эксплуатации, в 2031 году.
- Когда первый поезд проедет по магистрали?
- Мы планируем запустить ВСМ в декабре 2026 года.
- Будет ли ВСМ Москва – Санкт-Петербург востребована с точки зрения грузовых перевозок? Как она может повлиять на развитие Центрального и Петербургского транспортных узлов?
- График движения высокоскоростных поездов, который позволит удовлетворить спрос со стороны пассажиров, а также ряд технических особенностей не позволят использовать магистраль для грузовых перевозок. Однако стоит отметить, что при вводе ВСМ будет высвобожден главный ход Октябрьской железной дороги. Станет возможным его использование для перевозок высокодоходных грузов в сообщении Москва – порты Санкт-Петербурга. Аналогичная ситуация складывается с Центральным и Петербургским

транспортными узлами. Строительство и ввод в эксплуатацию выделенных путей высокоскоростной магистрали приведет к увеличению пропускной способности существующей инфраструктуры.

– Продвинулось ли обсуждение строительства ВСМ Москва – Санкт-Петербург – Хельсинки? Насколько этот проект может быть перспективен?

– В качестве приоритетного в настоящее время, конечно, рассматривается ВСМ Санкт-Петербург – Москва. Здесь есть еще ряд нерешенных вопросов и в плане определения механизмов финансирования, и с продвижением законодательных инициатив в поддержку проекта. После принятия окончательных решений, связанных с реализацией проекта ВСМ Санкт-Петербург – Москва и началом строительства, можно более детально рассматривать перспективы продления ВСМ до Хельсинки. Вне всякого сомнения, это интересное предложение. Сегодня мы имеем опыт курсирования скоростного поезда «Аллегро» между Санкт-Петербургом и Хельсинки. Так что решение по пограничным и таможенным процедурам уже есть. Но, конечно, необходимо будет проработать коммерческую эффективность данного проекта и на основании полученных результатов и принимать соответствующие решения.

Беседовала Мария Бородаевская

<https://tass.ru/interviews/9126319>

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/9132889>

<https://tass.ru/ekonomika/9132901>

<https://tass.ru/ekonomika/9132895>

<https://tass.ru/ekonomika/9132919>

<https://tass.ru/ekonomika/9132913>

ТАСС; 2020.05.08; ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ: МЫ ДЕРЖИМ УДАР. БОЛЬШОЕ ИНТЕРВЬЮ

ЧАСТЬ 1

О птицах, жесткой посадке, чужом кармане, цифровизации и пропущенном ударе

– Вот отчего, Виталий Геннадьевич, люди не летают так, как птицы?

– Потому что они люди. Но со времен Леонардо да Винчи человечество приспособилось, придумало всевозможные летательные аппараты. В том числе самолеты.

– Так ведь и они сейчас кружат в пределах отечества. За кордон Роспотребнадзор не пускает.

– Уже полетели. Вы знаете, что с 1 августа восстанавливается международное авиасообщение. Пока в ограниченном объеме, но с чего-то надо начинать.

– Турция, Англия, Швейцария – хорошо, однако Танзания – какой-то уж очень экзотический выбор. А куда вы махнули бы крылом, если бы не коронавирус?

– Знаете, я сейчас думаю не о собственных полетах, а о том, как поскорее восстановить в полном объеме работу компании. Ограничительные меры, вызванные пандемией COVID-19, оказались очень жесткими, с подобным кризисом я реально столкнулся впервые за те 11 с половиной лет, что работаю в «Аэрофлоте».

Хотя ситуации бывали всякие, вспомним извержение в 2010 году вулкана с труднопроизносимым исландским названием. Тогда почти весь мир стоял. В Европе только мы продолжали выполнять регулярные международные рейсы и впервые по-настоящему показали иностранцам, что такое «Аэрофлот». Помните же историю?

– Конечно.

– Все испугались, что вулканические выбросы помешают полетам, а мы проанализировали состояние самолетов и двигателей, убедились, что угроз безопасности полетов нет, и продолжили вывозить и наших граждан, и иностранцев. Зарубежные авиакомпании опомнились и приступили к полетам только через две недели.

Или возьмем эпидемии птичьего и свиного гриппа, лихорадки Эбола. Тоже серьезные вызовы...

Другое дело, что коронавирус оказался долгоиграющей напастью, растянувшейся на месяцы и больно ударившей по транспортной отрасли и туризму. Пострадавших компаний, как наша, много, практически вся авиация мира.

– Да, посадка получилась жесткая.

– Хуже не придумаешь. Фактически в марте-апреле мы остановились, перевозили от трех до пяти тысяч пассажиров в сутки вместо 110–120 тысяч годом ранее. По сути, в наших масштабах – мизер, жалкие крохи. В середине июля вышли на цифру 59 процентов к аналогичному периоду 2019-го.

По итогам 2020-го, видимо, перевезем лишь половину от того количества, которое было год назад. Наши ожидания – примерно 30 миллионов человек вместо прошлогодних 60,7 миллиона. Это суровая реальность, но мы не одни такие. Схожая картина у наших иностранных коллег. Крупные авиакомпании особенно сильно пострадали. Скажем, Lufthansa, группа Air France-KLM. Весной они тоже почти не летали, у всех возникли большие кассовые разрывы, когда пассажиров нет, а обязательные платежи сохранились: тот же лизинг, жалование сотрудникам...

Когда летаем и все идет штатно, группа «Аэрофлот» тратит 6,7 миллиарда рублей в месяц только на зарплату. Это, конечно, очень много.

– На время вынужденного простоя сократили выплаты?

– Да, руководству.

– На сколько?

– По-разному. Три месяца было чуть более половины зарплаты, потом добавили, но все равно у топ-менеджеров будет снижение. Такое решение мы самостоятельно приняли. Ну и никаких премиальных выплат в ближайшее время у нас не ожидается.

– Зато по итогам 2019-го бонусы руководству компании составили 2,1 миллиарда рублей. Весьма прилично, на мой взгляд.

– Вы что-то путаете. Да, все последние годы мы добивались хороших показателей, но таких денег в виде премий не получали.

Давайте объясню происхождение цифр, которыми вы оперируете. Во-первых, суммы относятся к расширенному руководству компании, в которое входят все ключевые руководители подразделений. Во-вторых, сумма включает не только переменную, но и базовую часть вознаграждения, то есть непосредственно зарплату. До начала бюджетного периода утверждаются четкие параметры эффективности работы компании, оговаривается и система мотивации менеджмента. Если упрощенно, выплата некоего вознаграждения по достижении определенного KPI.

По итогам года в соответствии с аудированными финансовыми показателями вознаграждение начисляется автоматически. Но начисление это бумажное, условное. По сути, речь о предельной сумме, которая может быть выплачена. Эта цифра в таком виде отражена в публикуемой финансовой отчетности организации. А далее включается корпоративная процедура, совет директоров рассматривает конкретные суммы и принимает решение о фактической выплате или невыплате.

С учетом текущей ситуации советом директоров принято решение, что часть суммы, составляющей вознаграждение менеджмента за 2019 год, отложена на будущие периоды.

Повторю, говорить, будто менеджмент получил за прошлый год большие премии, нельзя.

И потом, раз уж вы сами затронули тему...»Аэрофлот» постоянно называют госкомпанией. Что не соответствует действительности.

Мы – публичное акционерное общество, и основная наша задача в соответствии с законом и уставом – извлечение прибыли. Ровно этим я и занимаюсь. А совет директоров при помощи бонусов мотивирует персонал, чтобы люди работали еще лучше, эффективнее.

Так должна функционировать любая компания – и государственная, и акционерная, и частная.

...А почему общественность так беспокоится из-за нашего премиривания?

– Не скажу, будто это главная тема для беспокойства, но любовь к подсчету денег в чужом кармане никуда ведь не делась.

– Давайте вспомним весну 2009 года, когда я пришел в компанию и приступил к работе по контракту.

«Аэрофлот» находился в предбанкротном состоянии. Это не преувеличение. Загрузка кресел составляла 64 процента. Для понимания: догрузка на один процент – это дополнительные несколько миллиардов рублей дохода. Если в самолетах заняты меньше 70 процентов мест, летать экономически нецелесообразно.

Вот в такую компанию я пришел 11 лет назад. Государство не давало нам ни копейки, не оказывало никакой помощи. Мне пришлось принимать жесткие меры. Мы сократили две с половиной тысячи человек, обанкротили два предприятия – «Аэрофлот-Карго» и «Аэрофлот-Плюс». Вывели из эксплуатации 26 экономически неэффективных самолетов Ту-154. Надо было выходить из ситуации.

Тогда «Аэрофлот» перевозил 8,6 миллиона пассажиров в год, а работало в компании 14 700 человек. Среднеинтегральный мировой показатель – тысяча сотрудников на каждый миллион пассажиров. Если везешь 8,6 миллиона человек, то и штат должен составлять около девяти тысяч.

В 2019-м группа «Аэрофлот» перевезла 60,7 миллиона пассажиров, а численность авиационной части группы – 35 тысяч сотрудников. Хотя могла бы быть, согласно показателю, около 60 тысяч человек. Другим словами, пришлось бы платить зарплату дополнительным 25 тысячам работников. Вот вам ответ на вопрос об эффективности и вознаграждениях топ-менеджмента.

Пару недель назад председатель правительства **Михаил Мишустин** выступал с отчетом в Госдуме. Мне особенно запомнился раздел о цифровизации. Мы все видим, как преобразилась Федеральная налоговая служба, как она теперь работает. То же могу сказать про «Аэрофлот». Мы занимаем четвертое место по уровню цифровизации среди ведущих авиакомпаний мира. В 2009-м, когда я пришел, в компании было 176 программных продуктов и различных платформ, которые пытались одновременно использовать. Представляете? 176!

Сегодня у нас все бизнес-процессы автоматизированы. Мы постепенно перешли к трем платформам. У нас стоит SAP – это наша бухгалтерия и внутренняя «кухня». Мы внедряли SAP несколько лет. Это были серьезные инвестиции, зато теперь все в «цифре». У нас также есть биллинговая система Lufthansa Systems и инвенторная система бронирования Sabre.

Да, к сожалению, разработки не российские, но отечественных аналогов такого уровня пока нет. Разумеется, мы всегда с удовольствием берем наш софт, когда он надлежащего качества и не уступает мировым стандартам. У нас работает антивирус Kaspersky Lab, монитор руководителя IBS Group Карачинского.

– Это хорошо, но мы ушли в сторону. Давайте вернемся к жесткой посадке из-за пандемии. Вы как кандидат в мастера спорта по боксу должны были блокировать удар. Получилось?

– Знаете, в боксе тоже ведь не все удары удается отразить. Когда занимался этим видом спорта, у меня и нос был сломан, и суставы повреждены.

Невозможно выиграть поединок, не пропустив ни одного встречного удара. Но мы стараемся его держать

Людей не сокращаем, сохраняем коллектив. И от стратегических целей не собираемся отступать.

«Аэрофлот» подтвердил Минпрому закупку отечественной авиатехники. Несмотря на тяжелое состояние, добираем в этом году восемь самолетов Sukhoi Superjet 100, на следующий год берем еще 14.

Дальневосточные «плоские» тарифы, как бы тяжело нам ни было, тоже остаются. А еще Симферополь и Калининград. Свои обязательства мы выполняем. Да, от спонсорских контрактов пришлось отказаться, закрыть их, но это объективная реальность, у нас физически нет средств, чтобы финансировать их в прежнем объеме.

И вернуть пассажирам деньги за невыполненные в первый период пандемии рейсы мы не могли. Предложили ваучеры, которые можно обменять на билеты. Правительство поддержало. Иначе пришлось бы субсидировать нас еще на десятки миллиардов рублей.

– Ваучеры были одноразовой мерой, на время форс-мажора?

– Конечно. Они использовались до определенного периода – с конца февраля по май, когда входящий денежный поток попросту остановился. Сейчас мы начали летать и возвращаем деньги за купленные после 1 мая и неиспользованные билеты, если, конечно, это предполагает тариф.

– Без помощи государства смогли бы справиться с ситуацией?

– Мы подготовили три варианта сценария, три пакета решений, которые я вскрывал бы в зависимости от обстоятельств. Ровно так, как это было в 2009 году.

– План А, В и С?

– Именно. Подробности не хочу раскрывать, это наши внутренние дела, но всегда есть меры, которые можно применить в случае кризиса. Как минимум – сокращение персонала, как максимум – продажа или банкротство дочерних предприятий, чтобы выжить. Но мы этим путем не пошли.

Еще раз обращаюсь к 2009 году. Тогда «Аэрофлот» относили к региональным компаниям. Сейчас мы как группа входим в двадчатку мировых лидеров по пассажироперевозкам. При этом мы никого не сокращаем, не банкротим и считаем, что так и надо. Но для исполнения этих решений нам нужна поддержка отрасли со стороны государства.

Возьмем Европу, которая давно живет по законам рынка, где хорошо развита конкуренция. Lufthansa получила от правительства Германии 9 миллиардов евро и продала ему 20 процентов акций, по сути, частично национализировавшись. Air France-KLM предоставила 7 миллиардов евро, при этом 7,5 тысячи сотрудников попали под сокращение.

Мы смотрим, как живут западные коллеги, ориентируемся на них, они у нас на радаре, это ведь прямые конкуренты. Но идем мы другим путем, своим. Вы привели пример с рингом. Стараемся действовать и в защите, и в нападении, удар пока держим. Ни одного человека не сократили и не планируем этого делать в ближайшее время. Надеемся, что до конца года ситуация поправится. Она уже улучшается.

Хочется верить, что отрасль потихоньку восстановится.

– Вы говорите о западных коллегах, но ваши партнеры по внутреннему рынку обижаются, что львиную долю государственной помощи «Аэрофлот» забрал себе.

– Знаете, у меня со многими коллегами хорошие личные отношения. Давайте исходить из того, что не только группа «Аэрофлот», но и другие крупные отечественные авиакомпании являются системообразующими предприятиями и имеют право рассчитывать на поддержку государства.

– Но ваш лоббистский ресурс не такой, как у остальных. Вы можете пойти с просьбой к **Путину с Мишустинным**.

– Это здесь совершенно ни при чем!

– Не преуменьшайте, Виталий Геннадьевич, свои заслуги.

– Послушайте, мы были первопроходцами, создавали математические модели, проходили комиссии в Министерстве экономического развития, доказывая справедливость наших расчетов по кассовому разрыву, необходимости помощи «Аэрофлоту». После этого

убеждали экспертов Минфина и наконец – непосредственно правительственную комиссию.

У всех была и остается такая возможность. Я посоветовал бы коллегам не обижаться, а работать.

ЧАСТЬ 2

О старых конкурентах, новой фобии, полетах за рубеж и ценах на билеты

– Когда, по вашему ощущению, «Аэрофлот» полетит не «нызенько-нызенько», а как надо?

– Уже говорил: в апреле и мае мы перевозили процентов пять от привычного пассажиропотока. Сейчас возем более 30 тысяч человек в сутки. Если на пике пандемии делали по 50–80 рейсов, то теперь – более 300.

– А в обычное время? Скажем, летом прошлого года.

– Свыше 800. Мы восстанавливаемся, но не так быстро, как хотелось бы.

Вы наверняка слышали, что компания S7 Airlines третий месяц остается лидером на российском рынке по перевозкам.

– Задевает?

– Послушайте, они летают не только из столичного Домодедово, но и из новосибирского Толмачево. При этом на них распространяется постановление правительства №1242 о субсидировании региональных перевозок внутри России, подчеркиваю, не из Москвы.

Им помогают – они летают. А мы не можем. Более 240 машин из 360 встали на прикол. «Аэрофлот» – заложник ситуации, он базируется в столице страны. Мы нагоним и вернем свое, это понятно. Но сейчас обстоятельства сложились именно таким образом. Нужны терпение и выдержка. вспомните, сколько городов было закрыто совсем недавно. Прилетаешь в Симферополь – две недели карантина. Минводы закрывались полностью. Краснодарский край...

– Хочется верить – рано или поздно все откроют. Но вам не кажется, что у пассажиров может возникнуть новая фобия: люди будут бояться летать из-за угрозы заражения на борту?

– Мы уже всем объяснили, рассказали, даже доказали, что эти страхи напрасны. И никакая шахматно-шашечная рассадка не нужна. Самолет – абсолютно безопасная среда, герметичная капсула, воздух в которой постоянно обрабатывается.

Люди хотят летать! Мы по загрузке видим. Рейсы моментально стали заполняться, как только пассажиры узнали, что по прибытии им не придется две недели сидеть в обсервации.

Конечно, ждем полноценного возобновления международных перевозок. Это половина наших доходов за год. Но тут многое зависит не от нас.

Во-первых, важно, чтобы не только мы горели желанием лететь за границу, но и нас были готовы принять.

Во-вторых, решения принимает оперативный штаб, руководствуясь рекомендациями Роспотребнадзора.

Есть три основных параметра. Коэффициент распространения заболеваемости по стране не должен превышать единицу. Второе – среднесуточный показатель прироста за 14 дней. И он не может быть выше одного процента. Третье – количество подтвержденных случаев за две недели на 100 тысяч населения, тут индекс – не более 40 человек.

Ждем, готовимся, надеемся.

– Но лето-то не ждет. Закончится через месяц.

– Мы защитили оптимистический сценарий, деньги в виде госгарантий от правительства тоже получали под него. Не хотели брать лишнее и просили дать нам возможность летать с июня внутри страны. Так и получилось.

Вторая часть – регулярные перевозки за рубеж с августа. Сценарий реализуется. Шанс у нас есть. Если все произойдет по заявленному плану, по пассажиропотоку внутри России восстановимся к концу 2020-го. По перевозкам за границу рассчитываем выйти на 90

процентов к марту 2021-го, а до конца летнего сезона следующего года почти полностью вернуть международные линии.

Кроме транзита – с ним будет чуть сложнее.

– Ваш план перевезти 100 миллионов пассажиров в 2023 году можно похоронить?

– Конечно, пандемия внесла коррективы. Скорее всего, выйти на эту цифру будет сложно, никто не знает, как сложится. С другой стороны, российский рынок всегда восстанавливается быстрее любого другого. Тому есть несколько объяснений. Первое: рост пассажиропотока у нас всегда был выше мирового. Последние несколько лет он составлял примерно девять-десять процентов в год. А прирост в среднем по миру – пять-шесть процентов. В Европе еще медленнее – четыре-пять процентов. Фактически мы в два раза опережали соседей...

Второе: в России есть так называемый отложенный спрос. Как только границы откроют, народ сразу полетит: отдыхать-то надо. В нашей стране пока нет достаточной туристической инфраструктуры, сравнимой с Турцией, Египтом, Таиландом, Израилем.

Россияне обязательно постараются догулять полтора-два месяца, пока на курортах будет тепло.

– Сколько вам нужно времени, чтобы запустить регулярные международные полеты?

– С операционной точки зрения у нас все готово. Система бронирования должна ввести перевозку, чтобы пассажир смог купить билет. Все. В нормальной среде на такой перезапуск ушел бы месяц-полтора. Но сейчас все давно назрело, поэтому не исключаем, что сможем за пару недель запустить рейсы. Если они будут на 75 процентов заполнены, полетим.

Есть другая проблема, о которой мы еще не говорили: не исключаю банкротств российских авиакомпаний осенью. Сегодня из 100 отечественных компаний, имеющих лицензии, на рынке реально работают 48. Есть очень сильные игроки, такие как, например, S7 Airlines. Нужно сказать, что Владислав Филев – талантливый менеджер, который всегда видит и тонко чувствует рыночные возможности. Есть и другие достойные соперники. Так вот, на первую двадчатку приходится почти 97 процентов перевозок. Но и оставшиеся ведь кого-то возят. И здесь возникает коллизия. По оценке экспертов, еще в 2019 году, до кризиса, избыточное предложение кресел на рынке составляло 12–14 процентов. А что происходит сейчас, когда рынок упал в половину?

Никто ведь пока не остановился, значит, компании начинают демпинговать, бороться всеми способами за пассажира. Это радость для тех, кто летит, но горе для тех, кто возит. Результат для авиакомпаний может оказаться печальным. Надо очень грамотно и осторожно действовать.

– Но «Аэрофлот» не слишком демпингует, цены у вас, мягко говоря, недетские.

– Я бы так не сказал. Наши тарифы приближаются к уровню «Победы». Выбора не остается.

– Товарищ на днях жаловался, что собрался лететь «Аэрофлотом» в Геленджик, но билет в бизнес-классе потянул на 280 тысяч рублей. Для одного. А нужно было шесть мест. В итоге вся семья полетела за меньшую сумму на S7 Airlines.

– Давайте поясню. Три с лишним года мы с рабочей группой ФАС изучали динамическое ценообразование. В результате совместно пришли к выводу: оно дает нам возможность продавать значительную часть билетов класса эконом ниже экономически обоснованного уровня.

Вернемся к билетам в Геленджик. Наверное, они приобретались за сутки-двое до вылета? Разумеется, это был самый дорогой тариф. В этом вся суть динамического ценообразования.

Покупая дорогой билет класса бизнес, пассажир субсидирует трех-четырёх пассажиров класса эконом.

Когда нас критикуют, обычно выдергивают цену билета какой-то европейской компании и говорят: на Air Baltic или даже на Lufthansa можно за 50 евро слетать из Риги или Гамбурга в Париж, а «Аэрофлот» дерет три шкуры... Но так нельзя рассуждать. Мы не знаем конкретной ситуации у коллег, спроса на билеты на текущий момент.

Давайте возьмем официальную статистику, большинство зарубежных авиакомпаний публичны, и поделить одну цифру на другую – не бином Ньютона. Посчитаем так называемый RASK – revenue per available seat kilometer.

– А по-русски?

– Доход на кресло-километр. У «Аэрофлота» RASK – 5,9, у KLM – 10, у Air France – 10,5, у Lufthansa – 12,6. И вот что получается: билеты в классе эконом на среднемагистральных маршрутах у Air France-KLM по этому показателю дороже, чем у «Аэрофлота», на 54 процента, а у Lufthansa – на 38 процентов.

Что касается дальнемагистральных линий, где наше качество сервиса точно не уступает европейским коллегам, а в чем-то и превосходит, Air France-KLM продает билеты дороже на 73 процента, а Lufthansa – на 115 процентов.

Не устали от цифр? Давайте посчитаем YIELD. Это ключевой показатель эффективности авиакомпании. Выручка делится на выполненный пассажирооборот. У «Аэрофлота» YIELD – 3,9, у Air France-KLM – 5,6, у Lufthansa – 6,3. Практически в два раза дороже нас! Почему вы это не считаете, друзья мои?

– Потому что люди покупают конкретные билеты за вполне конкретные деньги, а не считают, извините, какие-то «елды».

– Но пассажиры должны и хотят понимать ценообразование...

Приведу вам другой пример... Вы, наверное, ходите в магазин за продуктами?

– Случается.

– Мне тоже. Кто-то предпочитает «Глобус Гурмэ», другие – «Азбуку вкуса», третьи – «Перекресток», четвертые – «Магнит» или «Пятерочку». Давайте везде установим одинаковые цены! Почему не требуем этого?

У «Аэрофлота» один из самых молодых флотов в мире, каждая машина стоит десятки миллионов долларов. Лизинг новых машин гораздо дороже, чем у самолетов десяти- или 15-летней давности. На борту «Аэрофлота» 16 видов питания. Плюс обслуживание. Все эти траты – в цене билета.

Вот наша «Победа» – она аскетична. Там даже кухни на борту нет, компания легкая на подъем. За 25 минут разворачивается – и полетела. Вот и цены низкие. А «Аэрофлоту» нужен час, чтобы подготовиться к следующему рейсу. Уборка, загрузка питания...

– Хорошо, когда есть возможность выбора – дорогой магазин или дешевый фастфуд. Но если надо лететь, а «Аэрофлот», по сути, монополист?

– Называл вам цифру: в прошлом году мы перевезли 60,7 миллиона человек. А общий пассажиропоток российской авиации в 2019-м составил 128 миллионов. Мы не дотягиваем даже до половины.

Если посчитать с иностранными компаниями, летающими в Россию, будет 147 миллионов пассажиров за год. Значит, у нас только 42 процента рынка. Поэтому, когда говорят о монополии «Аэрофлота» на рынке, я не соглашаюсь.

Для сравнения: у Lufthansa в Германии около 80 процентов национального рынка. У Air France – почти 90 процентов, у Alitalia – под 80.

Ситуация на рынке такова: либо вы платите и летаете «Аэрофлотом», покрывая издержки авиакомпании, либо ищите альтернативу. Она существует

Вся Европа пересела на лоукостеры. Ryanair сегодня больше, чем концерн Lufthansa. И ирландцы не просят дотаций у государства, хотя кризис. У Wizz Air, венгерского лоукостера, та же картина. И у EasyJet...

Сегодня время лоукостеров. Дорого в «Аэрофлоте» – добро пожаловать в «Победу»!

ЧАСТЬ 3

О звездах, чихающем комаре, грузоперевозках, собаках, кошках и фотоаппарате – Вы упомянули свой авиапарк. В этом году вы начали получать Airbus A350-900. Некстати?

– Так вопрос не стоит. Мы, как и все, не знали про коронавирус. В сентябре 2020-го планировали первый рейс в Сингапур на новом аэробусе... Пока взяли одну машину из 11, получение остальных переносим, наверное, на год-два. Договариваемся... Сегодня нам некуда их брать.

Когда речь заходит про «Аэрофлот», нужно помнить: это гордость России. Компания достойно представляет страну и показывает, что русские могут организовать сервис мирового уровня.

Десятый год я – член совета директоров IATA (Международная ассоциация воздушного транспорта – прим. ТАСС). В мире нас 30 человек. В Международную ассоциацию воздушного транспорта входят 290 компаний, которые осуществляют 90 процентов перевозок по миру. «Аэрофлот» – глобальный игрок. Великобритания присвоила нам четыре звезды Skytrax, а американцы дали пять звезд APX. Надеюсь, и пять звезд Skytrax получим, что, впрочем, не самоцель. Думаю, новые машины позволили бы сделать это уже в 2020 году. К сожалению, пока не случилось...

Знаете, до прихода в компанию ни я, ни моя семья не летали «Аэрофлотом» из-за низкого качества сервиса. Жил я тогда в Петербурге и для полетов в Европу предпочитал Finnair, мне очень нравилась эта компания. А в Москву летал на «Трансаэро». Когда в 2009-м пришел в «Аэрофлот», первая мысль была: что надо сделать такое, чтобы мне самому захотелось им летать? Именно так родилась концепция развития компании в премиум-сегменте.

Нечто подобное происходило и потом. Вспомните «Победу» пятилетней давности. Только ленивый не плевал в наш адрес. Говорили, мол, лоукостер – это так, для отвода глаз. «Авианова» и Sky Express навернулись, поскольку не были традиционными лоукостерами, а лишь демпинговали на рынке. Я же отвечал, что возьмусь за создание компании, если в России будет принято несколько законодательных актов – о невозвратных билетах, иностранных пилотах, провозе багажа... В результате эти документы обрели статус законов. Важно подчеркнуть, что их принимали под все лоукостеры, а не персонально ради нас.

За пять лет «Победа» перевезла 30 миллионов человек, заработав 14 миллиардов рублей чистой прибыли.

Мы проводили опрос, 60 процентов принявших в нем участие считают, что «Победа» достойно обеспечивает сервис. Главное достоинство – абсолютно новые и качественные самолеты. А с отсутствием питания и с ручной кладью разобрались. Зато недорого.

– И сердито. В пандемию «Победа» смогла удержаться в плюсе?

– Ушла в минус, хотя и не такой большой, как мы. «Победа» восстановится быстрее других. Если «Аэрофлот» сейчас временно и вынужденно снижает цены, то для «Победы» это нормальная среда. Мы все переместились на поляну лоукостеров. Но наши затраты – прежние, а доходы резко упали. А вот «Победа» работает в своем, низкочастотном, сегменте.

– Что будете делать с лизингом?

– Договариваемся о переносе платежей, что тут еще придумаешь? Отказаться от лизинга не можем, арендодатели кредитовались в банках под нас.

Понимаете, мы – последнее звено в сервисной цепочке. Нас ругают за цену билетов, но никто не смотрит на завышенные тарифы на обслуживание аэропортов, на дорожающее топливо.

Группа «Аэрофлот» потребляет 4,3 миллиона тонн керосина в год. Не комар чихнул!

А вы представляете, сколько людей мы реально обеспечиваем работой? Аэропорты, обслуживание, кейтеринг, хендлинг... Лишь «Аэрофлот» получает в сутки 150 тысяч порций еды.

Кто-то ведь должен их приготовить, собрать, доставить... Это и люди, и деньги.

Конечно, все взаимосвязано. Начал восстанавливаться входящий денежный поток, и сегодня мы можем рассчитывать хотя бы с частью поставщиков. Еще раз повторю: крайне важно открытие международных перевозок. Зарубежка дает нам более половины выручки, при том что внутренний пассажиропоток выше, составляет 60 с лишним процентов. Но билеты за рубеж дороже.

Кроме того, половина платежей «Аэрофлота» привязана к валютному курсу: лизинг, страхование самолетов, керосин. Доллар в начале 2020 года стоил 62 рубля, а теперь?.. Но для нас ведь ровным счетом ничего не изменилось: мы как платили в привязке к валюте, так и платим.

– А летчикам, экипажам пересчитывали зарплату?

– Все в компании, я в том числе, получают зарплату в рублях, мы ничего не повышали.

– Из-за этого отток не случился? Одно время ведь пилоты потянулись в Китай.

– Уже возвращаются. Их переманивали двойной зарплатой, а сейчас Поднебесная стоит, там летает одна авиакомпания...

В молодости мне тоже хотелось получать больше денег. Окончил мехмаш Ленинградского политеха и на семь лет поехал на заработки в Сибирь, копил на кооперативную квартиру.

– Саяно-Шушенская ГЭС?

– Да. Вернулся с деньгами и смог приобрести себе жилье. Если бы после института остался работать в Ленинграде, купить бы его не сумел. Жил в небольшом поселке Черемушки, где было 40 тысяч населения. Сравните с пятимиллионным Питером. Даже Ташкент, в котором я родился, город-миллионник.

И так – семь лет. Но я знал, ради чего все делаю. Да, у меня была интересная работа и не очень увлекательный досуг, зато зарабатывал деньги, чтобы потом обустроить свое житье-бытье.

И пилот должен выбирать. Можно попробовать прилично заработать в Китае, где нет каких-то особых социальных гарантий, жить придется бог знает где и как, работать по тысяче часов в год...

Другой вариант – группа «Аэрофлот». У нас все иначе, строго по нормативам, совсем другие условия труда, социальные гарантии, но и зарплаты ниже.

Поэтому мы поддерживали закон об иностранных пилотах. Сложился парадокс: российские летчики могли уйти, а нам из-за рубежа брать запрещалось. Перекос устранили.

Несмотря на кризис, у нас до сих пор работают 20 иностранных пилотов.

– Во время пандемии вы занялись грузоперевозками. История оправдала себя?

– А что оставалось делать? Это же от безысходности. Мы понимали, что шаг временный: пассажирский самолет не может стать грузовым, нужна другая конфигурация. Но всем движет экономика. Машина простаивает на бетоне, за лизинг платим, за стоянку...

– Не заржавели, кстати, ваши «птички» от безделья?

– Не волнуйтесь, выполнялась постоянная профилактика, техническое обслуживание, мы их меняли, чередовали...

Под грузовые рейсы полностью застлали мягким полиэтиленом салон, туда грузили только легкие коробки с медицинскими масками, какими-то СИЗами, комбинезонами, мягкими деталями. В багажных отсеках возили оборудование по заявкам Минпрома, Минздрава – от аппаратов ИВЛ до запчастей для «Камазов».

– Все равно что картошку грузить в Maubach.

– Не спорю, но мы исходили из того, что надо дать возможность пилотам летать. Через два месяца они теряют навыки. Всех на тренажеры не посадишь. А так экипажи остаются

в деле. Кроме того, грузовые рейсы нам приносят какую-то копеечку, помогающую компенсировать расходы. Это лучше, чем стоять.

– Вы возите этими рейсами за кордон и пассажиров.

– Да. Запрашиваем разрешение у **Росавиации** и делаем рейс грузопассажирским. Пассажиров мы берем только в одну сторону – туда. А обратно везем грузы. Понимаете? Отсюда мы летаем порожняком. Почему бы не взять людей? Мы же везем не абы кого, не туристов, которые решили погулять по Европе. Первая категория пассажиров – дипломаты, вторая – люди с двойным гражданством или видом на жительство. Кроме того, особые случаи со специальными разрешениями – лечение, срочная операция.

Списки утверждаются **вице-премьером** Татьяной Алексеевной Голиковой, главой оперативного штаба по борьбе с коронавирусом.

Логика наших действий проста: чем больше заработаем на каждом рейсе, тем меньше государство будет нам компенсировать. Формально мы могли бы никого не возить. Заплатили за рейс, сгоняли порожняком – и все дела

Но с точки зрения государственного подхода это неправильное решение.

– А вы когда в последний раз летали, Виталий Геннадьевич?

– В ноябре прошлого года в Германию. После этого все поездки пришлось отложить.

Планировалась моя встреча с главой Lufthansa Карстеном Шпором в Гамбурге. Должны были посмотреть работу их технического подразделения, мы пользуемся его услугами, они очень продвинутые специалисты.

– О птицах мы сегодня поговорили, теперь черед кошечек-собачек. Резонансно прозвучала история с вывозным рейсом из Шанхая, когда пассажиры не смогли забрать с собой животных. До этого был кот, которого ловили в салоне, потом пострадавшие и погибшие в грузовом отсеке псы...

– Ждал, когда же спросите... Слишком много фейков и нелепиц вокруг всего этого.

Первое. Обслуживание животных на земле – зона ответственности хендлинговых компаний, не «Аэрофлота».

Второе. По Шанхаю мы уже рассказывали: ситуация возникла из-за того, что девушка-волонтер взяла несколько десятков собак и раздала перед вылетом пассажирам вывозного рейса, попросив оформить животных на себя. В балк Boeing 777 помещается восемь клеток. Заранее о планах вывоза животных нас не предупредили. У этой истории, к сожалению, не было хорошего исхода...

Люди, наверное, хотели совершить доброе дело, в результате попытались запихнуть 70 клеток в самолет, который для этого никак не предназначен.

Собственно, мы сделали все, чтобы через несколько дней забрать животных. На этот раз их набралось всего 18. Кошек и собак с правильно оформленными документами доставили в Москву на грузовом рейсе. В целости и сохранности.

Конец истории.

Не хочется об этом долго говорить. Хватает реальных забот. Впереди нас ждет зима. Это всегда непростой период, мы и в другие-то времена ее тяжело переживаем... Но ничего, справимся. Авиация – очень сложный бизнес. Поначалу я сильно переживал по любому пустяку, теперь стараюсь реагировать спокойнее. Что бы мы ни делали, все равно найдутся те, кто будет критиковать.

Я борюсь не за себя, а за престиж страны и развитие компании.

– Совет директоров недавно утвердил предложенную вами стратегию развития группы до 2028 года. Не слишком далеко заглядываете? За восемь лет еще столько воды может утечь...

– Знаете, сразу после моего прихода в «Аэрофлот» мы подготовили программу, рассчитанную до 2020-го. Надо мной посмеивались: к этому времени Савельева уже там не будет, пять раз снимут, шесть раз сам уйдет. Вот форму стюардессам сейчас поменяет и сольется...

А мы ту стратегию полностью реализовали, создали первый в России классический авиационный холдинг, который занимает все ниши – от премиального сегмента до лоукостера.

Пришло время двигаться дальше.

Сегодня продажа билетов уже не решает все вопросы. Будем развивать искусственный интеллект, без него не построить эффективную авиакомпанию. Кроме того, есть так называемые неавиационные доходы. Сейчас их доля в «Аэрофлоте» составляет примерно девять с половиной процентов – это один из лучших показателей в Европе. Планируем довести их долю до 20 процентов.

Совершенствуется техника, идет вперед авиационная промышленность. Уже сегодня часть деталей самолета печатается на 3D-принтере. Прогресс очевиден. Раньше экипаж состоял из четырех человек, потом сократился до двух, думаю, в обозримой перспективе настанет момент, когда самолет сможет летать без пилотов. В очень интересное время живем!

– У вас контракт до 2023 года, но, судя по планам, вы рассчитываете на продолжение?

– Никогда не загадываю, постоянно помню, как важно вовремя уходить. Команда, которая работает со мной много лет, профессионально состоялась, нам интересно вместе реализовывать задумки.

Планы большие!

<https://tass.ru/business-officials/9093357>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/9121519>

<https://tass.ru/ekonomika/9121571>

<https://www.rbc.ru/business/05/08/2020/5f2a79119a79472c53c2f782>

ТАСС; ДАНИИЛ ШАБАШОВ; 2020.05.08; ПРИМЕР ПЕРВЫХ: КАК В РЕГИОНАХ ПЕРЕХОДЯТ НА НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Массивный дорожный каток разравнивает гору горячего, дымящегося свежего асфальта – картина, знакомая каждому. При этом большая часть подготовительных работ и применяемых при строительстве дорог технологий от водителей и пешеходов скрыта, хотя именно от «начинки» во многом зависит качество и долговечность будущих трасс. Научить дорожников не перекладывать из года в год по старинке асфальт, а ремонтировать и строить дороги, которые прослужат между ремонтами по 7-14 лет, призван национальный проект «**Безопасные и качественные автодороги**». Он предусматривает не только масштабное расширение дорожных работ, но и внедрение в регионах новых современных технологий. К концу 2024 года доля работ с использованием передовых методов должна вырасти в восемь раз, до 80%. Как с освоением новых технологий дорожного ремонта справляются в пилотных регионах, разобрался портал «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является ТАСС.

Копилка знаний

Подготовку к масштабному применению современных методов дорожного строительства начали с создания базы проверенных достоверных знаний. В начале этого года на базе Российского дорожного научно-исследовательского института (РосдорНИИ) создан реестр новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения. И если до недавнего времени каждая дорожно-строительная организация, каждый местный владелец дороги или заказчик ремонта ориентировались на собственные, подчас разрозненные и противоречивые знания и опыт, то теперь у них есть единый федеральный информационный ресурс, естественно, бесплатный.

Сам реестр содержит не только описание применяемых решений, в нем также собрано все необходимое для составления проектно-сметной документации: данные статистики использования технологий, экспертные оценки результатов их применения и

рекомендации специалистов. За экспертизу и наполнение реестра отвечает Общеотраслевой центр компетенций, созданный на базе РосдорНИИ, который – также благодаря **нацпроекту** – получил возможность создать центральную диагностическую лабораторию и начать разворачивать региональные филиалы, оснащенные новейшим лабораторным оборудованием.

Ориентация на результат

В реестре собрано порядка тысячи различных технологий, примеров конструкций, рецептов смесей, регламентирующих документов. Применить все и сразу было бы невозможно. «Приоритетными были выбраны те технологии из реестра, которые существенно увеличивают срок службы дороги, повышают ее транспортно-эксплуатационные характеристики, безопасность. Все это вкуче дает экономический эффект от вложений в переход на новый уровень дорожно-строительных работ», – пояснил порталу **гендиректор РосдорНИИ Алексей Варятченко**.

Среди выбранных приоритетными – технологии объемно-функционального проектирования составов асфальтобетонных смесей (по ГОСТ 58401), технологии использования переработанного асфальтобетона для снижения затрат на ремонт и сокращения сроков выполнения работ, а также технологии стабилизации грунтов земляного полотна. «Отмечу, что приоритетные технологии – это лучшие решения, которые уже не один год применяются на федеральных трассах. Это значит, что есть опыт, на который можно опираться», – подчеркнул Варятченко.

Рецепт дороги

В основе методов объемного и объемно-функционального проектирования асфальтобетонных и щебеночно-мастичных смесей лежит методика подбора зернового состава. Такие смеси сегодня – самый используемый материал для дорожного покрытия активно эксплуатируемых дорог. Состоят они соответственно из крупного щебня и битумных мастик. Размер щебня, виды мастик и толщина покрытия подбираются под конкретные климатические условия и прогнозируемую загруженность дороги.

Холодная регенерация, или применение переработанного асфальтобетона, – это снятие, измельчение и перемешивание старого покрытия дороги с ее основанием. Такой метод позволяет получить новый слой основания дороги без дефектов, имевшихся в старом покрытии, а также исключить появление «отраженных» трещин, которые возникают в верхнем слое асфальта, если под ним были дефекты.

Механическая или химическая стабилизация земляного полотна направлена на удаление пустот в грунте, что позволяет сформировать массивный, устойчивый фундамент дороги для увеличения ее несущей способности и снижения вероятности усадки или вспучивания. Пустоты – одна из главных проблем строящихся дорог. Они превращаются в очаги скопления воды и при изменении давления, температуры или влажности могут привести к разрушению основания дороги. Удаляют пустоты за счет перемешивания и утрамбовки грунта или закачки специальных растворов.

Пилотные регионы

Хотя использование практик из реестра новых и наилучших технологий обязательно для всех 83 регионов – участников **нацпроекта**, среди них были и те, кто оказался готов к ускоренному внедрению. «Пилотными выбраны субъекты, которые сами готовы были принять и внедрить новое, в первую очередь новую культуру ремонта и строительства дорог. Это сильные команды во главе с инициативными лидерами – главами регионов», – говорит Алексей Варятченко. Кроме того, при формировании итогового перечня пилотных регионов учитывалась и их ресурсная обеспеченность.

В итоге для работ в 2020 году было отобрано более 120 участков дорог общей протяженностью почти 500 км. Наибольший объем работ с использованием приоритетных технологий – примерно на 220 км дорожного полотна – проведет Саратовская область. На втором месте Оренбургская область, где инновации внедрят на 143 км дорог. По числу

запланированных для ремонта участков, в том числе городских улиц, – 58 объектов дорожного хозяйства общей протяженностью 72 км – лидирует Курская область. Среди участников также Ленинградская и Рязанская области.

Как рассказал порталу **министр транспорта** и автомобильных дорог Рязанской области Вадим Решетник, холодная регенерация дорожных одежд, или ресайклинг, в Рязанской области применяется с 2012 года. «С учетом большого износа существующей сети автодорог региона технология показывает отличный результат, значительно снижая время производства работ, их материалоемкость, а также стоимость», – пояснил он. По его словам, подрядчики Рязанской области имеют необходимое оснащение и компетенцию для расширения областей применения и использования различных видов холодной регенерации.

По словам председателя комитета транспорта и автомобильных дорог Курской области Владимира Муравьева, на создание рецепта асфальта для курских дорог потребовалось несколько месяцев работы и 200 проб составов, проведенных лабораторией ОКУ «Комитет автодорог Курской области» при поддержке Общеотраслевого центра компетенций РосдорНИИ. «Одновременно с этим проводили обучающие семинары для представителей подрядных организаций, – рассказал он порталу. – Для изготовления смеси, соответствующей стандартам, на асфальтобетонных заводах области произведены диагностика и настройка механизмов, обновлено оборудование. В зависимости от степени износа менялись: сито – инструмент для разделения сыпучих материалов; датчики весового оборудования, позволяющие с высокой точностью проводить дозировку; ленточные и шнековые конвейеры – механизмы транспортировки всего материала, а также лопатки смесителей, необходимые для равномерного перемешивания в процессе приготовления асфальтобетонной смеси». Сейчас на территории Курской области располагается 25 асфальтобетонных заводов, из них 18 законтрактовано для выпуска смеси по методу объемно-функционального проектирования, что позволяет вести работы сразу на множестве участков.

В свою очередь, директор Главного управления дорожного хозяйства Оренбургской области Дмитрий Хусид пояснил порталу, что к введению технологии объемно-функционального проектирования асфальтобетонных смесей в Оренбуржье готовились более двух лет. Прежде чем разместить заказы на работу по новой технологии, на базе управления создали современную лабораторию, стационарную и передвижную, которая займется проверкой качества.

«По условиям **нацпроекта** мы провели торги на текущий дорожный сезон в конце 2019 года и заключили контракты с подрядчиками с условием работы только по новой технологии», – добавил Хусид. По его мнению, подрядчик, если желает быть востребованным на рынке, обязан быть носителем самых современных технологий и вкладывать ресурсы в свое обучение и развитие.

Кто на новенького?

По мнению Алексея Варятченко, опыт пилотных регионов доказывает, что для внедрения новых технологий не требуется каких-либо фантастических, неподъемных вложений. «Нужны инициатива, обучение персонала служб заказчиков дорожных работ и подрядных организаций. Конечно, закупается необходимое оборудование, но опять же не в огромных объемах, чтобы это невозможно было осуществить в условиях регионов, – отметил он. – При этом те, кто смог перестроиться на новую культуру производства работ, как один говорят о нежелании возвращаться к использованию старых методов».

Как считает Варятченко, внедрение новых технологий реально, и можно получить результат, к которому мы все стремимся, – безопасные, качественные и долговечные дороги по всей стране. «Мы планируем расширить список субъектов РФ, применяющих приоритетные технологии. Желющие пополнить список пилотных регионов уже есть», – добавил он.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/primer-pervyh-kak-v-regionah-perehodat-na-novye-tehnologii-doroznogo-stroitelstva>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.06.08; ГРУЗОБОРОТНАЯ СТОРОНА ПАНДЕМИИ; КАК КОРОНАВИРУС ИЗМЕНИЛ РАБОТУ АВИАЦИОННОГО И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Пандемия привела к существенным изменениям в структуре и форме обслуживания мировых грузопотоков. Фактическая остановка международного авиасообщения обернулась утратой около 45% провозных емкостей – их обеспечивали грузовые отсеки пассажирских самолетов. Острый дефицит вкупе с потребностью в срочных доставках, кратным ростом цен и низкой стоимостью топлива вынудил авиаторов перевозить в салонах грузы вместо пассажиров. Но значительную часть грузов из Азии в Европу все же перехватила железная дорога, предлагающая быстрые относительно морских контейнерные маршруты. “Ъ” разбирался, насколько устойчивыми могут оказаться эти изменения.

Спросу не хватает воздуха

С начала масштабного распространения коронавируса и остановки международных авиарейсов критически упали доступные провозные емкости грузовой авиации. В норме 40–55% грузовых объемов воздушного транспорта перевозится пассажирскими самолетами в грузовых отсеках. Из них около 87% приходится на международное сообщение. По данным IATA, в марте грузовые провозные емкости пассажирской авиации упали на 43,7% к тому же месяцу годом ранее, в апреле падение составило 75,1%, в мае – 66,4%, поскольку было отчасти компенсировано ростом предложения со стороны специализированной грузовой авиации на 25,2%.

Тенденция сложилась несмотря на то, что авиакомпании всего мира еще в марте начали переоборудовать свои пассажирские самолеты под перевозку грузов в салонах. Еще в марте часть пассажирского флота на грузовые рейсы перевели Delta Air Lines, Korean Air, Qantas Airways, затем к ним присоединились и другие авиакомпании. Emirates временно приспособила под грузы 85 Boeing 777–300ER. Предлагать специализированные грузовые рейсы начали и авиакомпании, которые ранее этого не делали, в том числе American Airlines, прекратившая такие перевозки в 1984 году, и Lufthansa.

Решения по креплению груза в салоне разрабатывали сами авиастроители и сервисные компании. Airbus в апреле предложил клиентам разработку, которая позволяет устанавливать в салоны A330 и A350 грузовые паллеты на рельсы кресел после их снятия. В начале июля португальская авиакомпания Hi Fly конвертировала в грузовой самолет первый A380, крупнейший серийный пассажирский авиалайнер, вмещающий до 60 тонн груза.

Конверсии способствовала и цена топлива: по данным IATA, на середину июня стоимость керосина была почти вдвое ниже, чем годом ранее. Средняя цена топлива в 2019 году составляла \$77 за баррель, прогноз на 2020 год – \$36,8, его доля в затратах авиакомпаний упала с 24% до 15%. При этом сами перевозки резко подорожали. В марте средний рост тарифа год к году составил 45%, а цены на доставку лекарств взлетели почти в четыре раза (см. “Ъ” от 7 апреля).

Но, отмечают в IATA, предложение до сих пор отстает от спроса. По данным Seabury Consulting, общие мировые мощности по перевозке грузов специализированной грузовой и широкофюзеляжной пассажирской авиации в неделю 28 июня – 4 июля отставали на 29% от показателя годом ранее. В результате, по данным Seabury, на направлении Северная Америка–Европа дефицит предложения достигает 50%, на встречных грузопотоках – 52%; в сообщении между Африкой и Европой – 53% и 54%, Европой и Латинской Америкой – 72% и 76%.

Проблема затронула и Россию, где пассажирская авиация обслуживала значительную часть грузового авиатрафика с Китаем, включая транзит в Европу. «Резкое сокращение рейсов пассажирской авиации из-за пандемии привело к снижению предложения на рынке авиаперевозок грузов и нехватке общей вместимости, – говорит начальник отдела стратегического маркетинга группы FESCO Максим Шишков. – В этот же период резко вырос спрос на ускоренную доставку средств индивидуальной защиты. Эти факторы привели к росту цен на авиафрахт, к примеру, из Китая в Европу более чем в четыре раза и ухудшению качества услуг».

О переводе пассажирских емкостей в грузовые еще в марте задумались S7, Nordwind и ряд других перевозчиков, использующих дальнемагистральный флот. В конце апреля **Росавиация** разрешила возить грузы в салоне «Аэрофлоту», «Уральским авиалиниям», Nordwind, АК «Россия», Azur Air, АК «Икар», Royal Flight. В крупнейшей грузовой авиакомпании «Волга-Днепр» говорят, что, хотя более 20 компаний объявили о запуске перевозок на «пассажирских грузовиках», их доля в общем грузопотоке невелика, «а коммерческая эффективность вызывает сомнения у многих экспертов». «Запуск таких операций привел к дополнительной нестабильности тарифов на рынке. Однако стоит отметить, что в последний месяц количество таких рейсов идет на спад, что связано с падением спроса на средства индивидуальной защиты и ростом цен на топливо», – считают в компании «Волга-Днепр».

S7 Airlines перевозила грузы в салонах самолетов в апреле–мае, рассчитывая на летнее восстановление пассажирского трафика. Но, уточнили в S7, несмотря на конвертацию, в целом за второй квартал объем перевозок грузов и почты на рейсах компании снизился на 20% – в основном из-за отмены международных рейсов и снижения их числа на внутренних маршрутах: «Наиболее успешно март–июнь сложился для перевозчиков, эксплуатирующих грузовые воздушные суда, за счет резкого, ажиотажного спроса на перевозку масок и средств индивидуальной защиты».

С небес на рельсы

Среди альтернативных видов транспорта, выигравших от снижения провозных емкостей авиации, – прежде всего, железная дорога. Контейнерные перевозки, по данным ОАО РЖД, в первом полугодии выросли на 14,5%, до 2,7 млн TEU, в том числе в экспортном и импортном сообщении – на 15,5% и 13,1% соответственно, в транзитном – на 23,7%. Участники рынка и логисты, обслуживающие направление страны АТР–Россия–Европа, отмечают переток в контейнерный сегмент объемов, которые ранее возили в грузовых отсеках пассажирских самолетов.

«Из всех видов грузового сообщения с Китаем железнодорожное оказалось самым устойчивым к пандемии, – рассказывает учредитель таможенно-логистической компании VIG Trans Игорь Ребельский. – За это время движение грузов по железной дороге не останавливалось ни разу. Цены на транспортировку грузов контейнерными поездами также не были серьезно волатильными». Стоимость транспортировки товаров «по воздуху» в марте–апреле, отмечает эксперт, менялась ежедневно, ставки превосходили норму в шесть–восемь раз. Сейчас цены «близки к нормальным – выше докарantinных в 1,5 раза». «Критическим фактором стало то, что в принципе летает мало самолетов – по-прежнему действует запрет на пассажирское сообщение, – добавляет господин Ребельский. – Мы были вынуждены перенаправить часть авиагрузов наших клиентов на железную дорогу».

«По нашим оценкам, в период эпидемиологических ограничений переток с авиационного транспорта на железнодорожный дал прирост порядка 25–30% в общем объеме контейнерного транзита между Китаем и Европой, – говорит замгендиректора ОАО РЖД Алексей Шило. – В июне в сообщении Китай–Европа–Китай по сети ОАО РЖД перевезено 382 тыс. тонн грузов в контейнерах, это в 2,2 раза больше, чем за тот же

период прошлого года. Соответственно, дополнительный приток составляет более 100 тыс. тонн в месяц».

«Железнодорожный транспорт не подвергался ограничениям, связанным с пандемией, и стал отличной альтернативой авиафрахту», – подтверждает президент «Трансконтейнера» Александр Исурин, отмечая, что железнодорожный транспорт предлагал регулярность и надежность сервисов при значительно сниженной цене. Этим воспользовались многие китайские логистические платформы и компании, добавляет топ-менеджер, «что мы и увидели в росте дополнительного объема транзитных перевозок на уровне 10%».

Ситуация, которая возникла в марте–апреле с ограничением авиационной доставки, стимулировала спрос на транзитные решения между Европой и Азией, говорит замгендиректора «Почты России» Денис Ильин: «Запросы к нам шли от всех стран Европы с просьбой доставить почтовые отправления не только до России, но и до Китая». ОТЛК ЕРА (оператор железнодорожного транзита через Казахстан, Россию и Белоруссию), которая в апреле запустила почтовые контейнерные поезда, на конец июня отправила 1940 TEU таких грузов из Китая в Европу. Среднее транзитное время по колее 1520 в 2020 году составило 4,9 дня. В целом в июне ОТЛК ЕРА перевезла вдвое больше, чем в июне 2019 года, – 52,5 тыс. TEU; за первое полугодие – 223 тыс. TEU (на 65% больше, чем в январе–июне 2019 года).

«С мая по июнь 2020 года мы отмечаем рост спроса на транспортировку грузов через Дальний Восток РФ по железной дороге, которые ранее перевозились авиатранспортом, – говорит Максим Шишков. – Это в том числе почтовые отправления и немедицинские грузы. Их владельцы были вынуждены искать альтернативные способы ускоренной доставки».

Однако, отмечает он, при сопоставлении с основным рынком общий объем грузов, перешедших с авиационной на железнодорожную перевозку, невелик – менее 0,5% контейнерного импорта и транзита. «С конца июня мы отмечаем снижение спроса на доставку средств индивидуальной защиты – переход от запросов формата «нужно вчера» к несрочному накоплению грузов на будущее», – отмечает господин Шишков, говоря, что FESCO наблюдает тенденцию возврата цен на авиафрахт до уровня начала года.

Обратный билет

Несмотря на снижение ажиотажа в спросе на срочные перевозки, авиасообщение восстанавливается очень медленно. В S7, например, допускают возможность возвращения грузов в пассажирские салоны осенью «в зависимости от рыночной ситуации, в том числе возобновления международных пассажирских рейсов». Ничего сложного в этом нет, признают в S7.

Железнодорожники же надеются сохранить часть полученного «из воздуха» грузопотока и после снятия ограничений на авиаперевозки. «Рассчитываем, что, распробовав все преимущества, оценив качественные и ценовые характеристики, клиенты будут чаще выбирать железную дорогу», – говорит Алексей Шило. Стоимость доставки грузов тут ниже, чем самолетом, поясняет он, и это отражается на конечной стоимости товара: «Вместимость поезда позволяет одним рейсом доставить грузы, требующие до шести рейсов на самолете, что увеличивает разницу в стоимости перевозок до 30 раз. В период распространения пандемии в Европе первые партии защитных средств, в том числе масок, доставлялись из КНР самолетами, но затем уже контейнерными поездами».

«Большая часть грузов вернется к перевозкам авиатранспортом, – признает Максим Шишков. – Но некоторые грузоотправители, учитывая опыт, предпочтут диверсифицировать транспортировку как авиатранспортом, так по железной дороге и морю». Александр Исурин также видит «большую вероятность отскока объемов обратно в авиаперевозки» при возобновлении полноценного регулярного сообщения, но «часть, думаем, останется на железных дорогах».

В S7 полагают, что после возобновления авиасообщения грузы вернутся в сегмент «по мере стабилизации ситуации». Во-первых, сами перевозчики будут создавать условия для этого, утверждают в S7, во-вторых, есть категории грузов, для которых приоритетна скорость доставки. Кроме того, добавляют в компании, уход объемов на другие виды транспорта в большей степени был обусловлен повышенным спросом на перевозки именно медицинских грузов и соответствующим дефицитом провозных емкостей.

<https://www.kommersant.ru/doc/4443101>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.06.08; «ОБЩЕЕ ВРЕМЯ ДОСТАВКИ СОПОСТАВИМО, А СТОИМОСТЬ АВИАФРАХТА НАМНОГО ВЫШЕ»; КОММЕРЧЕСКИЙ ДИРЕКТОР АО ОТЛК ЕРА СЕРГЕЙ ГРИГОРЕНКО О СТРУКТУРЕ ГРУЗОПОТОКА В ПЕРИОД ПАНДЕМИИ

В январе–июле ОТЛК ЕРА увеличила транзит контейнеров между Китаем и Европой по территории России на 67% по сравнению с прошлым годом, до 278 тыс. TEU. О структуре грузопотока в период пандемии, перетоке груза между авиа– и железнодорожным контейнерным транспортом “Ъ” рассказал коммерческий директор АО ОТЛК ЕРА Сергей Григоренко.

– Как под влиянием транспортных ограничений в связи с пандемией изменилась структура грузопотока на железной дороге?

– Ситуация стремительно менялась в течение года. В то же время сама по себе структура грузопотока практически не изменилась. В большей степени чувствуется дисбаланс перевозок, связанный с ограничением работы производств в Европе. Изменения в структуре коснулись в первую очередь перевозок автомобилей и моторных транспортных средств из ЕС. Если говорить о новых транзитных грузах, то это перевозки товаров медицинского назначения, товаров электронной торговли. То есть грузов, чувствительных к срокам доставки.

В то же время ограничения в связи с коронавирусом вынудили не только грузоотправителей пересматривать привычные логистические схемы, но и операторов диверсифицировать маршруты. Так, ОТЛК ЕРА сегодня уделяет большое внимание коридору через Калининградскую область.

Транзитный потенциал региона позволяет рассматривать как прямое сухопутное железнодорожное сообщение, так и мультимодальное. Несмотря на большую протяженность маршрута, меньшая загруженность этого коридора позволяет существенно сокращать сроки доставки грузов из Китая в Европу. Мультимодальные сервисы в сообщении с портами Северной Европы позволяют избежать необходимости консолидации грузов на сухих терминалах в Европе, которые также испытывали повышенные нагрузки во время ограничительных мер по нераспространению инфекции.

– Наблюдается ли отток грузов с авиатранспорта на железную дорогу?

– Согласно опубликованному Eurostat анализу экспортных отправок из ЕС в Китай по видам транспорта и номенклатуре грузов, наибольший спад стоимостного объема у авиации наблюдается у косметических средств – на €22,12 млн. Экспорт же этих товаров железнодорожным транспортом в апреле по сравнению с январем увеличился почти в семь раз, достигнув отметки €7,25 млн (притом что наибольший объем экспорта этих товаров по железной дороге в 2019 году был зафиксирован в октябре на сумму €1,53 млн). Это наглядный пример того, что некоторые грузоотправители, столкнувшись с карантинными инфраструктурными ограничениями при морских и воздушных перевозках, а также с резким ростом ставок, перешли на «рельсы».

– Сможет ли железная дорога удержать грузы, пришедшие с воздушного транспорта?

– Оценивая перспективы перевозок товаров электронной коммерции, а также товаров, чувствительных к срокам доставки, по железной дороге, следует учитывать, что логистика авиаперевозок – это не только перелет, но и все операции с грузом от пункта отправления

до пункта назначения, включая доставку на консолидационный терминал, складские операции, погрузку и доставку до дистрибуторского пункта получателя. Таким образом, общее время получается сопоставимым с доставкой по железной дороге, в то время как стоимость авиафрахта намного выше, особенно с учетом роста ставок в период пандемии.

Интервью взяла Наталья Скорлыгина

<https://www.kommersant.ru/doc/4441913>

КОММЕРСАНТЪ; 2020.06.08; УЧРЕДИТЕЛЬ VIG TRANS ИГОРЬ РЕБЕЛЬСКИЙ О ГРУЗОВОМ ТРАФИКЕ С КИТАЕМ

Железная дорога забрала с китайско-европейского маршрута не только авиационные грузы, но и часть автотрафика. Начиная с 10 апреля, после того как на граничащих с Китаем территориях, в том числе и в РФ, были обнаружены очаги коронавируса, китайские власти запретили проезд по территории КНР иностранным водителям и иностранным грузовым транспортным средствам.

17 апреля Китай ограничил для российских грузоперевозчиков въезд на территорию страны через автомобильный **пункт пропуска** Забайкальск–Маньчжурия десятью фурами в сутки. Это в десять раз меньше реальной пропускной способности этого **пункта пропуска**. Ограничения обернулись многонедельными пробками из фур на выезде из РФ. Такое положение дел сохраняется и сегодня. Российские перевозчики по-прежнему обязаны разгружаться не далее Маньчжурии и незамедлительно, ни с кем не контактируя, покидать страну. Но пробки уменьшились: произошло это из-за того, что импортеры стали отказываться от автодоставки и перенаправлять грузы на железную дорогу и море.

Железная дорога хорошо справляется с нагрузкой. В апреле–мае были недели, когда на выезде из Китая, в Маньчжурии, скапливались очереди из 600–1500 контейнеров (это около 15–30 контейнерных поездов) при заявляемой китайской стороной возможности обработки 50 контейнеров в сутки. Наши китайские коллеги достаточно оперативно ликвидируют эти застои.

Россия также сообщается с Китаем через Монголию. Часть китайских грузов поступает к нам по железнодорожному маршруту Эрлян (КНР)–Наушки (РФ). Трафик по железнодорожному маршруту через погранпереход Эрлян увеличился в несколько раз. Это связано с перебросом на Эрлян европейских грузов, которые ранее шли через территорию Казахстана.

В начале июня Китай из-за вспышки коронавирусной инфекции искусственно ограничил пропускную способность автомобильных **пунктов пропуска** на границе с Казахстаном 20 фурами в сутки. Это популярные автомобильные маршруты со стабильно высоким трафиком. Фурами из Китая через Казахстан доставляются в том числе и заказы граждан с AliExpress и других китайских маркетплейсов в Евросоюз.

Решение ограничить въезд на территорию КНР казахстанским водителям и транспортным средствам породило цепную реакцию. Грузы, которые ранее доставлялись из Китая в Казахстан или транзитом через Казахстан фурами, стали перенаправляться на железную дорогу.

Нагрузка на железнодорожные погранпереходы между Китаем и Казахстаном увеличилась в разы, на выезде из Алашанькоу и Хоргоса образовался коллапс. Борясь с пробками, предприниматели стали перенаправлять европейские грузы с традиционных железнодорожных маршрутов Китай–Казахстан–Россия–Евросоюз на маршрут Китай–Монголия–Россия–Евросоюз. Возросшая на **пункт пропуска** Эрлян нагрузка привела к очередям и смещению графика отправлений составов.

Во избежание очередей через Монголию мы, в свою очередь, перенаправляем грузы российских импортеров на Забайкальск. Сейчас это, по сути, единственный прогнозируемый маршрут для российских грузов. Следует ожидать, что такая ситуация с повышенной нагрузкой на железнодорожную инфраструктуру сохранится до снятия

количественных ограничений на автомобильных пунктах пропуска, а также возобновления гражданского авиасообщения с Китаем.

Игорь Ребельский, учредитель таможенно-логистической компании VIG Trans

<https://www.kommersant.ru/doc/4441912>

КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.06.08; БОРТОВОЕ ПИТАНИЕ ПРИПРАВЯТ КОНКУРЕНЦИЕЙ; КРУПНЫЕ АЭРОПОРТЫ ЗАСТАВЯТ ИМЕТЬ НЕ МЕНЕЕ ДВУХ ХЕНДЛИНГОВЫХ КОМПАНИЙ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) хочет демонополизировать рынок наземного обслуживания в аэропортах. Предполагается, что в крупных гаванях будут работать как минимум две хендлинговые компании, одна из которых независима. Эта идея обсуждалась последние годы с подачи авиаперевозчиков, которые в то же время выступали против практики взимания аэропортами сбора с хендлинговых компаний за пользование инфраструктурой.

ФАС подготовила проект поправок в правила обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах – документ нацелен на демонополизацию рынка услуг наземного обслуживания (хендлинга) в крупных аэропортах. Проект предусматривает обязанность владельцев или операторов аэропортов с годовым пассажиропотоком более 500 тыс. пассажиров (или грузооборотом более 12,5 тыс. тонн) «обеспечить наличие не менее двух операторов, в том числе как минимум одного независимого, по видам услуг, оказание которых возможно в конкурентной среде».

Также предполагается, что владельцы инфраструктуры должны проводить единую ценовую политику на оказание услуг в отношении потребителей, среди которых авиакомпании, операторы, поставщики авиационного топлива, а также другие физические и юридические лица, ведущие деятельность на территории аэропорта.

При этом владельцы аэропортов смогут «взимать с потребителей на договорной основе плату за использование объектов инфраструктуры». В пояснительной записке указывается, что сейчас аэродромное имущество, объекты инфраструктуры аэропорта находятся во владении у главного оператора, который единолично несет все расходы по их содержанию и поддержанию в эксплуатационном состоянии.

Вопрос предоставления доступа к объектам инфраструктуры аэропортов независимым операторам и потребителям услуг поднимался на базе комиссии по транспорту РСПП еще в 2018 году. В материалах говорилось, что монополизация ведет к низкому уровню конкуренции и, соответственно, снижению качества услуг. Также упоминался и инфраструктурный сбор – как платеж, ведущий к росту себестоимости услуг авиаперевозчиков. Тогда Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) предлагала ФАС внедрить именно приведенную в проекте конструкцию с минимум двумя операторами в крупных аэропортах, а также обеспечить бесплатный доступ к инфраструктуре. Некоторые российские аэропорты – в частности, Домодедово, Пулково, Кольцово (Екатеринбург), Платов (Ростов-на-Дону), аэропорты Владивостока, Симферополя и Краснодара – уже несколько лет взимают инфраструктурный сбор с хендлинговых компаний. В нормативно-правовой базе такой сбор не оформлен.

В Шереметьево “Ъ” сказали, что у них уже создана и развивается конкурентная среда в сфере наземного обслуживания (два оператора), топливозаправочной деятельности (три оператора), бортового питания (два оператора), обработке грузов (два оператора) и в других видах деятельности. В Домодедово также говорят, что выступают за равные условия доступа потребителей к объектам инфраструктуры аэропортов и к услугам в аэропортах, в связи с чем аэропорт одним из первых в стране приступил к демонополизации рынка наземного обслуживания. Но на либерализацию рынка хендлинга нужно смотреть шире, считают там: необходимы единые правила, которые бы определяли порядок допуска сторонних операторов к деятельности в аэропорту, закрепили

унифицированные требования к качеству услуг и четко определили ответственность оператора. В законодательстве эти правила отсутствуют. Также в компании призывают учитывать объективную ситуацию на рынке: на сегодня не по всем видам авиационной деятельности существует несколько операторов.

В части сбора за инфраструктуру в Домодедово говорят, что для производства большинства услуг операторам необходимо использовать отдельные объекты инфраструктуры аэропорта: например, для выполнения процедур регистрации пассажира и багажа требуется стойка регистрации, система обработки багажа, доступ к информационным системам аэропорта и каналам связи и прочее. Это должно происходить на платной основе, считают там, поскольку для создания, развития и поддержания работоспособности инфраструктуры затрачиваются финансовые ресурсы. Создавать альтернативную инфраструктуру, необходимую для оказания той или иной услуги авиакомпаниям, в аэропорту неэффективно, а в каких-то случаях и невозможно, заключают в компании: «Так, например, нет возможности установить вторую систему по централизованной заправке воздушных судов, или нет смысла устанавливать операторские стойки регистрации, так как действующее количество стоек полностью обеспечивает проектную пропускную способность аэровокзала».

<https://www.kommersant.ru/doc/4443117>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР КУЗЬМИН; 2020.06.08; БИЛЕТ ДО КАЛИНИНГРАДА; ВСЕМ РОССИЯНАМ СТАЛИ ДОСТУПНЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПОЕЗДКИ В ЗАПАДНЫЙ АНКЛАВ СТРАНЫ

Сняты ограничения на поездки железной дорогой в Калининград и обратно.

В конце марта для борьбы с распространением коронавирусной инфекции правительство пошло на экстренные меры, полностью закрыв границу для перемещения. Был сделан ряд исключений, в том числе для жителей западного анклава страны. Отметка в паспорте о регистрации в Калининградской области позволяла ездить поездами в регион и обратно. Правда, только до тех пор, пока 6 апреля **ОАО «РЖД»** не отменила движение в этом направлении.

Первые после паузы поезда из Москвы и Санкт-Петербурга снова пошли в Калининград 1 июля. Пользоваться ими по-прежнему могли только постоянно проживающие в области граждане. Подписанным **премьер-министром Михаилом Мишустиным** распоряжением это ограничение снято – железнодорожный транзит в регион и обратно стал доступен всем россиянам.

Этим же документом глава правительства расширил список иностранцев, которые могут въезжать в Россию. Для большинства граждан других стран граница закрыта с 18 марта. Теперь исключение сделано обладателям дипломатических и служебных паспортов, с чьими государствами у России заключены соглашения о безвизовых поездках.

Председателем правительства также утверждены правила выделения грантов высшим учебным заведениям на создание инжиниринговых центров, предоставляющих проектно-конструкторские и расчетно-аналитические услуги. Получить господдержку смогут российские организации без долгов по налогам и страховым взносам, не проходящие процедуру ликвидации или банкротства. Максимальный размер гранта в рамках одного соглашения составит 300 миллионов рублей. Средства могут быть направлены на покупку оборудования и программного обеспечения, ремонт помещений, повышение квалификации сотрудников, патентные сервисы и транспортные услуги.

Для получения субсидии высшее учебное заведение представляет программу развития инжинирингового центра, отразив в ней ожидаемый результат от использования гранта.

Минимум на 30 процентов мероприятия программы должны быть профинансированы из внебюджетных источников.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.05.08; В ОНФ ПРЕДЛОЖИЛИ РАЗРЕШИТЬ МОТОЦИКЛИСТАМ ЕЗДИТЬ МЕЖДУ РЯДАМИ; В ОНФ ПРЕДЛОЖИЛИ РАЗРЕШИТЬ МОТОЦИКЛИСТАМ ЕЗДИТЬ МЕЖДУ РЯДАМИ

Чтобы упорядочить движение на дорогах с участием мотоциклистов, стоит, прежде всего, пересмотреть правила дорожного движения, разрешив мотоциклистам езду между полосами, отметил в беседе с «РГ» руководитель рабочей группы ОНФ «Защита прав автомобилистов», **координатор движения «Общество синих ведерок» Петр Шкуматов**. Простое повышение штрафов для мотоциклистов, выезжающих между рядами автомобилей, не даст результата, считает он.

Возможность проезда между рядами автомобилей, чтобы не стоять в пробке, является одним из преимуществ мотоцикла. При этом аварийные ситуации создают далеко не все мотоциклисты, заметил эксперт. Чтобы пресечь действия, которые создают аварийные ситуации, нужно отделить нормальную езду от опасной.

«Сначала нужно доработать ПДД. Прямо разрешить езду между рядами автомобилей и описать, как конкретно должен двигаться мотоциклист между рядами», – сказал Шкуматов. Затем нужно штрафовать тех, кто станет нарушать эти правила.

«Есть мотоциклисты, которые едут со скоростью всего потока, никого не подрезая и не просачиваясь между рядами со скоростью 150 км в час. Таких большинство. Если же образуется затор или замедляется движение, мотоцикл выезжает между рядами и едет с небольшим превышением скорости потока. Это абсолютно нормальная практика, и в ней нет ничего опасного», – пояснил Шкуматов. Но есть и те, которые ездят в междурядье на огромной скорости и создают аварийные ситуации. Таких, наверное, 1% от всех мотоциклистов, заметил он.

Также стоит перестать штрафовать мотоциклистов за выезд на светофоре за стоп-линию, считает Шкуматов. «На светофоре мотоцикл часто останавливается между рядами автомобилей перед стоп-линией, и на старте возникает аварийная ситуация. А нужно, как раз, чтобы мотоцикл проезжал дальше между рядами автомобилей и останавливался дальше. Мотоциклисты стартуют быстро, автомобиль их не догонит. Потому нужно просто разрешить мотоциклистам выезжать за стоп-линию с определенными нюансами», – сказал Шкуматов.

Простое повышение штрафов для всех мотоциклистов не позволит снизить риски аварий. В России довольно крупное сообщество мотоциклистов. Жаль, что они не могут эффективно отстаивать свои интересы, заметил эксперт.

В **Минтрансе** в ответ на запрос «РГ» о том, как министерство оценивает возможность смягчения ПДД для мотоциклистов ответили, что подобных инициатив не поступало, поэтому пока не могут их комментировать.

В конце июля этого года в Госдуме предложили ввести штрафы до 15 тысяч рублей для мотоциклистов и владельцев мопедов за опасное лавирование между рядами. Этот законопроект направлен на обсуждение в правительство.

<https://rg.ru/2020/08/06/v-onf-predlozhili-razreshit-motociklistam-ezdit-mezhdu-riadami.html>

ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2020.06.08; «НЕПОНЯТНО, КАК ЭТИ ДЕНЬГИ ДОЙДУТ ДО АВТОПЕРЕВОЗЧИКОВ». ЭКСПЕРТ О МОДЕРНИЗАЦИИ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

Министерством транспорта совместно с государственной корпорацией ВЭБ.РФ по поручению президента разработана комплексная программа модернизации пассажирского транспорта. Предполагается, что в рамках этой программы до 2030 года в 104 городских агломерациях будет обновлено 75% автобусов и порядка 25% парка городского электротранспорта. Бюджет программы составит 5,1 трлн рублей. Согласно документу, 2,9 трлн рублей будут собраны в качестве платы за проезд. Еще 1,1 трлн рублей должны

выделить регионы. 750 млрд рублей власти направят из федерального бюджета. Внебюджетные инвестиции составят 370 млрд рублей. Реализацию программы почувствуют на себе и пассажиры. Из документа следует, что стоимость проездного на 30 суток не превысит 7% от среднемесячной зарплаты дохода в том регионе, где реализуется программа. Согласно данным Росстата за прошлый год, это 2,46 тыс. рублей в среднем по России. Изменится и схема оплаты проезда: пассажир будет платить не за вход в салон, а за использование всей системы. Тарифы будут регулируемы. Перевозчики станут работать по брутто-контрактам – как в Москве и Петербурге. Брутто-контракты предполагают гарантированную плату за перевозку: деньги перевозчик получает за реализованный километраж вне зависимости от объема пассажиропотока. Необходимость в создании такого рода программы связана с тем, что в России сильно устарел парк общественного транспорта. По оценкам экспертов ПК «Транспортные системы», к 2030 году он устареет уже 80%. 40% автобусов и 57% трамваев нуждаются в замене уже сейчас. Более чем на 90% изношена инфраструктура наземного городского электрического транспорта: рельсы, контактные сети. По мнению Михаила Якимова, профессора МАДИ, в данный момент при реализации положений национального проекта «Безопасные и качественные дороги» сложилась довольно странная ситуация:

«Были продекларированы планы обновления парка автобусов и электротранспорта, объявлены суммы субсидий через бюджетные трансферты, а также через государственную транспортную лизинговую компанию на обновление подвижного состава. Примерно понятно, как будут перемещаться эти межбюджетные трансферты. Но совершенно непонятно, как в конечном итоге эти деньги дойдут до конечных автоперевозчиков. А главное, что не существует каких-либо документов или открытых источников, из которых субъект малого предпринимательства мог бы спрогнозировать возможность получения для себя субсидий на приобретение подвижного состава. Из-за этого частный автоперевозчик не может прогнозировать свои будущие расходы с учетом федеральных субсидий и, соответственно, отказывается в участии в конкурсных процедурах на значительные объемы перевозок.

Конкурсы на обслуживание маршрутов регулярного сообщения в городских агломерациях объявляются органами местного самоуправления. И перевозчик участвует именно в этих конкурсных процедурах. С другой стороны, заявками на получение субсидий занимаются региональные власти конкретного субъекта, которые никак не связаны с объявляемыми муниципальным образованием конкурсными процедурами и свои действия не согласуют с органами местного самоуправления.

В итоге мы уже сейчас можем наблюдать довольно странные ситуации в тех регионах, которые названы пилотными регионами. В частности, в городе Перми субсидии на приобретение подвижного состава через государственную транспортную лизинговую компанию получило подмосковное предприятие. А местное муниципальное транспортное предприятие МУП «ПермГорЭлектроТранс» такой субсидии не получила. Хотя оба эти перевозчика – и частный перевозчик из Подмосковья, и муниципальное предприятие – было участником конкурсных процедур на заключение оборота контрактов и каждая получила свою долю маршрутов для будущего пятилетнего обслуживания».

<https://fedpress.ru/expert-opinion/2552472>

РБК; ЕВГЕНИЙ КОРШУНОВ; 2020.06.08; КАК «АВТОБАН» СОЗДАЛ «УМНУЮ» СИСТЕМУ УПРАВЛЕНИЯ МАШИНАМИ; КАК «АВТОБАН» СОЗДАЛ «УМНУЮ» СИСТЕМУ УПРАВЛЕНИЯ МАШИНАМИ

«Автобан» – одна из трех крупнейших дорожно-строительных компаний России с долей рынка 9,2%. Объем контрактов – 330 млрд руб. Компетенции – дорожное строительство, инжиниринг, инвестирование, ГЧП и эксплуатация дорог

Задача

Как активному участнику реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», «Автобану» необходимо было организовать эффективный и прозрачный контроль техники и механизмов, мониторинг дорожно-строительных работ в режиме реального времени.

Предпосылки и мотивация

В распоряжении «Автобана», одного из ключевых подрядчиков **Федерального дорожного агентства** и госкомпании «Автодор», имеется большой парк собственной и арендованной специализированной техники. Более 6 тыс. работников холдинга строят дороги в пяти федеральных округах России. Многие строительные площадки разделены тысячами километров, что делает контроль за техникой весьма дорогим и сложным. Ситуация усложняется отсутствием единого стандарта контроля выполненных работ у «Автобана» и у подрядчиков.

Решение

«Автобан» совместно с консалтинговой компанией KPMG создал концепт системы «умного» управления машинами и механизмами, включающий телематические системы, 3D-системы, мобильное приложение и агрегатор сторонней техники.

Реализация

«Автобан» оборудовал корпоративный автопарк телематическими системами, включающими спутниковый мониторинг GPS/ГЛОНАСС, датчики, специальные устройства и софт. Система позволяет в любой момент времени отслеживать местоположение, скорость, количество топлива, состояние любой машины.

С помощью сверхчувствительных датчиков, фиксирующих вибрацию при работе двигателя, можно с точностью до секунды знать, сколько работал тот или иной экскаватор, бульдозер либо другая техника, сколько и за какое время было выполнено земляных работ.

3D-комплексами «Автобан» оснастил экскаваторы, грейдеры и бульдозеры. Такой комплекс позволяет машине функционировать почти в режиме автопилота: сам выстраивает оптимальную скорость, траекторию движения, градусы поворота; водитель лишь слегка корректирует при необходимости. Мобильное приложение позволяет создавать задания, оперативно вносить данные о состоянии проектов, о поступлении и расходе материалов.

Результат

Контроль в режиме реального времени выявляет все незапланированные задачи и переделки, которые раньше не фиксировались в отчетах. При контроле каждой машины перепробег, перерасход работы техники и использования топлива стремятся практически к нулю.

Телематические системы окупались в течение первого же года после установки. Затраты на большинство земляных работ снизились на 30%, в разы сократилось время на составление отчетов. Сформированы единые прозрачные правила работы с партнерами. Данные мониторинга техники всегда могут быть предъявлены партнеру в случае расхождений в оценке проведенных работ.

«Представленное решение выводит дорожное строительство на более высокий уровень эффективности, – рассказывает руководитель направления цифровых трансформаций и финансовый директор группы компаний «Автобан» Юлия Штрек. – Базовая автоматизация учета в нашей отрасли уже исчерпала свой ресурс. Новый подход повышает эффективность бизнеса в среднем на 5-10%».

Максимально цифровая трансформация способна повысить эффективность бизнес-процессов на 30%. «Большинство крупных компаний в отрасли прошли или проходят через фазу автоматизации, и теперь перед нами стоит задача сделать следующий шаг – цифровизировать сам бизнес», – говорит Юлия Штрек.

Планы и перспективы

В планах «Автобана» внедрение решения на базе искусственного интеллекта и больших данных, которое позволит отслеживать любые отклонения от плана, связанные с ошибками сотрудников, а также ввести более долгосрочное планирование и максимально эффективно распределять ресурсы. Разработкой занимается дочерняя структура холдинга, резидент Московского инновационного кластера «Автобан Digital». Сейчас идет тестирование решения на собственных проектах, в дальнейшем «Автобан» видит большие перспективы его использования другими игроками строительного рынка и операторами крупных автопарков специализированной техники.

Подписывайтесь на Telegram-канал РБК Тренды и будьте в курсе актуальных тенденций и прогнозов о будущем технологий, эко-номики, образования и инноваций.

<https://trends.rbc.ru/trends/innovation/cmrm/5efb61cf9a79473fc30fec6a>

РБК; ДАДА ЛИНДЕЛЛ, СЕРГЕЙ СОБОЛЕВ; 2020.05.08; ПРИ ЗАКРЫТЫХ ГРАНИЦАХ В РОССИЮ ЗА ТРИ МЕСЯЦА ПРИЕХАЛИ 0,5 МЛН ЧЕЛОВЕК

Во втором квартале этого года, когда в разгар пандемии Россия закрыла свои границы, в страну приехали более 500 тыс. иностранцев. Подавляющее большинство из них были сотрудниками транспортных компаний

Пограничная служба ФСБ опубликовала на сайте федеральной статистики данные за второй квартал 2020 года о въезде иностранцев в Россию и выезде соотечественников за рубеж. Именно на этот период пришелся разгар пандемии коронавирусной инфекции.

Власти России с 27 марта остановили авиасообщение с другими странами (разрешались только эвакуационные рейсы, чтобы вернуть соотечественников на родину, и отдельные рейсы по поручению правительства). С 30 марта были закрыты также сухопутные и морские границы. Ограничения частично были сняты лишь в июне. С туристическими целями граждане России сейчас могут летать лишь в Турцию, Великобританию и Танзанию. Готова принимать российских туристов Черногория.

В апреле–июне 2020 года в Россию тем не менее прибыли более 509 тыс. иностранных граждан, свидетельствуют данные погранслужбы ФСБ. По сравнению с аналогичным периодом 2019 года число прибывших в Россию снизилось в 17 раз. Годом ранее это были почти 8,7 млн человек.

Две трети иностранцев, приехавших в Россию в разгар пандемии были гражданами пяти государств: Казахстана, Украины, Белоруссии, Узбекистана, а также Филиппин. Из этой республики в Юго-Восточной Азии в апреле–июне приехали 34,2 тыс. человек. Все они были обслуживающим персоналом транспортных средств.

Такую цель – обслуживающий персонал транспортных средств – декларировали при пересечении границы подавляющее большинство прибывших во втором квартале 2020 года иностранцев – всего 437,5 тыс. человек. Введенный запрет на пересечение границы не распространялся на водителей грузовиков, экипажей речных и морских судов, поездных и локомотивных бригад международного сообщения.

С частными поездками в разгар пандемии в России прибыли 54,6 тыс. иностранцев, с деловыми целями – 11,9 тыс., транзитом – 1,7 тыс. Переехали в Россию на постоянное место жительства почти 1,4 тыс. человек. Примечательно, что годом ранее с такой целью границу России пересек лишь 171 человек.

Въездной туристический поток в России снизился до нуля. В апреле–июне 2019 года иностранцы совершили почти 1,5 млн туристических поездок в Россию.

В свою очередь в другие страны в апреле–мае 2020 года выехали почти 442 тыс. россиян, следует из данных погранслужбы ФСБ. Больше половины из них отправились в Финляндию, Казахстан, Украину, Китай и Абхазию. Въездной поток снизился в 27 раз: во втором квартале 2019 года границу пересекли более 12,8 млн граждан РФ.

Как и в случае с въездом, в основном это был обслуживающий персонал транспортных средств – свыше 314 тыс. человек. С частными целями за границу отправились 98,2 тыс. соотечественников, по делам – 17,8 тыс., почти 3,9 тыс., пересекших границу, были военнослужащие, 78 человек уехали из страны на новое постоянное место жительства.

Еще 109 человек в апреле–июне 2020 года указали на границе, что отправляются за рубеж с туристическими целями. 42 таких туриста, как следует из данных погранслужбы ФСБ, отправились в Молдавию, по 12 – на Кипр и в Турцию, 9 – в Узбекистан.

Только в апреле за границу отправились сотни россиян, сообщил ранее РБК на основе данных зарубежных статистических служб. Например, в Южной Корее в апреле побывали 1223 россиянина. Большинство из них, по данным местной статистики, были членами морских экипажей.

<https://www.rbc.ru/society/05/08/2020/5f2a909e9a794738f1fef04f>

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.05.08; В ПЕРВЫЙ ДЕНЬ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ РЕЙСОВ ИЗ МОСКВЫ УЛЕТЕЛИ БОЛЕЕ 2 ТЫС. ЧЕЛОВЕК

1 августа, в первый день частичного возобновления полетов за границу, из Москвы вылетели более 2,3 тыс. пассажиров. Почти половина пассажиров пришлось на «Аэрофлот», который начал рейсы в Лондон и Стамбул

1 августа, в первый день частичного возобновления международного сообщения, из столичных аэропортов вылетели свыше 2,3 тыс. пассажиров, а прилетели 2,1 тыс. человек. Об этом РБК рассказал источник в профильном ведомстве.

Эти данные совпадают со статистикой, которую РБК предоставили в аэропортах Домодедово и Внуково, а также «Аэрофлот» – единственная авиакомпания, которая сейчас выполняет регулярные рейсы за рубеж из Шереметьево, крупнейшего российского аэропорта. Другие российские и иностранные авиакомпании пока не летают из Шереметьево, представитель самого аэропорта отказался раскрыть данные о международных полетах.

Откуда больше всего летают за рубеж

Россия официально возобновила авиасообщение пока с тремя странами – Турцией, Великобританией и Танзанией. Сейчас авиакомпании выполняют рейсы только из Москвы в Лондон и Стамбул. Открытие полетов в Танзанию допускала Utair, но пока ни одного рейса из России в эту страну нет.

Представитель «Аэрофлота» сообщил РБК, что 1 августа перевез в Стамбул 959 человек, в Лондон – 450. По данным источника РБК в профильном ведомстве, как раз около половины от общего числа перевезенных пассажиров за рубеж пришлось на вылеты из Шереметьево. Примерно столько же человек прилетели в этот же аэропорт в первый день возобновления полетов, добавил он. В 2019 году авиакомпания «Аэрофлот» перевезла около 30% всех пассажиров внутренними и международными рейсами из России (37,2 млн человек), а одноименная группа (помимо «Аэрофлота», в нее входят компании «Россия», «Победа» и «Аврора») – 47% (60,7 млн человек).

Из Домодедово 1 августа вылетели 219 человек, прилетели – 203 пассажира, рассказал РБК представитель аэропорта. Год назад, 1 августа 2019 года, Домодедово обслужило 43,8 тыс. пассажиров (вылет и прилет). Базовый перевозчик аэропорта – S7 – возобновит международные рейсы только с 10 августа, сейчас из Домодедово летают турецкая Pegasus Airlines и британская British Airlines.

Из Внуково в тот же день за рубеж регулярными рейсами улетели 834 пассажира, а прилетели 627 человек. «В прошлом году, 1 августа 2019 года, пассажиропоток на международных воздушных линиях аэропорта (вылет и прилет) по итогам суток составил около 15 тыс. человек», – рассказал представитель аэропорта. Базовый перевозчик аэропорта – «Победа» – возобновил рейсы в Стамбул с 1 августа, кроме того, из Внуково выполняет регулярные рейсы и Turkish Airlines.

После 1 августа число пассажиров, улетевших за границу, пока значительно не меняется: так, 2 августа из Внуково вылетели 824 человека, Домодедово – 318 человек. РБК направил запрос в **пресс-службу** «Аэрофлота». Представитель **Росавиации** отказался от комментариев.

Как возобновляются полеты за рубеж

Несмотря на возобновление полетов, пока полностью восстановить сообщение даже на разрешенных направлениях перевозчикам не удастся. «Аэрофлот» еще до старта полетов стал отменять рейсы в Лондон и Стамбул. В Лондон число рейсов с пяти в сутки сократилось до одного-двух, в Стамбул – с пяти до трех в день. Источник РБК пояснял, что в Лондон рейсы сокращаются из-за незначительного спроса. К этому привели 14-дневный карантин для россиян по прилете в Великобританию и отсутствие условий для «нормального транзита» – большинство стран до сих пор не принимают россиян, поэтому Лондон нельзя использовать для пересадки при полете в другие города.

Международные регулярные и чартерные рейсы были приостановлены российскими властями 27 марта из-за пандемии коронавируса. 24 июля глава правительства **Михаил Мишустин** объявил о частичном возобновлении полетов с 1 августа. С 10 августа будут возобновлены полеты в Анталию, Бодрум и Даламан.

Глава Минтранса Евгений Дитрих ранее анонсировал, что Россия ведет переговоры еще с 30 государствами о возобновлении полетов. Москва возобновит регулярное сообщение со Швейцарией с 15 августа, о готовности открыть свои границы для россиян заявили и власти Черногории. В ближайшее время, по данным РБК, Россия может объявить об открытии полетов на Мальдивы и в Объединенные Арабские Эмираты. Источник ТАСС говорил о возможности открытия сообщения с Южной Кореей.

<https://www.rbc.ru/society/05/08/2020/5f2940a69a794735a89e7886?from=newsfeed>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВАЛЕРИЙ БУДУМЯН; 2020.05.08; ЦИФРОВОЙ КОНТРОЛЬ УЖЕСТОЧИТСЯ

В рядах виртуальных «инспекторов» ожидается пополнение

В 20 крупных российских городах в рамках законопроекта, разработанного **Минтрансом России**, началось тестирование онлайн-тахографов. Сначала ими планируется оснастить новые автобусы и троллейбусы. Основное назначение тахографа остается прежним – следить за режимом труда и отдыха водителя и за соблюдением им скоростного режима. Правда, с одной оговоркой: если система правильно «поняла», что произошло нарушение, она сможет автоматически выписать штраф нарушителю. Но пока идет тестирование, никого штрафовать не будут.

В начале июня ФБУ «**Росавтотранс**» провело онлайн-совещание по вопросу реализации пилотного проекта по внедрению тахографов нового поколения. В мероприятии приняли участие представители **Минтранса России**, Государственной транспортной лизинговой компании, эксперты, представители организаций – производителей автобусов и троллейбусов, компаний – изготовителей тахографов и другие специалисты. В процессе обсуждения были, в частности, рассмотрены вопросы, касающиеся необходимости доработки программного обеспечения тахографов для осуществления автоматической передачи данных в информационную систему.

– Введение в эксплуатацию онлайн-тахографов упростит процедуру контроля за соблюдением режима труда и отдыха водителем, – подчеркнул генеральный директор ФБУ «Рос–

автотранс» **Алексей Двойных**. – Информация, полученная при использовании такого тахографа, имеет юридическую силу. Главное отличие онлайн-тахографа от обычного в том, что он будет подсоединен к всемирной паутине и, таким образом, отпадет необходимость вручную проверять показания прибора. Тахограф будет в режиме реального времени передавать необходимую информацию в надзорные органы.

Как отметил **Алексей Двойных**, новый вид контроля будет содействовать устранению возможных недочетов в действующих законодательных нормах. На основании показателей новых устройств появится возможность проводить анализ реальной ситуации и корректировать нормативно-правовые акты в части тахографического контроля.

Впрочем, введение в эксплуатацию нового контролирующего оборудования, как и вообще всего нового в автотранспортной отрасли, вызывает различную реакцию у будущих потребителей. Мнения, высказанные относительно внедрения онлайн-тахографов, тоже оказались неоднозначными. К примеру, автоюрист Сергей Радько считает, что новый способ измерения скоростного режима может отличаться от данных, полученных с дорожных камер видеонаблюдения. А если данные не совпадут, какому из виртуальных «инспекторов» верить, задается вопросом эксперт? По его мнению, для вынесения штрафа за превышение скорости онлайн-тахографы должны будут получить специальные сертификаты, которые приравняют их к камерам видеофиксации, используемым ГИБДД. Было также отмечено, что точность измерения скорости должна быть безупречной, а спутниковый сигнал, с помощью которого онлайн-тахограф будет определять скорость транспортного средства, допускает большую погрешность. Плюс есть опасения по поводу дороговизны новых приборов.

С этим мнением в какой-то мере солидарен управляющий компанией «Биржа грузоперевозок ATI.SU» Святослав Вильде. Он, в частности, отметил, что теоретически онлайн-тахографы – нововведение полезное. Оно должно существенно повысить безопасность на дорогах. При правильной организации всего процесса ГИБДД сможет оперативно реагировать на нарушения режима труда и отдыха водителя, появится возможность остановить его на дороге в тот момент, когда он серьезно устал и представляет опасность для других участников движения, но еще не совершил роковую ошибку. С используемых сейчас онлайн-тахографов данные поступают гораздо позже, когда исправить уже ничего нельзя.

Что же касается штрафов за превышение скорости, то вряд ли это станет распространенной практикой. В любом случае для отрасли это не принципиально – любителей погонять на фурах не много.

– А вот что принципиально, так это расходы на переоборудование и обслуживание системы, – подчеркнул Святослав Вильде, – ведь планируется, что расходы эти возьмут на себя перевозчики, включая текущие платежи за передачу данных по сотовым сетям. Поскольку речь идет о всеобщей безопасности на дорогах, государство могло бы как минимум частично, а лучше полностью компенсировать стоимость переоборудования. На данном этапе получается, что перевозчикам придется самим платить за то, что их будут дополнительно контролировать. Ситуация в отрасли и так непростая, а новые меры приведут к дополнительной финансовой нагрузке на перевозчиков, многие из которых и так работают на грани рентабельности.

Своим мнением поделился и автоэксперт Игорь Моржаретто. Он отметил, что тахографическое нововведение пока распространяется на новые автобусы и троллейбусы. Но недалек тот день, когда системы будут установлены практически на всем автомобильном транспорте. Но как быть, если водитель застрял в пробке? Он вроде и не спит, но и не работает толком. И погода может измениться, и стоянок для отдыха по пути может не оказаться. А тахограф между тем работает по своему четкому графику.

О влиянии тех же пробок и других не зависящих от водителя обстоятельств свое мнение высказал и председатель Ассоциации организаций в сфере развития тахографического контроля «Рустахоконтроль» Геннадий Мирошин. Он считает, что если сегодня инспектор ГИБДД, принимая решение о вынесении штрафа, может в случае незначительных нарушений пойти водителю навстречу, то в онлайн-режиме такие обстоятельства учтены, скорее всего, не будут.

Среди экспертов, высказавшихся относительно использования онлайн-тахогрфов, есть и те, кто к этому нововведению вообще относится со скепсисом. Президент ассоциации «Грузавтотранс» Владимир Матягин считает, что решить проблему несоблюдения режима труда и отдыха с помощью новых устройств не получится. Он отметил, что в России зафиксирована масса случаев, когда не работают даже обычные тахографы. Так откуда уверенность в том, что будут использоваться тахографы, работающие в онлайн-режиме? Сегодня на рынке более 50% перевозчиков игнорируют все законы и правила. Если эту проблему не решить, то онлайн-тахогрфы будут устанавливать только крупные, публичные компании, которые, впрочем, и так следят за режимом труда и отдыха водителей. Конечно, есть пример использования новой системы в Европе, где полиция останавливает грузовики в случае получения оперативных данных о нарушении норм режима труда и отдыха. Но таких фактов не много, поскольку в странах Евросоюза тахограф «привязан» к почасовой оплате труда и является не только контролирующим устройством, но и социальным инструментом, защищающим водителя от злоупотреблений со стороны работодателя. Это во-первых. А во-вторых, большую часть европейских стран можно пересечь в течение одной рабочей смены. Соответственно, и утомляемость у водителей намного меньше.

Но, как бы там ни было, работы по оснащению новой техникой отечественного автомобильного транспорта начались, и в этом процессе активное участие принимают предприятия – изготовители нового оборудования. В частности, группа компаний «ШТРИХ-М» – лидер рынка контрольно-кассовой техники и систем автоматизации транспорта.

– Сейчас онлайн-тахогрфы тестируются на предмет передачи данных с устройства в автоматизированную информационную систему «Тахографический контроль», – отметила заместитель генерального директора по автоматизации транспорта группы компаний «ШТРИХ-М» Валентина Усачева. – Тахографы с модемом мы производим с 2013 года, после выхода приказа **Минтранса России** № 36 о требованиях к тахографам, устанавливаемым на транспортных средствах. Вообще же «ШТРИХ-М» выпускает разные модели тахографов – не передающие данные; передающие данные по каналу GPRS. Тахографы с GPRS-модемом способны передавать данные на сервер, который будет задействован при активации тахографа. Это очень удобно для перевозчика, поскольку, кроме данных о нарушениях труда и отдыха, с карты водителя скачиваются его данные. Вся информация согласно приказу **Минтранса России** должна храниться у перевозчика в течение одного года и один раз в 28 дней обновляться.

Как отметила Валентина Усачева, поскольку онлайн-тахогрфы являются основной частью государственной автоматизированной информационной системы тахографического контроля, компания уже провела интеграцию с прототипом этой системы и готова приступить к реализации пилотного проекта по передаче данных. Кроме того, в рамках пилотного проекта будет осуществляться интеграция с изделиями, которые определяют состояние водителя. Речь о специальном браслете. Он прикрепляется к руке водителя и контролирует его физическое состояние. Тахограф в свою очередь принимает информацию, поступающую с браслета, и если водитель близок к моменту засыпания, то устройство одновременно с передачей данных на сервер соответствующим звуковым сигналом может проинформировать водителя, а также вывести на экран информацию, через какой промежуток времени водителю необходимо отдохнуть.

– Очень важным для перевозчиков является то, что выход в свет законопроекта об онлайн-тахогрфах не помешает использовать тахографы без возможности передачи данных до конца их срока использования, то есть примерно до 2026 года, – подчеркнула Валентина Усачева. – Что касается нас, то если у заказчика будет желание, «ШТРИХ-М» может сделать апгрейд этих тахографов. Если же перевозчик захочет сразу

перейти на использование онлайн-тахографов, то разработчики «ШТРИХ-М» сменят в своих тахографах интерфейсную плату, обновят программное обеспечение и тахограф обретет новое лицо.

Законопроект об онлайн-тахографах, подготовленный **Минтрансом России**, планируется внести в Правительство РФ осенью 2020 года. Предполагается, что в Москве и Подмосковье он вступит в силу через год после принятия и через два – в остальных регионах.

<http://transportrussia.ru/item/5709-tsifrovoy-kontrol-uzhestochitsya.html>

ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2020.05.08; МИИТ БУДЕТ РАЗВИВАТЬ ЦИФРОВОЙ УНИВЕРСИТЕТ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

Проект по взаимодействию регионов, организаций реального сектора экономики, вузов и научных организаций будет создан на базе Сахалинского государственного университета **Российский университет транспорта (МИИТ)** стал участником проекта «Дальневосточный цифровой мультиуниверситет». Меморандум о его создании был подписан 23 июля.

Дальневосточный цифровой мультиуниверситет – это проект по взаимодействию регионов, организаций реального сектора экономики, вузов и научных организаций. Он будет создан на базе Сахалинского государственного университета (СахГУ) при участии 14 ведущих российских вузов, в числе которых Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова (МГУ), Санкт-Петербургский государственный университет (СПбГУ), Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики» (НИУ ВШЭ), Томский государственный университет (ТГУ), **Российский университет транспорта (МИИТ)**.

Проект был инициирован правительством Сахалинской области. «Основная идея – удержать молодежь, талантливых ребят в регионе. Каким образом можно удержать? Только если мы сможем предложить им получить здесь высококлассное образование, которое будет в дальнейшем активно востребовано работодателями», – отметила врио ректора СахГУ Мария Ганченкова.

Как подчеркнул во время онлайн-церемонии подписания меморандума о создании мультиуниверситета глава Минобрнауки Валерий Фальков, проект позволит осуществлять подготовку специалистов с более широким кругом знаний, а также станет важным шагом для развития межвузовского партнерства не только в образовательной, но и научной сфере.

«Усиление интеграции в университетах будет способствовать достижению целей национальных проектов «Наука» и «Образование», – добавил он.

Планируется, что в результате реализации проекта жители Дальнего Востока получат доступ к передовым научным и образовательным достижениям, перспективным методикам и инновационным образовательным технологиям ведущих российских университетов и научных центров мирового уровня. В перспективе мультиуниверситет позволит заложить основу для формирования новых научных школ и технологических центров на Дальнем Востоке, а наработанные практики могут быть использованы на территории других регионов страны.

Первым этапом в реализации проекта станет программа двух дипломов. У сахалинских студентов появится возможность получать знания в московских, петербургских, томских вузах, не покидая островного региона. Выпускники получают диплом о высшем образовании СахГУ и диплом о профессиональной подготовке вуза-партнера.

По словам ректора **РУТ (МИИТ) Александра Климова**, сотрудничество с университетом транспорта в рамках проекта мультиуниверситета – это польза для развития транспортной системы в целом и транспортной инфраструктуры страны. **РУТ (МИИТ)** уже имеет

богатый опыт взаимодействия с иностранными вузами-партнерами по программам двойного диплома.

https://gudok.ru/content/science_education/1530425/

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА, АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.06.08; МЭРИЯ МОСКВЫ ЗАКРОЕТ ЕДИНСТВЕННЫЙ В РОССИИ МОНОРЕЛЬС ИЗ-ЗА НЕЭФФЕКТИВНОСТИ; У ВЕТКИ 39 ПОСТОЯННЫХ ПАССАЖИРОВ ПРИ ЕЖЕГОДНЫХ ЗАТРАТАХ НА СОДЕРЖАНИЕ В 800 МЛН РУБ.

Правительство Москвы в ближайшее время закроет монорельсовую дорогу, которая входит в систему метрополитена и обозначается на схеме метро как ветка № 13. Об этом «Ведомостям» рассказали три чиновника мэрии. Точная дата закрытия еще не определена, произойдет это скорее всего в августе, уточняют два собеседника. Весьма вероятно, что мэрия официально объявит о закрытии всего лишь на длительный ремонт, но перезапущен монорельс уже не будет, уверяет один из собеседников. Монорельс работает с 2004 г.

«Обсуждаются разные варианты судьбы монорельса, но пока решений не принято», – говорится в ответе на запрос «Ведомостей», подготовленном пресс-службами ГУП «Московский метрополитен» и департамента транспорта Москвы. «Постоянные популистские заявления на эту тему уже надоели», – сказано в ответе.

«Эксплуатация монорельса очень затратна, и такой вид транспорта бесперспективен. Его эксплуатация обходится в 800 млн руб. в год, это значительная сумма, особенно в условиях пандемии, когда все мы все силы направляем на то, чтобы не замедлять развитие основных видов транспорта, – говорится в ответе на запрос. – Монорельс в год перевозит всего 1,5 млн пассажиров – столько же составляет трафик МЦК за три дня. А основные городские виды транспорта перевозят в сутки 19 млн человек». Даже неловко называть цифры: у монорельса 39 постоянных пассажиров, именно столько карт «Тройка» мы видим, владельцы которых пользуются монорельсом более 20 дней в месяц, рассказал представитель метрополитена.

Московский монорельс – единственный в России, использующийся как вид городского транспорта, и один из трех в Европе. Другие два работают в немецких Дортмунде и Вуппертале. Монорельсовые поезда в мире чаще используется для перевозки пассажиров по территории крупных аэропортов или между аэропортами и городами, а также в парках развлечений. Идею построить в Москве монорельс как модный вид транспорта выдвинул и реализовал предыдущий мэр Юрий Лужков. Монорельс обошелся городскому бюджету в 6,3 млрд руб. Ветка длиной 4,7 км проходит от ул. Милашенкова до ул. Сергея Эйзенштейна по эстакаде на высоте 6 м. Всего на ветке шесть станций.

Поезд для монорельса с подачи Лужкова разработал Московский институт теплотехники, главный разработчик российских межконтинентальных ядерных ракет. В том числе поэтому монорельс так дорого содержать: единичные экземпляры поездов дороги в эксплуатации, запчасти для них тоже уникальны и обходятся дорого, говорит городской чиновник. Для монорельса было поставлено 10 поездов, в рабочем состоянии находится всего четыре, впрочем, и они справляются с пассажиропотоком, добавляет источник «Ведомостей». Подвижной состав монорельса устарел и новый купить невозможно, сказал представитель метрополитена.

Чиновники мэрии уже много лет говорят о неэффективности монорельса. Но закрывать его мэрия не решалась из опасений, что это вызовет недовольство жителей, указывает чиновник. Решение о закрытии ранее уже принималось, но потом в последний момент отменялось, добавляет он. Востребованность монорельса особенно упала в 2016 г. после открытия МЦК и продления Люблинско-Дмитровской ветки метро на север. В 2017 г. его перевели в так называемый экскурсионный режим: поезда стали ходить раз в полчаса, ранее ходили каждые несколько минут.

«Монорельсовая дорога – это один из самых уникальных транспортных объектов России, некий памятник волонтаризму времен Лужкова, который взял и построил эту дорогу, хотя экономически в этом районе целесообразнее было построить трамвайную линию», – говорит член общественного совета при **Минтрансе** Кирилл Янков. Плюс монорельса в том, что он в отличие от автобусных и трамвайных маршрутов пересекает Октябрьскую железную дорогу, добавляет эксперт. Монорельс можно было бы и сохранить, но при условии снижения эксплуатационных расходов, отмечает он.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/08/05/836037-zakroet-monorels>

На ту же тему:

<https://www.kp.ru/online/news/3967775/>

<https://www.kp.ru/online/news/3968160/>

ПРАЙМ; 2020.06.08; КАБМИН РФ ОБСУДИТ ВЫДЕЛЕНИЕ СРЕДСТВ РЕГИОНАМ НА РЕМОНТ ДОРОГ И МОСТОВ

Правительство РФ в четверг обсудит выделение средств регионам на ремонт дорог и мостов, сообщила **пресс-служба** кабмина.

«На заседании планируется рассмотреть следующие вопросы:... О выделении **Росавтодору** из резервного фонда Правительства Российской Федерации в 2020 году бюджетных ассигнований на предоставление бюджетам субъектов Российской Федерации иных межбюджетных трансфертов на финансовое обеспечение дорожной деятельности», – говорится в сообщении.

Отмечается, что принятие проекта распоряжения, в частности, позволит в 2020 году привести в нормативное состояние автомобильные дороги регионального, межмуниципального и местного значения, а также позволит обеспечить ремонт аварийных мостов.

https://1prime.ru/state_regulation/20200806/831876672.html

ТАСС; 2020.05.08; СЕВЕРНАЯ ОСЕТИЯ ПОЛУЧИЛА ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ 450 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ

Северная Осетия благодаря положительным итогам работы по **нацпроекту** в 2019 году получила из резервного фонда правительства РФ дополнительные 450 млн рублей. Об этом сообщили в среду ТАСС в **пресс-службе** комитета дорожного хозяйства республики.

«Учитывая положительные итоги выполнения дорожниками Северной Осетии программы работ 2019 года, правительством Российской Федерации принято решение выделить республике в 2020 года дополнительно 450 млн рублей из резервного фонда правительства РФ», – сказал собеседник агентства.

Средства будут направлены на три объекта на региональных дорогах: начало реконструкции двух мостов через реку Терек у селения Фарн на автодороге Архонская – БМК – Хумалаг – «Кавказ» и через реку Урсдон на автодороге Красногор – Николаевская, а также на продолжение строительства объезда селения Мичурино по автомобильной дороге Владикавказ – Ардон – Чикола – Лескен 2.

Работы на объектах начнутся уже в этом году и будут завершены в 2021-м.

По данным **пресс-службы**, Северная Осетия входит в пятерку регионов Российской Федерации, в которых до любого населенного пункта можно добраться по дорогам с твердым покрытием.

<https://tass.ru/ekonomika/9127019>

ТАСС; 2020.05.08; ГЛАВА ЗАБАЙКАЛЬЯ ЗАПРЕТИЛ ВЛАСТЯМ ЧИТЫ ПРИНИМАТЬ НЕКАЧЕСТВЕННО ОТРЕМОНТИРОВАННЫЕ ДОРОГИ

Губернатор Забайкальского края Александр Осипов поручил администрации Читы штрафовать подрядчиков за некачественно выполненные дорожные работы и запретил принимать подобные объекты, сообщила в среду **пресс-служба** правительства региона.

«Я поручил, чтобы к тем подрядчикам, которые не соблюдают качество дорожных работ, применялись все возможные штрафные санкции и виды ответственности. Принимать городским властям некачественные работы запрещаю. Задача городского заказчика – принять объекты, которые будут служить годами», – приводятся в сообщении слова главы региона.

Такое распоряжение Осипов дал после осмотра объектов, которые готовятся к сдаче по улицам Гончарова, Верхнеудинская, Шилова, Таежная, а также улично-дорожной сети перекрестка улиц Костюшко-Григоровича и Журавлева.

В 2020 году Забайкальский край получит дополнительно 223 млн рублей на восстановление дорожного хозяйства по национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Средства пойдут на контрактацию объектов, которые планируется отремонтировать в 2021 году.

<https://tass.ru/obschestvo/9124739>

РИА НОВОСТИ; 2020.05.08; РОССИЯ СНЯЛА ЗАПРЕТ НА БЕЗВИЗОВЫЙ ВЪЕЗД ИНОСТРАНЦЕВ ДЛЯ КОМАНДИРОВОК

Премьер-министр России **Михаил Мишустин** подписал распоряжение о снятии ограничений на безвизовый въезд в Россию иностранцев для краткосрочных командировок, документ опубликован на сайте правительства.

«Разрешается безвизовый въезд в Россию иностранцев для краткосрочных командировок. Речь идёт об обладателях дипломатических или служебных паспортов из стран, с которыми действуют соглашения о безвизовых поездках», – говорится в пояснительной записке к документу.

<https://ria.ru/20200805/1575383171.html>

ТАСС; 2020.06.08; ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГИ «ОБХОД ХАБАРОВСКА» ДОФИНАНСИРУЮТ НА 1,8 МЛРД РУБЛЕЙ

Хабаровский край получит 1,8 млрд рублей на реализацию проекта строительства дороги в обход Хабаровска. Об этом сообщается на сайте регионального правительства в четверг.

В июне **вице-премьер** – полномочный представитель **президента РФ** в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрий Трутнев раскритиковал работу строительного блока правительства Хабаровского края над инфраструктурными объектами в регионе.

«Важный транспортный проект, который позволит вывести транзитные грузовые потоки за пределы краевой столицы и разгрузить центральные улицы города – «Обход Хабаровска». Регион получит на ускорение реализации проекта 1 млрд 800 млн рублей. Это позволит к концу текущего года обеспечить показатели готовности трассы на уровне 73,5% и завершить работы на объекте в 2021 году», – приводятся в сообщении слова **и. о. министра транспорта** и дорожного хозяйства региона Максима Прохорова.

Средства поступят из федерального бюджета.

Дорога в обход Хабаровска – крупнейший транспортный проект на Дальнем Востоке, реализуемый на условиях государственно-частного партнерства. Концессионное соглашение по нему сроком на 15 лет в декабре 2016 года подписали правительство края и региональная концессионная компания (консорциум Газпромбанка и производственной строительной фирмы «ВИС»). Строительство дороги началось в 2017 году, сдать ее планировали осенью 2020 года.

Строящаяся дорога станет первой в Хабаровском крае, движение по которой будет разрешено с максимальной скоростью до 120 км в час, пропускная способность составит до 25 тыс. автомобилей в сутки.

Генеральный директор ООО «Национальные транспортные концессии» (транспортный субхолдинг Группы «ВИС», представитель концессионера – Региональной концессионной компании) Павел Овчинников ранее в июне сообщал ТАСС, что сроки сдачи дороги перенесены из-за сильного паводка в регионе, который произошел в 2019 году. Массовое подтопление территорий тогда значительно ограничило проведение строительных работ. По его словам, 27-километровая дорога готова на 60%. Общая стоимость капитальных затрат по строительству дороги «Обход Хабаровска» составляет 46,2 млрд рублей, при этом более 36% этой суммы – собственные и привлеченные средства группы «ВИС». Финансовым партнером проекта выступает Газпромбанк. Около 29 млрд рублей будет профинансировано за счет капитального гранта, включающего средства федерального (18,8 млрд рублей) и регионального (10,7 млрд рублей) бюджетов.

<https://tass.ru/ekonomika/9132989>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.05.08; В РОССИИ СТАЛО БОЛЬШЕ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

Перечень автомобильных дорог общего пользования федерального значения пополнился двумя новыми трассами. Такое постановление правительства вступает в силу 5 августа.

Согласно документу, в указанный список вошли трассы: Чекшино – Тотьма – Котлас – Куратово и Барнаул – Павловск – граница с Республикой Казахстан. Такой перечень составляется в соответствии с законом «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ». В список входят дороги, соединяющие Москву с областными центрами и промышленными городами, а также соединяющие крупные города, курорты, заповедники, научные центры и исторические памятники федерального значения. Такие дороги обеспечивают транспортные связи с зарубежными государствами.

Установлено, что дороги общего пользования федерального значения, включенные в список, закрепляются на праве оперативного управления за федеральными государственными учреждениями, находящимися в ведении **Федерального дорожного агентства**. Исключение составляют трассы, переданные в установленном порядке в доверительное управление госкомпании «**Росавтодор**».

<https://www.pnp.ru/economics/v-rossii-stalo-bolshe-federalnykh-dorog-obshhego-polzovaniya.html>

ПРАЙМ; 2020.05.08; РАБОЧУЮ ГРУППУ ПО ДОСТРОЙКЕ МОСТА В КИТАИ СОЗДАДУТ В ЕАО

Врио губернатора Еврейской автономной области Ростислав Гольдштейн поручил создать рабочую группу, которая займется вопросами подготовки документов и завершения в установленный срок строительства моста «Нижнеленинское (РФ) – Тунцзян (КНР)», сообщает правительство региона.

Ранее сообщалось, что мост Нижнеленинское-Тунцзян станет первым железнодорожным мостом между Россией и Китаем. Мост рассчитан на пропуск двух путей с колеей российского и китайского стандартов. Китайская сторона завершила строительство своей части моста в октябре 2018 года. Срок сдачи моста неоднократно сдвигался, в последний раз – на 2021 год.

Как отмечает правительство ЕАО, в среду состоялось заседание рабочей группы по содействию строительству моста. Обсуждалась необходимость составления дорожной карты мероприятий для открытия железнодорожного сообщения с КНР.

«Ростислав Эрнстович (Гольдштейн – ред.) поручил создать рабочую группу, чтобы все запланированные работы были реализованы в утвержденные сроки. От руководства

субъекта ее возглавит исполняющий обязанности первого заместителя председателя правительства ЕАО Дмитрий Братыненко», – говорится в сообщении.

Первый заместитель гендиректора ООО «Рубикон» Мурад Магомедов на совещании поставил под сомнение возможность завершения строительства моста в указанный срок, так как схема и модель дальнейшего финансирования объекта не приняты, обоснования привлечения дополнительных инвестиций в проект подрядной организацией не выполнены, корректировка проектной документации с повторным прохождением государственной экспертизы не проведена. Он отметил, что общая стоимость контракта составляет около 9 миллиардов рублей. По состоянию на 3 августа строительная готовность объекта моста и железнодорожной инфраструктуры составляет 72%.

Замдиректора хабаровского филиала ФГКУ Росгранстрой Юрий Гориславец заявил, что генподрядчик «СК «МОСТ» скорректировал проектную и рабочую документацию в связи с ошибками в проекте по сейсмическим решениям. Получены положительные заключения Главгосэкспертизы на техническую и сметную части проекта. Общая стоимость работ увеличилась более чем на 232 миллиона рублей, работы подрядчик не ведет из-за отсутствия источников дополнительного финансирования.

Гольдштейн отметил, что вопросы к проекту были не только в сфере сейсмических решений, но и в вопросах номенклатуры перевозимых грузов. На этот вопрос ранее указывал полпред президента ДФО Юрий Трутнев. «Как раз это была первоочередная причина перепроектировки. Я слышу про первый этап, про второй этап. Вы знаете, что не делается сразу, то не делается никогда. С январского совещания у Юрия Петровича мы никуда не двинулись», – приводятся в сообщении слова Гольдштейна.

Он отметил, что «желательно завершить все работы в установленные сроки – это первый квартал 2021 года». Сообщается, что через 10 дней проект дорожной карты мероприятий для открытия железнодорожного сообщения с КНР должен быть направлен на согласование в Москву.

ТАСС; 2020.05.08; В ГОСДУМЕ СЧИТАЮТ, ЧТО ПРИВЯЗКА ШТРАФОВ К СТОИМОСТИ МАШИНЫ НЕ РЕШИТ ПРОБЛЕМУ НАРУШЕНИЯ ПДД

Борьба с нарушителями правил дорожного движения требует гарантии неотвратимости наказания, повышением штрафов, включая их привязку к стоимости машины, ничего не добиться. Такое мнение в среду выразил руководитель фракции «Единая Россия» в Госдуме Сергей Неверов, отвечая на вопросы участников форума «Территория смыслов». «Если к дорогим машинам мы начнем применять большие штрафы, то завтра эти машины перерегистрируют на бабушек и дедушек, с которых штраф не возьмешь», – сказал Неверов.

Депутат отметил, что число погибающих в ДТП снизилось. «Сегодня это порядка 18-19 тыс. [в год], буквально пять лет назад было 36 тыс. А раньше порядка 100 человек ежедневно погибали на дорогах. Это целый самолет. Благодаря тому, что меняются дороги, меняются режимы штрафов удалось добиться снижения», – указал он.

«Но одними штрафами мы ничего не решим, здесь должна быть неотвратимость наказания. Ведь рассказывают только о резонансных случаях, а о многих жертвах никто ничего не знает, – продолжил Неверов. – Сейчас многих задерживают без прав, и им наплевать на штраф». «Тогда должно быть неотвратимое уголовное наказание. Поэтому нужно не просто увеличить штраф в зависимости от стоимости машины, а комплексно подойти к этому вопросу», – резюмировал депутат.

<https://tass.ru/obschestvo/9128731>

ТАСС; 2020.05.08; В БЛАГОВЕЩЕНСКЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ ЕЩЕ ДВА УЧАСТКА ЕДИНСТВЕННОГО МОСТА ЧЕРЕЗ ЗЕЮ

Специалисты при обследовании моста через реку Зею в Благовещенске обнаружили еще два участка, на которых необходимо заменить плиты. Работы запланированы на 10 августа, сообщила в среду **пресс-служба** администрации города.

Из-за повреждения единственного моста через Зею 26 апреля движение по нему грузового и пассажирского транспорта было приостановлено, 27 апреля был введен локальный режим ЧС. Этот мост соединяет Благовещенск с основной дорожной сетью региона и Дальнего Востока. 1 июня власти сообщали о завершении ремонтных работ.

«Для своевременного выявления возможных дефектов в рамках текущего содержания автомобильного моста через реку Зею проводится постоянный мониторинг состояния сооружения. В конце июля специалисты определили еще два участка, требующих вмешательства», – говорится в сообщении.

Мэр Благовещенска Олег Имамеев уточнил, что несущие конструкции не повреждены, необходимо заменить только плиты. «Они уже есть в наличии, не нужно тратить время на их изготовление. С 10 августа приступим к работам, для удобства амурчан демонтаж и монтаж самих плит, требующих полного перекрытия, проведут в ночное время. Днем будет организовано реверсивное движение, работы будут вестись поочередно по полосам», – сказал он.

На время работ будет действовать временное ограничение скоростного режима. Капитальный ремонт моста запланирован на 2021 год.

Второй мост через Зею планируется построить примерно в километре от существующего. Стоимость объекта составляет 19,8 млрд рублей, уже готова проектная документация, выбран подрядчик. **Президент РФ Владимир Путин** поручил кабмину и правительству Амурской области выделить федеральные средства на строительство моста через реку Зею в Благовещенске раньше плана, уже в 2020 году.

<https://tass.ru/ekonomika/9124385>

ТАСС; 2020.05.08; ДОРОГА ДО ТЕЛЕЦКОГО ОЗЕРА НА АЛТАЕ СТАНЕТ ЧАСТЬЮ ЧУЙСКОГО ТРАКТА

Дорога в Республике Алтай, ведущая к популярному у туристов Телецкому озеру, станет частью федеральной трассы Р-256 (Чуйский тракт). Это стало возможным благодаря передаче участка региональной дороги в федеральную собственность, сообщает в среду **пресс-служба** правительства региона.

Телецкое озеро – одно из крупнейших и глубочайших озер в России. Озеро находится в списке всемирного природного наследия ЮНЕСКО. Дорога до Телецкого озера была передана **Росавтодору** в мае 2020 года. Чуйский тракт идет от Новосибирской области через Алтайский край и Республику Алтай до границы с Монголией, его расстояние около тысячи километров – федеральную трассу постоянно ремонтируют, проводят работы по расширению полос.

«**Федеральное дорожное агентство** оперативно приняло решение передать в федеральную собственность участок дороги к Телецкому озеру. Это двухполосная дорога от города Горно-Алтайск до села Артыбаш у озера, ее протяженность 140,3 км. Дорога станет частью трассы Р-256, что поможет обеспечить людям более комфортный проезд, провести ремонт», – сообщает **пресс-служба**.

Дорога до Телецкого озера – один из самых востребованных маршрутов в регионе, там проезжает огромное количество автомобилей, при этом, как отмечают в **пресс-службе**, трасса требует серьезного ремонта, – она должна быть комфортной и безопасной. Из 140,3 км трассы ранее нормативу соответствовали лишь около 40 км – это менее 30%, так что Упрдор «Алтай» (обслуживает федеральные трассы в регионах Алтая) начал отдельные ремонты.

Как отмечают в **пресс-службе**, серьезная федеральная помощь в части ремонтов дорог оказывается в рамках национального проекта «безопасные и качественные дороги», как сообщалось ранее, в 2020 году **нацпроект** позволит отремонтировать рекордную для региона протяженность трасс за год – 155 км. Уже выполнено более 50% работ. Как сообщала ранее **пресс-служба**, в этом году стоимость работ по дорожному **нацпроекту** составит 1,4 млрд рублей.

<https://tass.ru/sibir-news/9127519>

ТАСС; 2020.05.08; В КЕРЧИ ПОСТРОЯТ НОВУЮ ТРАНСПОРТНУЮ РАЗВЯЗКУ

Эксперты Крымского филиала Главгосэкспертизы России одобрили проектно-сметную документацию по строительству в Керчи новой транспортной развязки. Об этом сообщили журналистам в среду в **пресс-службе** Главгосэкспертизы.

«Эксперты Крымского филиала Главгосэкспертизы России изучили проектно-сметную документацию на строительство транспортной развязки в Керчи. По итогам рассмотрения выдано положительное заключение. Проектом, получившим положительное заключение Крымского филиала Главгосэкспертизы России, предусмотрено строительство в Керчи транспортной развязки в разных уровнях с реконструкцией путепровода по шоссе Героев Сталинграда», – говорится в сообщении.

Расположенный здесь старый путепровод, строительство которого началось в 1986 году и было приостановлено в 1990-м, демонтируют. В настоящее время его состояние не соответствует техническим нормам, в связи с чем принято решение о строительстве нового путепровода, который позволит исключить пересечение в одном уровне с улицей Буденного и с однопутной железной дорогой, ведущей в Керченский морской рыбный порт, а также увеличить пропускную способность дорожной сети. Протяженность путепровода составит 184,5 м, ширина – 24 м, расчетная скорость движения – 80 км/ч. Для обеспечения беспрепятственного движения транспорта проектом запланирована прокладка дороги-дублера.

Отмечается, что строительство транспортной развязки осуществляется в рамках федеральной целевой программы (ФЦП) «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2022 года».

<https://tass.ru/ekonomika/9127047>

ТАСС; 2020.05.08; БЕРЕГОУКРЕПЛЕНИЕ И РЕМОНТ ДОРОГИ У БУХТЫ НАГАЕВА НА КОЛЫМЕ ЗАВЕРШИТСЯ В 2021 ГОДУ

Власти Магаданской области планируют в следующем году закончить работу по берегоукреплению и благоустройству набережной бухты Нагаева, включающей ремонт Портового шоссе – единственной дороги, связывающей морской торговый порт с Магаданом. Об этом в среду сообщили журналистам в **пресс-службе** правительства региона.

По Портовому шоссе в регион доставляется около 80% грузов. Ранее областные власти сообщали журналистам, что участок этой дороги после ливней в 2014 году стал активно обрушаться. К его ремонту приступили только в 2019 году. Сумма заключенного контракта составила более 800 млн рублей, из них 403 млн рублей предоставило Министерство РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики, 403 млн рублей поступили через **Минтранс РФ**.

«Работы по берегоукреплению, ремонту дороги и благоустройству набережной бухты Нагаева должны завершиться в 2021 году», – сообщили в **пресс-службе** правительства.

По информации правительства, подрядчик уже завершил отсыпку береговой линии протяженностью 370 м. Возобновились работы по устройству новой подпорной стенки из сварного трубчатого шпунта протяженностью 240 м. В Магадан скоро придут изготовленные металлоконструкции – трубошпунт. Объем финансирования на этот год

составляет 274 млн рублей. Сейчас идут подготовительные работы железобетонного оголовка. После этого будет проводится отсыпка грунта и песчано-гравийной смеси. Проект ремонта шоссе включает устройство новой подпорной стенки, асфальтового покрытия дороги, барьерного ограждения и пешеходной дорожки.

<https://tass.ru/obschestvo/9123105>

ТАСС; 2020.05.08; ТРАССУ НОВОСИБИРСК – ЛЕНИНСК-КУЗНЕЦКИЙ РЕКОНСТРУИРУЮТ ДО 2026 ГОДА

«Новосибирскавтодор» реконструирует автодорогу Новосибирск – Ленинск-Кузнецкий, одну из двух крупных трасс, соединяющую Новосибирскую и Кемеровскую области. Ремонтные работы проведут на участке с 12-го по 24-й километр, следует из документации на сайте госзакупок.

«По окончании срока подачи заявок подана только одна заявка. Такая заявка признана соответствующей требованиям федерального закона № 44-ФЗ и документации об аукционе», – указано в материалах закупки.

Заказчиком работ выступило «Территориальное управление автомобильных дорог» Новосибирской области. Стоимость работ, равная начальной цене контракта, составит 3,87 млрд рублей. Средства выделяют из областного бюджета. Согласно закупочной документации, подрядчик обязан до 20 сентября 2026 года провести реконструкцию двух пусковых комплексов.

Как сообщается на сайте «Территориального управления автомобильных дорог», необходимость реконструировать дорогу появилась из-за достижения ее максимальной пропускной способности. Перегруженность транспортными средствами вызвана близостью к Новосибирску и большому количеству садовых обществ. Состояние дороги оценивалось как неудовлетворительное, не соответствующее требованиям безопасности дорожного движения.

С вводом в эксплуатацию Восточного обхода Новосибирска интенсивность движения и перегруженность участка с 12-го по 24-й км еще возрастут, что усложнит проезд.

Трасса Новосибирск – Ленинск-Кузнецкий одна из двух дорог, которая связывает Новосибирскую и Кемеровскую область. В 2018 году на участке от 42-го до 43-го километра завершился капремонт, его общая стоимость составила 31,8 млн рублей.

<https://tass.ru/sibir-news/9126611>

ТАСС; 2020.05.08; РОСТЕХНАДЗОР ПРИОСТАНОВИЛ СТРОИТЕЛЬСТВО КРАСНОСЕЛЬСКО-КАЛИНИНСКОЙ ЛИНИИ МЕТРО В ПЕТЕРБУРГЕ

Северо-Западное управление Ростехнадзора на 90 суток приостановило работы по строительству Красносельско-Калининской (шестой) линии метрополитена в Санкт-Петербурге из-за выявленных грубых нарушений, допущенных при эксплуатации подземной шахты компанией-генподрядчиком по строительству городского метро «Метрострой». Об этом сообщили журналистам в **пресс-службе** регионального управления в среду.

«Выявлены факты грубых нарушений требований промышленной безопасности при эксплуатации опасного производственного объекта – участок специального транспортного строительства (шахта № 845 бис), которые привели к возникновению непосредственной угрозы жизни и здоровью людей», – указано в сообщении.

Нарушения выявлены в вентиляции шахты, оборудовании водоотлива, откаточных путях. В отношении предприятия возбуждено дело об административном правонарушении, предусмотренном ч. 3 ст. 9.1 КоАП РФ («Нарушение требований промышленной безопасности или условий лицензий на осуществление видов деятельности в области промышленной безопасности опасных производственных объектов»).

Компания «Метрострой» ведет строительство Красносельско-Калининской линии, которая соединит юг и северо-восток города. Проект включает в себя шесть станций «Обводный канал – 2», «Боровая», «Заставская» («Черниговская»), «Броневая», «Путиловская», «Казаковская» («Юго-Западная»). Станции «Казаковская» и «Путиловская» являются объектами глубокого заложения и будут расположены в Красносельском районе. «Путиловская» – на улице Васи Алексеева, «Казаковская» – на пересечении ул. Маршала Жукова и Маршала Казакова.

В декабре 2019 года дирекция транспортного строительства Санкт-Петербурга отложила сроки сдачи участка с июня 2022-го на 2023 год из-за переноса остатка финансирования по объекту на 2023 год. Контракт на выполнение работ дирекция заключила с «Метростроем» в декабре 2015 года.

<https://tass.ru/ekonomika/9126305>

РИА НОВОСТИ; 2020.05.08; В УЛАН-УДЭ ОБЪЯСНИЛИ ИДЕЮ РАЗМЕСТИТЬ ЦИТАТЫ ПУТИНА НА АВТОБУСАХ

Намерение брендировать новые автобусы в Улан-Удэ цитатами **президента РФ Владимира Путина** о развитии Дальнего Востока объясняется источниками финансирования, сообщили РИА Новости в **пресс-службе** администрации города.

Ранее со ссылкой на данные портала госзакупок сообщалось, что власти Улан-Удэ объявили аукцион на поставку 22 автобусов, оформленных цитатами президента. Согласно техзаданию, один автобус должен вмещать не менее 50 пассажиров, содержать минимум 15 сидячих мест и одно место для размещения инвалидов в креслах-колясках. Транспорт должен быть не раньше 2020 года выпуска.

В пакете опубликованной документации содержится оригинал-макет приложения, которая должна украшать автобус снаружи. В частности, на боковых стенках автобуса напечатан логотип министерства РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики и написаны крупными буквами цитаты с указанием их автора – президента **Путина**: «Дальний Восток – ключевое направление развития России», «Народный бюджет – инициатива людей».

«Для того, чтобы оформить автобусы внешне, было решено их забрендировать в современной или национальной тематике. Для этого привлечено рекламное агентство, которое предложило нам различные варианты брендирования. Один из них – использование цитат президента о развитии Дальнего Востока и «народном бюджете», поскольку источники финансирования – единая дальневосточная субсидия и «народный бюджет». В результате было разработано несколько макетов, которые будут рассматриваться в дальнейшем как варианты для оформления автобусов», – говорится в сообщении.

В мэрии уточнили, что на средства «народного бюджета» в результате голосования горожан будут приобретены 20 автобусов. На эти цели направлено 103 миллиона рублей из 300 миллионов, выделенных на Бурятию. На средства дальневосточной президентской субсидии будут приобретены еще 22 единицы техники. Таким образом, в настоящий момент объявлены две закупки на 22 автобуса из средств президентской субсидии и 20 автобусов из средств «народного бюджета». В ближайшие 10-12 дней пройдет подписание договоров с победителями конкурса. Новые автобусы решат проблемы жителей отдаленных районов города.

<https://ria.ru/20200805/1575400366.html>

ТАСС; 2020.05.08; КАБМИН СНЯЛ ОГРАНИЧЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПОЕЗДКИ В КАЛИНИНГРАД ДЛЯ ВСЕХ РОССИЯН

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин подписал распоряжение об открытии пассажирского железнодорожного сообщения между Калининградом и другими городами. Документ опубликован в среду на сайте кабмина.

«Пассажирское железнодорожное сообщение между Калининградом и другими городами открывается для всех граждан России», – говорится в пояснительной записке к документу. Железнодорожное сообщение на этом направлении приостановили с 6 апреля из-за угрозы распространения коронавируса. С 1 июля в расписание вернулись поезда из Москвы и Санкт-Петербурга, однако пользоваться ими могли только те, кто имеет постоянную регистрацию в Калининградской области. Теперь это ограничение снято.

<https://tass.ru/obschestvo/9124163>

ПРАЙМ; 2020.05.08; КАЛИНИНГРАДСКИЕ ВЛАСТИ ЖДУТ АЖИОТАЖНОГО СПРОСА НА Ж/Д БИЛЕТЫ В РЕГИОН

Калининградские власти уверены в ажиотажном спросе на билеты после восстановления полномасштабного железнодорожного сообщения между Калининградом и другими городами России для всех граждан, сообщили РИА Новости в правительстве Калининградской области.

В среду **премьер-министр РФ Михаил Мишустин** подписал распоряжение о восстановлении пассажирского железнодорожного сообщения между Калининградом и другими городами для всех граждан России. С 6 апреля из-за угрозы распространения коронавируса железнодорожное сообщение было приостановлено. С 1 июля в расписание вернулись поезда из Москвы и Санкт-Петербурга, но пользоваться ими могли только те, кто имеет постоянную регистрацию в Калининградской области. Теперь это ограничение снято.

«Восстановление полномасштабного пассажирского железнодорожного сообщения между Калининградом и другими регионами РФ, безусловно, очень долгожданное решение. Для Калининградской области это означает дополнительный транспортный канал как для туристов, так и для жителей нашего региона, которым по тем или иным причинам недоступны полёты на самолетах. Уверены, спрос на билеты калининградского направления будет ажиотажным», – сказали в областном правительстве.

В региональном кабмине отметили, что калининградские власти неоднократно обращались в **Минтранс РФ** и в федеральный оперативный штаб с просьбой открыть полноценное железнодорожное сообщение.

<https://1prime.ru/tourism/20200805/831872082.html>

ТАСС; 2020.06.08; РЖД В I ПОЛУГОДИИ ИНВЕСТИРОВАЛИ 37 МЛРД РУБЛЕЙ В РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ДФО

Дальневосточная железная дорога (ДВЖД, филиал ОАО «РЖД») в первом полугодии 2020 года вложила более 37,2 млрд рублей в развитие инфраструктуры. Средства направлены на строительство и модернизацию объектов Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, закупку новой техники, сообщила в четверг **пресс-служба ДВЖД**.

«За шесть месяцев 2020 года на строительство и модернизацию железнодорожных объектов БАМа и Транссиба, поставку новой техники направлено более 37,2 млрд рублей», – говорится в сообщении.

На полигоне ДВЖД идет реконструкция 14 станций, строительство четырех новых разъездов и укладка двухпутных вставок на трех перегонах. ДВЖД также продолжает переоборудование электроснабжения станции Новый Ургал, завершает строительство 27-квартирного жилого дома на станции Верхнезейск.

«В рамках программы обновления тягового подвижного состава на ДВЖД уже поступило 114 локомотивов в депо Хабаровска, Смолянинова и Комсомольска. Всего в текущем году планируется поставка 188 единиц тягового подвижного состава, в том числе магистральных тепловозов 3ТЭ25К2М», – отметили в **пресс-службе**.

Всего в 2020 году в развитие дальневосточных железных дорог будет инвестировано более 105 млрд рублей – в 1,7 раза больше, чем годом ранее.

Президент России Владимир Путин в конце июня поручил правительству РФ проработать предложения по широкому использованию инструментов долгосрочного финансирования развития инфраструктуры. В частности, речь шла о поддержке планов компании РЖД по инфраструктурному развитию.

<https://tass.ru/ekonomika/9132357>

ПРАЙМ; 2020.05.08; РЖД В ИЮЛЕ УВЕЛИЧИЛИ ПРОДАЖИ ЭЛЕКТРОННЫХ БИЛЕТОВ НА ПОЕЗДА В 1,5 РАЗА ПО СРАВНЕНИЮ С ИЮНЕМ

Продажи электронных билетов на поезда дальнего следования холдинга РЖД выросли в июле 2020 года в 1,5 раза по сравнению с июнем текущего года, сообщила компания.

«В июле 2020 года пассажиры оформили более 5,7 миллиона электронных билетов на поезда дальнего следования холдинга «РЖД» (включая высокоскоростные поезда «Сапсан», скоростные поезда «Ласточка» и «Стриж»). Это более чем в полтора раза превышает показатели июня текущего года. Доля электронных продаж в июле составила 63% от общего количества билетов, реализованных в целом по сети железных дорог», – говорится в сообщении в среду.

Холдинг «РЖД» с середины мая возобновил продажу билетов за 90 суток до отправления поезда. Это, поясняет компания, позволило пассажирам планировать путешествия в летний сезон и оформлять билеты заблаговременно.

РЖД ранее обновили бланк электронного билета, сделав его максимально информативным и персонализированным, а также продолжают развивать онлайн-сервисы. Например, через официальный сайт компании можно оформить билеты в специальные купе для маломобильных граждан. Также в электронном формате можно оплатить перевозку дополнительной ручной клади, багажа и т. д.

Пользователи смартфонов на базе операционных систем Android и iOS могут оформить билеты через официальное мобильное приложение «РЖД Пассажирам». С его помощью можно без комиссии приобрести билеты на поезда дальнего следования и пригородного сообщения, оформить перевозку багажа и домашних животных, проверить информацию о ранее приобретенных билетах, узнать расписание поездов, авторизоваться в программе лояльности.

Пассажиры при онлайн-покупке билетов на поезда дальнего следования могут пройти электронную регистрацию. После ее прохождения для посадки в поезд достаточно предъявить проводнику документ, удостоверяющий личность, который был указан при оформлении билета.

ПРАЙМ; 2020.05.08; РЖД В ЯНВАРЕ-ИЮЛЕ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ КОНТЕЙНЕРОВ НА 15,1%, ДО БОЛЕЕ 3,2 МЛН TEU

РЖД в январе-июле 2020 года во всех видах сообщения увеличили перевозки грузевых и порожних контейнеров на 15,1% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года – до более 3,2 миллиона TEU, сообщила компания.

Во внутреннем сообщении отправлено 1,3 миллиона TEU (+12,1%), в экспортном – около 841 тысячи TEU (+14,8%), в импортном – около 672 тысяч TEU (+13,8%), в транзитном – 408,6 тысячи TEU (+29,6%).

Количество грузевых контейнеров, отправленных во всех видах сообщения, выросло на 15,8% и составило около 2,2 миллиона TEU (перевезено 31,3 миллиона тонн грузов, +17,2%), в том числе: химикаты и сода – 402 тысячи TEU (+29,8% к январю-июлю 2019 года); лесные грузы – 316,6 тысячи TEU (+6,1%); бумага – 204,3 тысячи TEU (+13,5%); промышленные товары – 196 тысяч TEU (+21,5%); метизы – 175,6 тысячи TEU (+10,3%); машины, станки, двигатели – 154,6 тысячи TEU (+23,2%); автомобили и комплектующие –

124,6 тысячи TEU (-7,9%); черные металлы – 113,9 тысячи TEU (+45,1%); цветные металлы – 80,3 тысячи TEU (+23,5%); остальные и сборные грузы – 69 тысяч TEU (+16,7%).

Также за данный период были перевезены в контейнерах нефть и нефтепродукты – 49 тысяч TEU (+0,2%); строительные грузы – 70 тысяч TEU (+10,2%); химические и минеральные удобрения – 24,5 тысячи TEU (+4,8%); цветная руда и серное сырье – 13,5 тысячи TEU (+33%); металлоконструкции – 8,9 тысячи TEU (+1,5%); рыба – 12,1 тысячи TEU (+0,5%); зерно – 4,9 тысячи TEU (+12,9%); продукты перемола – 6,2 тысячи TEU (+23%); картофель, овощи, фрукты – 4,7 тысячи TEU (рост в 1,7 раза); сахар – 1,6 тысячи TEU (+0,1%); соль – 0,9 тысячи TEU (+19,3%); остальные продовольственные товары – 86,3 тысячи TEU (+37,7%).

ПРАЙМ; 2020.05.08; РЖД В ИЮЛЕ УВЕЛИЧИЛИ ПОГРУЗКУ ЗЕРНА ПОЧТИ НА 20%

Погрузка зерна на сети железных дорог **ОАО «РЖД»** в июле выросла на 19,4% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года – до более 1,7 миллиона тонн, сообщила компания.

«При этом на экспорт было отправлено более 1 миллиона тонн зерна (+15%), внутренние перевозки выросли на 26,4%, до 717,5 тысячи тонн», – говорится в сообщении.

Погрузка зерна на **сети РЖД** за январь-июль текущего года выросла на 17,2% и составила свыше 12,4 миллиона тонн зерна. Наибольшие объемы зерновых грузов отправлены из Курской (1,4 миллиона тонн, рост в 2 раза), Саратовской (789 тысяч тонн, +19%), Волгоградской (736,4 тысячи тонн, рост в 1,5 раза), Тамбовской (585,7 тысячи тонн, +29,5%), Липецкой (566,4 тысячи тонн, рост в 1,4 раза) областей, Ставропольского (951 тысяча тонн, +19,7%), Краснодарского (641,2 тысячи тонн, +12,8%), Красноярского (638,4 тысячи тонн, +16%) краев.

«Экспортные отправки зерна по железной дороге за январь-июль превысили 6,7 миллиона тонн (+32,1%). Наибольшие экспортные объемы отправлены потребителям Египта, Турции, Азербайджана, Казахстана, Израиля, Белоруссии, Монголии и Китая», – добавляется в сообщении.

РЖД с 4 апреля ввели скидки на внутрироссийские перевозки широкого спектра грузов в крытых вагонах, в том числе зерновых культур. Кроме того, с 20 июня действует скидка 50% на перевозки ряда грузов, в том числе зерна, в любом виде подвижного состава на расстояние до 720 километров.

ПРАЙМ; 2020.05.08; «ОТЛК ЕРА» В ИЮЛЕ УВЕЛИЧИЛА ПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ ЕС И КИТАЕМ ТРАНЗИТОМ ЧЕРЕЗ РФ НА 76%

Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс («ОТЛК ЕРА», совместное предприятие железных дорог Белоруссии, Казахстана и РФ) в июле 2020 года увеличила перевозки между Китаем и Европой транзитом через Россию на 76% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года – до 54,2 тысячи TEU, сообщила компания.

В том числе, перевозка груженых контейнеров в июле из Европы выросла на 80%, до 15 тысячи TEU. Из Китая проследовало 36 тысячи TEU груженых контейнеров, рост в 2 раза. Суммарный объем перевозок на сервисах «ОТЛК ЕРА» за первые семь месяцев 2020 года составил 277,6 тысячи TEU (рост на 67%). Всего с начала года на сервисах «ОТЛК ЕРА» проследовало 2892 поезда.

«Июльский рекорд по объемам перевозок в сервисах «ОТЛК ЕРА» был достигнут, в том числе, благодаря новым технологическим решениям, разработанным совместно со службами движения **РЖД**, **КТЖ** и **БЖД**», – приводятся в сообщении слова гендиректора «ОТЛК ЕРА» Алексея Грома.

Он добавил, что увеличился объем транзитных перевозок через терминалы Калининградской железной дороги. «В июле мы вошли в график отправки/прибытия – не менее одной пары поездов в сутки», – цитирует его компания.

Ключевой задачей на август и последующие периоды Гром назвал удержание достигнутой динамики роста и создание резервов для повышения пропускной способности транзитного коридора. «Есть очень хороший уровень коммуникаций с партнерами и клиентами, а также большое желание преодолеть рубеж в 500 тысячи TEU на нашем коридоре по итогам 2020 года», – добавил Гром.

АО «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» создана в ноябре 2014 года и является оператором транзитных контейнерных сервисов между Китаем и Европой по евразийскому маршруту, пролегающему через Казахстан, Россию и Белоруссию. На долю компании приходится 76% всех транзитных железнодорожных перевозок на колее 1520 миллиметров. Железные дороги трех стран – России, Белоруссии и Казахстана – владеют по 33,3% «ОТЛК ЕРА».

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.05.08; КОЛИЧЕСТВО НЕСЧАСТНЫХ СЛУЧАЕВ НА МЖД СНИЗИЛОСЬ БОЛЕЕ ЧЕМ НА 20% В ЯНВАРЕ-ИЮЛЕ

Количество несчастных случаев на Московской железной дороге (МЖД) снизилось более чем на 20% за январь-июль 2020 года, сообщили в **пресс-службе** магистрали.

«С начала 2020 года на полигоне Московской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» количество несчастных случаев с гражданами на объектах железнодорожного транспорта снизилось более чем на 20%. На 16% сократилось количество случаев травмирования среди несовершеннолетних», – говорится в сообщении.

Как уточняется, основными причинами получения травм является хождение по железнодорожным путям в неустановленных местах, нахождение на пешеходном настиле во время движения поезда, попытки взобраться на платформу или спрыгнуть с нее.

«Несмотря на снижение этим летом числа несчастных случаев с «зацеперами», данный вид экстремального увлечения среди подростков вызывает у железнодорожников тревогу. С начала года на МЖД при проезде на крыше поезда электротоком были травмированы семь человек», – пояснили в МЖД.

Там также попросили соблюдать правила личной безопасности при нахождении на объектах железнодорожной инфраструктуры.

<https://www.mskagency.ru/materials/3029485>

ТАСС; 2020.05.08; ПАРОМНУЮ ЛИНИЮ МЕЖДУ ПРИМОРЬЕМ, РЕСПУБЛИКОЙ КОРЕЯ И ЯПОНИЕЙ ЗАПУСТЯТ ДО 2021 ГОДА

Корейская компания Hanchang Ferry Cruise планирует до 2021 года запустить новую паромную линию, которая свяжет Приморский край с портом Сокчо (Республика Корея) и японским Хоккайдо. Об этом в среду сообщается на сайте Минвостокразвития.

«До 2021 года корейская компания Hanchang Ferry Cruise планирует запустить новую паромную линию между Славянкой, Владивостоком, Сокчо (Южная Корея) и Хоккайдо (Япония)», – говорится в сообщении. Поддержку проекту оказывает Агентство Дальнего Востока по привлечению инвестиций и поддержке экспорта (АНО АПИ).

«Проект рассчитан на корейских туристов, которые хотят посетить Владивосток. Также паром будет использоваться для перевозки грузов. Мы также организовали переговоры корейской компании с туроператорами Приморского края, по итогам которых были подписаны соглашения о сотрудничестве», – приводятся в сообщении слова представителя АНО АПИ Азамата Бабаева.

В настоящий момент судно, на котором будут осуществляться перевозки, пришвартовано в порту Сокчо для проведения ремонтных работ. Оно будет вмещать до 450 пассажиров и 200 грузовых контейнеров. Проект может быть реализован с помощью

преференциального режима свободного порта. «Наше Агентство помогает инвестору подготовить документы для подачи заявки на получение статуса резидента в Корпорацию развития Дальнего Востока», – уточнил Бабаев.

На Саммите губернаторов стран Северо-Восточной Азии губернатор Приморского края и руководитель провинции Кангвон выдвинули предложение по открытию совместной паромной линии. Эта идея была поддержана руководством двух стран, о чем на третьем Восточном экономическом форуме в 2017 году заявил президент Южной Кореи Мун Чжэ Ин.

Это будет уже вторая паромная линия, связывающая Приморье с портами Республики Корея. Паромная линия Владивосток – Донхэ (Республика Корея) – Сакаиминато (Япония) была открыта девять лет назад. Паром курсирует раз в неделю, он способен перевозить до 500 туристов и 130 автомобилей.

<https://tass.ru/v-strane/9125491>

ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2020.05.08; МИНТРАНС ОБЯЖЕТ СТИ ГОТОВИТЬ ПАСПОРТ ОТБ ОТИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

На федеральном портале проектов нормативных правовых актов опубликован проект постановления Правительства Российской Федерации «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для объектов транспортной инфраструктуры воздушного транспорта, не подлежащих категорированию, и типовой формы паспорта обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры воздушного транспорта, не подлежащего категорированию».

Документ подготовлен **Министерством транспорта Российской Федерации**, соисполнители по проекту НПА – МВД РФ и ФСБ РФ. Публичное обсуждение проекта продлится с 4 по 24 августа 2020 года. Цель его принятия – исполнение требований Федерального закона № 270-ФЗ. Документ содержит положения, изменяющие ранее предусмотренные законодательством обязанности, запреты и ограничения для физических и юридических лиц в экономической сфере и призван устранить правовые коллизии и пробелы в законодательстве, возникшие в связи с принятием 270-ФЗ.

В проекте постановления предлагается признать утратившим силу постановление Правительства РФ от 28.07.2018 № 886 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта» и принять новые требования.

В случае, если проект постановления будет принят в том виде, в котором он был опубликован, у субъектов транспортной инфраструктуры (СТИ) и перевозчиков появится обязанность по разработке, утверждению и направлению в **Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиацию)** паспортов обеспечения транспортной безопасности (ОТБ) объектов транспортной инфраструктуры (ОТИ), не подлежащих категорированию, в соответствии с положениями статьи 9 Федерального закона №16-ФЗ «О транспортной безопасности». Паспорт ОТИ для эксплуатируемых объектов должен быть подготовлен в течение 1 года с даты вступления проекта НПА в силу, а для вводимых в эксплуатацию после их вступления в силу – с даты введения в эксплуатацию. СТИ также обязуются вести деятельность по ОТБ в соответствии с разработанными и утвержденными паспортами ОТБ ОТИ.

У **Росавиации**, одновременно с этим, появится обязанность утверждать паспорт ОТБ объекта транспортной инфраструктуры воздушного транспорта, не подлежащего категорированию.

https://www.securitymedia.ru/news_one_11209.html

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАРЬЯМ ГУЛАЛИЕВА; 2020.05.08; В РОССИИ МОГУТ СОЗДАТЬ ЕДИНУЮ СИСТЕМУ МОНИТОРИНГА СОСТОЯНИЯ ЗДОРОВЬЯ ПИЛОТОВ И ДИСПЕТЧЕРОВ

Студентов лётных училищ могут обязать проходить медицинское освидетельствование, а данные о состоянии здоровья пилотов и диспетчеров предлагают вносить в специальную базу. Соответствующий законопроект внесло в Госдуму Правительство России (документ имеется в распоряжении «Парламентской газеты»).

Как отмечают авторы, в российском законодательстве произошли изменения, требующие «пересмотра подходов к организации и формированию системы отбора по состоянию здоровья специалистов авиационного персонала гражданской авиации, подлежащих медицинскому освидетельствованию во врачебно-лётных комиссиях».

Проект дополняет Воздушный кодекс новой статьёй – «Обязательное медицинское освидетельствование и медицинские осмотры членов экипажа гражданского воздушного судна и диспетчеров управления воздушным движением».

Предусматривается, что **Минтранс** по согласованию с Минздравом будет устанавливать порядок медосвидетельствования, предполётного и послеполётного медицинского осмотра членов экипажа, а также предсменного и послесменного медобследования диспетчеров.

Обязательное медицинское освидетельствование должны будут пройти и абитуриенты, которые собираются получить высшее или среднее профессиональное образование в области подготовки членов экипажей гражданских воздушных судов, диспетчеров управления воздушным движением. Аналогичное требование предусмотрено и для самих студентов.

Устанавливается возможность расторжения трудового договора со специалистом авиационного персонала «в период, когда указанное лицо считается подвергнутым наказанию за совершение административного правонарушения, связанного с потреблением наркотических средств или психотропных веществ без назначения врача». Его могут лишить работы и в том случае, если он не прошёл обязательный медосмотр или медосвидетельствование, освидетельствование на состояние алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения.

Законопроект предусматривает формирование автоматизированной централизованной базы персональных данных, касающихся состояния здоровья членов экипажей и диспетчеров. Её оператором станет **Минтранс** и организации, назначенные министерством. Порядок формирования и ведения этой базы и представление содержащихся в ней данных установит уполномоченное кабмином ведомство.

«Принятие проекта федерального закона создаст законодательную и правовую основу для урегулирования вопросов, связанных с организацией врачебно-лётной экспертизы и направленных на повышение уровня безопасности полётов гражданских воздушных судов», – говорится в пояснительной записке.

<https://www.pnp.ru/social/v-rossii-mogut-sozdat-edinuyu-sistemu-monitoringa-sostoyaniya-zdorovya-pilotov-i-dispetcherov.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ГЕННАДИЙ МЕЛЬНИК; 2020.05.08; БОНДАРЕВ РАССКАЗАЛ, КОГДА ДРОНЫ СМОГУТ ИСПОЛЬЗОВАТЬСЯ СОВМЕСТНО С ПИЛОТИРУЕМОЙ АВИАЦИЕЙ

Концепция интеграции беспилотников в единое воздушное пространство России должна появиться до конца года. Об этом в эксклюзивном интервью «Парламентской газете»

сообщил председатель Комитета Совета Федерации по обороне и безопасности Виктор Бондарев.

По словам сенатора, сегодня законодательство запрещает проведение совместных полётов беспилотных и пилотируемых воздушных судов в воздушном пространстве нашей страны (за исключением случаев установления временного и местного режимов, кратковременных ограничений).

«Для перехода к совместным полётам на регулярной основе **Минтранс России** вместе с заинтересованными структурами разработал проект Концепции интеграции беспилотных воздушных судов в единое воздушное пространство Российской Федерации, издание которой ожидается до конца 2020 года, – рассказал Виктор Бондарев. – Практическая реализация концепции в период с 2020 по 2026 год будет включать проведение серии научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, отработку новых технологий в зонах интеграционного тестирования, создание и отработку сценариев интеграции на моделирующих комплексах».

Законодатель также добавил, что стремительное развитие сфер применения беспилотных воздушных судов, с одной стороны, служит безусловным целям прогресса, даёт новые возможности ряду отраслей выполнять определённые функции более оперативно, качественно и рентабельно, упрощает многие процессы. С другой стороны, выдвигает новые угрозы и, соответственно, ставит новые задачи.

«Нашу озабоченность вызывают такие проблемы, как массовая доступность для физических и юридических лиц беспилотных воздушных судов взлётной массой менее 30 кг, уведомительный порядок использования воздушного пространства, отсутствие независимых средств контроля текущего местоположения и сложность прекращения полёта беспилотного воздушного судна при выявлении неправомерного использования воздушного пространства», – отметил сенатор, подчеркнув, что эти вопросы следует решать на законодательном уровне.

<https://www.pnp.ru/social/bondarev-rasskazal-kogda-drony-smogut-ispolzovatsya-sovmestno-s-pilotiruemy-aviaciy.html>

ПРАЙМ; 2020.05.08; ПРЕДЛОЖЕНИЯ РОСАВИАЦИИ ПО АВИАСУБСИДИЯМ НЕ ТРЕБУЮТ РОСТА ОБЪЕМА ГОСПОДДЕРЖКИ

Предложения **Росавиации** по продлению и расширению субсидирования авиакомпаний из-за COVID не предполагают увеличения объема господдержки, сообщил РИА Новости источник, близкий к **Росавиации**.

Росавиация ранее сообщила, что предлагает продлить программу субсидирования авиакомпаний из-за COVID-19, расширить перечень компенсируемых расходов, увеличить ставку расходов на одного «потерянного» пассажира. Дополнительно предлагается применение повышающих коэффициентов для авиакомпаний, которые в 2019 году перевезли более 500 тысяч пассажиров и доля полетов на регулярных воздушных линиях которых составляет более 50%, а также для авиакомпаний, зарегистрированных и осуществляющих свою деятельность на Дальнем Востоке.

«Предложенные **Росавиацией** изменения в программу субсидирования коронавирусных потерь авиакомпаний не предполагают увеличения объема господдержки. В случае реализации программы субсидии будут выделяться из тех же 23,4 миллиарда рублей, которые были выделены ранее», – сказал источник.

Президент России Владимир Путин ранее поручил поддержать авиаперевозчиков, пострадавших из-за пандемии коронавируса. Правительство выделило на эти цели 23,4 миллиарда рублей.

<https://1prime.ru/business/20200805/831874493.html>

RNS; 2020.05.08; РОСАВИАЦИЯ ЗАФИКСИРОВАЛА РОСТ ЦЕН НА АВИАТОПЛИВО В ИЮЛЕ

Средняя стоимость авиационного керосина в России снизилась в июле 2020 года на 170 руб. за тонну, или на 0,4%, относительно показателя июня текущего года и составила 46,165 тыс. руб. за тонну, говорится в материалах **Росавиации**.

В июне средняя стоимость авиакеросина составляла 45,995 тыс. руб. за тонну.

При этом цены в аэропорту Домодедово снизились на 13%, аэропорте Внуково – на 5,2-8%. Цены на авиакеросин в аэропорту Шереметьево выросли на 24,6% на ТЗК «Аэро-Шереметьево», выросли на 5% на ТЗК «РН-Аэро» и не изменились на ТЗК «Гапромнефть-Аэро Шереметьево». Цены в аэропорту Пулково не изменились.

Как сообщалось ранее, с 1 августа 2019 года в России начал действовать демпфирующий механизм в отношении авиационного керосина. Возвратный акциз призван компенсировать авиакомпаниям часть расходов на топливо в случае, если конъюнктура мирового рынка будет приводить к увеличению цен на авиакеросин на внутреннем рынке.

<https://rns.online/transport/Rosaviatsiya-zafiksirovala-rost-tsen-na-aviatoplivo-v-iyule-2020-08-05/>

ТАСС; 2020.05.08; РЕГУЛЯРНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ ОТКРОЮТ С 6 АВГУСТА МЕЖДУ АРХАНГЕЛЬСКОМ И ВОЛОГДОЙ

Регулярные авиарейсы между Архангельском и Вологдой начнутся 6 августа, сообщили в среду ТАСС в **пресс-службе** администрации Архангельской области.

«Первый рейс по маршруту Архангельск – Вельск – Вологда запланирован на 6 августа. Стоимость билета от Архангельска до Вельска 3 414 рублей, от Архангельска до Вологды – 3 708 рублей, это субсидированные рейсы», – сказали в **пресс-службе**.

Обслуживать авиамаршрут будет 2-й Архангельский объединенный авиаотряд, самолеты Л-410 будут летать по вторникам и четвергам. Авиарейсов в Вологду из Архангельска раньше не было, добраться можно либо автотранспортом, либо по железной дороге. Регулярное авиасообщение будет способствовать укреплению связей между соседними регионами. Авиасообщение с Вельском существовало в советское время.

Средства на субсидирование маршрута выделяются **Росавиацией**, вторую долю софинансирования берет на себя правительство Архангельской области.

<https://tass.ru/ekonomika/9125837>

ТАСС; 2020.05.08; РЕГУЛЯРНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ ОРЕНБУРГОМ И САМАРОЙ ЗАПУСТЯТ 6 АВГУСТА

Авиакомпания «ИрАэро» запускает в августе по четвергам регулярное авиасообщение между Оренбургом и Самарой, сообщила в среду **пресс-служба** аэропорта Оренбург.

«Авиакомпания «ИрАэро» приступает к выполнению полетов из Оренбурга в Самару. Рейсы на самолетах SuperJet 100 вместимостью до 100 пассажиров будут выполняться на регулярной основе в августе по четвергам. Время в пути составит 50 минут», – говорится в сообщении. Согласно данным онлайн-табло, первый вылет из Оренбурга назначен на 6 августа в 21:00 (19:00 мск).

В карте полетов аэропорта Оренбург в начале 2020 года самарский аэропорт Курумоч не значился. На данный момент, согласно расписанию аэропорта, ни одна авиакомпания не выполняет регулярные рейсы между этими городами.

В сообщении отмечается, что в июне 2020 года авиакомпания «ИрАэро» приступила к выполнению еженедельных регулярных рейсов из Оренбурга в Новый Уренгой, а с июля – в Симферополь.

Сейчас из Оренбурга выполняются регулярные авиарейсы в Москву, Санкт-Петербург, Екатеринбург, Уфу, Новосибирск, Казань, Нижний Новгород, Сочи, Анапу, Симферополь.

<https://tass.ru/ekonomika/9127655>

ТАСС; 2020.05.08; UTAIR ЗАПУСТИЛА ПРЯМОЙ РЕЙС ИЗ ТЮМЕНИ В ПЕРМЬ

Авиакомпания Utair запустила прямой рейс из Тюмени в Пермь, он будет выполняться два раза в неделю. Об этом в среду сообщает **пресс-служба** перевозчика.

«Авиакомпания Utair запустила новый прямой рейс из Тюмени в Пермь. Полеты по данному направлению выполняются по понедельникам и субботам на среднемагистральном самолете ATR 72 [рассчитанном] на 70 пассажиров», – сказано в сообщении.

Из Тюмени лайнер вылетает в 15:15 (13:15 мск), из Перми – в 17:50 (15:50 мск). Время в пути – 1 час 50 минут.

<https://tass.ru/ural-news/9125257>

ТАСС; 2020.05.08; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» НАЧНУТ ВЫПОЛНЯТЬ РЕЙСЫ ИЗ ЖУКОВСКОГО В АНТАЛЬЮ С 14 АВГУСТА

Авиакомпания «Уральские авиалинии» с середины августа приступает к выполнению регулярных рейсов из Жуковского в Анталию (Турция). Об этом сообщила **пресс-служба** перевозчика в среду.

Ранее сообщалось, что компания с 10 августа возобновит полеты в Анталию, Даламан и Бодрум из Санкт-Петербурга, Москвы (Домодедово) и Ростова-на-Дону.

«С 14 августа мы приступаем к выполнению регулярных рейсов по маршруту Жуковский – Анталия – Жуковский по средам, пятницам и воскресеньям», – говорится в сообщении.

Из-за ситуации с распространением коронавируса Россия с 27 марта полностью закрыла регулярное и чартерное международное авиасообщение, перевозчики могут выполнять только спецрейсы для возвращения пассажиров домой. **Премьер-министр** России **Михаил Мишустин** ранее сообщил, что РФ возобновляет международное авиасообщение с 1 августа.

<https://tass.ru/ekonomika/9123983>

[Вернуться в оглавление](#)