



Ежедневный мониторинг СМИ

16 ДЕКАБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

СПУТНИК АБХАЗИЯ; 2020.12.15; АЭРОПОРТ В СУХУМЕ И МОСТ ЧЕРЕЗ ПСОУ: БЖАНИЯ ВСТРЕТИЛСЯ С ГЛАВОЙ МИНТРАНСПОРТА РФ	4
ТАСС; 2020.12.15; МИНИСТР ТРАНСПОРТА ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ ВОЙДЕТ В СОСТАВ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ РЖД	4
САХАЛИН ИНФО; ЯСЬКО КИРИЛЛ; 2020.12.15; 22 КИЛОМЕТРА И 9 МИЛЛИАРДОВ: ЛИМАРЕНКО ОБСУДИЛ С МИНТРАНСОМ ОБЪЕЗД ЮЖНО-САХАЛИНСКА	5
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ФИЛИППОВА ЕВГЕНИЯ; 2020.12.15; КАНДИДАТАМ В МИНИСТРЫ ПРИДЕТСЯ ОТВЕТИТЬ НА ВОПРОСЫ ДЕПУТАТОВ; ГОСДУМА ОПРЕДЕЛИЛАСЬ С ПОРЯДКОМ УТВЕРЖДЕНИЯ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА, ЕГО ЗАМОВ И ГЛАВ МИНИСТЕРСТВ	6
РИА НОВОСТИ; 2020.12.15; ПОД КАЛИНИНГРАДОМ ВВЕЛИ В СТРОЙ КРУПНЕЙШИЙ В РОССИИ ПОГРАНПЕРЕХОД	7
ИНТЕРФАКС; 2020.12.15; РОССИЯ МОДЕРНИЗИРУЕТ ПЯТЬ ПУНКТОВ ПРОПУСКА НА ГРАНИЦАХ С ЛИТВОЙ И ПОЛЬШЕЙ – РОСГРАНСТРОЙ	8
НЬЮС.РУ; ПАВЕЛ АСТАХОВ; 2020.12.15; В РОССИИ МОГУТ ВВЕСТИ ОБЯЗАТЕЛЬНЫЙ ПЦР-ТЕСТ ПЕРЕД ПОЕЗДКОЙ В ДРУГОЙ РЕГИОН; АНАЛИЗ ПРЕДЛАГАЮТ ПРОВОДИТЬ В АЭРОПОРТАХ И НА ВОКЗАЛАХ	9
ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.12.16; «АЭРОФЛОТ» ОБВИНИЛ УЧЕБНЫЙ ТРЕНАЖЕР В КАТАСТРОФЕ SUPERJET В «ШЕРЕМЕТЬЕВО»; ЕГО НАСТРОЙКИ ОТЛИЧАЮТСЯ ОТ РЕАЛЬНЫХ УСЛОВИЙ, УТВЕРЖДАЕТ КОМПАНИЯ	10
РБК; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2020.12.15; АВИАКОМПАНИИ ЗАЯВИЛИ О РОСТЕ РАСХОДА ТОПЛИВА В НОВОЙ СИСТЕМЕ ПОЛЕТОВ ПОЧЕМУ УВЕЛИЧИЛОСЬ ВРЕМЯ НА ВЗЛЕТ И ПОСАДКУ САМОЛЕТОВ	12
КОММЕРСАНТЪ Н.НОВГОРОД; РОМАН КРЯЖЕВ; 2020.12.16; ГИДРОУЗЕЛ УПЛЫВАЕТ ЗА ГОРИЗОНТ ПЛАНИРОВАНИЯ; НИЖЕГОРОДСКИЕ ВЛАСТИ ПРЕДЛАГАЮТ СМОДЕЛИРОВАТЬ ВАРИАНТЫ ВОССТАНОВЛЕНИЯ СУДОХОДСТВА НА ВОЛГЕ	14
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2020.12.16; ДАЕШЬ НА СТОРОНЕ УГЛЯ; КИТАЙ ЗАМЕНИТ АВСТРАЛИЙСКИЙ ИМПОРТ ПОСТАВКАМИ ИЗ РОССИИ	16
КОММЕРСАНТЪ УДМУРТИЯ; ОКСАНА МЫМРИНА; 2020.12.16; ДОЛЕТЕЛИ ДО «ИЖАВИА»; ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОНТРОЛЬНЫЙ КОМИТЕТ УДМУРТИИ ВЫЯВИЛ МАССУ НАРУШЕНИЙ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВИАКОМПАНИИ	18
ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА ПОЛТАВСКАЯ; 2020.12.16; СОМКНУТЬ В ПОЛУКОЛЬЦО: КОГДА В ПЕТЕРБУРГЕ ЗАПУСТЯТ ГОРОДСКИЕ ЭЛЕКТРИЧКИ; ПОЧЕМУ ЧЕРЕЗ ЦЕНТР ГОРОДА ВОЗЯТ ГРУЗЫ И ЧТО С ЭТИМ ДЕЛАТЬ	21
ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ БАГДАСАРОВ; 2020.12.16; ШАТКОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ: ОФОРМИТЬ ДТП С ПОМОЩЬЮ СМАРТФОНА ОКАЗАЛОСЬ НЕПРОСТО; БАНК РОССИИ ПОПРОСИЛИ РАЗЪЯСНИТЬ ФУНКЦИОНАЛ МОБИЛЬНЫХ ПРИЛОЖЕНИЙ «ДТП.ЕВРОПРОТОКОЛ» И «ПОМОЩНИК ОСАГО»	23
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ИРИНА АЛПАТОВА; 2020.12.16; РОБОТ, НАЖМИ НА ТОРМОЗА	26

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВАЛЕРИЙ ЛЬВОВ; 2020.12.15; УСТРОЙСТВА, ОБЕРЕГАЮЩИЕ ВОДИТЕЛЕЙ ОТ ЗАСЫПАНИЯ ЗА РУЛЕМ, СНИЗИЛИ АВАРИЙНОСТЬ В СТОЛИЦЕ НА 20 ПРОЦЕНТОВ	27
ГУДОК; КСЕНИЯ ПОТАЕВА; 2020.12.15; ОПЕРАТОРОВ НА СЕТИ РАССТАВИЛИ ПО РЕЙТИНГУ	29
THE BELL; ВАЛЕРИЯ ПОЗЫЧАНЮК, КАМИЛЛА ДАДАШОВА; 2020.12.11; НОВАЯ ГОНКА «ЯНДЕКСА» И «СБЕРА». КТО ПЕРВЫЙ СДЕЛАЕТ БЕСПИЛОТНОЕ ТАКСИ В РОССИИ?	29
1 КАНАЛ; 2020.12.15 12:14; САМОЛЕТ МС-21-310, ОСНАЩЕННЫЙ НОВЫМИ РОССИЙСКИМИ ДВИГАТЕЛЯМИ ПД-14, СОВЕРШИЛ ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ.....	34
РОССИЯ 24; 2020.12.15 10:13; ПАССАЖИРСКИЙ МС-21 С РОССИЙСКИМИ ДВИГАТЕЛЯМИ СОВЕРШИЛ ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ	34
ТАСС; 2020.12.15; РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ АРКТИКИ ПОЗВОЛИТ СОЗДАТЬ 2 ТЫС. РАБОЧИХ МЕСТ	35
PRIMAMEDIA; 2020.12.15; ТРУТНЕВ: ВЫБОР ТОЧКИ РАЗВОРОТА СЕВМОРПУТИ – ВОПРОС КОНКУРЕНЦИИ МЕЖДУ САХАЛИНОМ И КАМЧАТКОЙ.....	36
ИНТЕРФАКС; 2020.12.15; КИТАЙ ПРИОСТАНОВИЛ ДО 18 ДЕКАБРЯ РАБОТУ ЕЩЕ ОДНОГО ПУНКТА ПРОПУСКА НА ГРАНИЦЕ С ПРИМОРЬЕМ	37
ТАСС; 2020.12.15; ДУМА ОДОБИЛА ВО II ЧТЕНИИ ШТРАФЫ ЗА ПРОЕЗД ПО ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ БЕЗ ОПЛАТЫ.....	38
ВЕЧЕРНЯЯ МОСКВА; ВАСИЛИЙ ПЛИТКИН; 2020.12.15; СПЕЦИАЛИСТЫ ОБЪЯСНИЛИ ПРИЧИНЫ ПОДОРОЖАНИЯ ПРОЕЗДА В МОСКВЕ И РЕГИОНАХ	39
РБК; НАТАЛЬЯ КОВКИНА; 2020.12.15; КАК БУДЕТ ТРАНСФОРМИРОВАТЬСЯ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ ЛИПЕЦКА	40
КЕМЕРОВО ОНЛАЙН; 2020.12.15; ВЛАСТИ КУЗБАССА ПОТРАТЯТ 7 МЛРД НА ПОКУПКУ НОВЫХ АВТОБУСОВ. ВСЕ ОНИ БУДУТ РОССИЙСКОГО ПРОИЗВОДСТВА	41
РБК НОВОСИБИРСК; 2020.12.15; МИНТРАНС ВОЗОБНОВИЛ РАБОТУ ПО ПРОЕКТУ ЮЖНОГО ТРАНЗИТА В НОВОСИБИРСКЕ.....	42
REGNUM; 2020.12.15; КОСТРОМСКИМ МОСТОМ ЧЕРЕЗ ВОЛГУ ЗАИНТЕРЕСОВАЛИСЬ СКР И ФСБ.....	42
ПРАЙМ; 2020.12.15; ИТОГИ ГОДА – COVID НЕ ОСТАНОВИЛ СОЗДАНИЕ НОВЫХ ВАГОНОВ РЖД С ДЛИННЫМИ ПОЛКАМИ И КАПСУЛАМИ.....	42
ИНТЕРФАКС; 2020.12.15; РФ И АРМЕНИЯ ОБСУДЯТ ВОПРОСЫ ДАЛЬНЕЙШЕЙ РАБОТЫ «ДОЧКИ» РЖД.....	44
ПРАЙМ; 2020.12.15; АКТИВНАЯ ФАЗА ИСПЫТАНИЙ ПО БЕЗЭКИПАЖНОМУ СУДОХОДСТВУ ОЖИДАЕТСЯ В 2021 Г – «СОВКОМФЛОТ»	45
ТАСС; 2020.12.15; «МОРСКОЙ ТЕРМИНАЛ ТУЛОМА» В МУРМАНСКЕ ОБЕСПЕЧИТ ПЕРЕВАЛКУ ДО 6 МЛН ТОНН ГРУЗОВ В ГОД	46
ТАСС; 2020.12.15; БЕЛОРУССИЯ ВРЕМЕННО ПРИОСТАНАВЛИВАЕТ ТРАНЗИТ НЕФТЕПРОДУКТОВ ЧЕРЕЗ КЛАЙПЕДСКИЙ ПОРТ ЛИТВЫ.....	47
ПРАЙМ; 2020.12.15; ВЗЛЕТ И ПОСАДКА САМОЛЕТОВ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ БУДУТ ОПТИМИЗИРОВАНЫ – РОСАВИАЦИЯ	47
РИДУС; МАКСИМ КОЛОМИЕЦ; 2020.12.15; ОПТИМИЗАЦИЯ ПРОДОЛЖАЕТСЯ: ГОСКОРПОРАЦИЯ ПО ОРВД ОТВЕТИЛА НА ЖАЛОБЫ ПИЛОТОВ	48
ИНТЕРФАКС; 2020.12.15; ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИЛО ПРАВИЛА ВЫДАЧИ СУБСИДИЙ ГТЛК НА ВОЗМЕЩЕНИЕ ПОТЕРЬ ОТ НЕИСПРАВНОСТЕЙ SSJ-100	49

Министерство транспорта РФ

ИНТЕРФАКС; 2020.12.15; В САМОЛЕТАХ «АЭРОФЛОТА» ВЫДЕЛЯТ СПЕЦИАЛЬНЫЕ МЕСТА ДЛЯ АНТИМАСОЧНИКОВ	49
ТАСС; 2020.12.15; САМОЛЕТ МС-21-310 С РОССИЙСКИМИ ДВИГАТЕЛЯМИ СОВЕРШИЛ ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ	50
РИА НОВОСТИ; 2020.12.15; ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР БОРИСОВ НАЗВАЛ КОНКУРЕНТНЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА САМОЛЕТА МС-21	51

ПУБЛИКАЦИИ

СПУТНИК АБХАЗИЯ; 2020.12.15; АЭРОПОРТ В СУХУМЕ И МОСТ ЧЕРЕЗ ПСОУ: БЖАНИЯ ВСТРЕТИЛСЯ С ГЛАВОЙ МИНТРАНСПОРТА РФ

Президент Абхазии Аслан Бжания в ходе своего рабочего визита в Москву проводит встречи с руководителями федеральных министерств и ведомств России.

Аслан Бжания на встрече с министром транспорта России Виталием Савельевым обсудил вопросы, связанные с перспективой открытия авиасообщения между Абхазией и Россией, реконструкцией Сухумского международного аэропорта имени Владислава Ардзинба, капитальным ремонтом старого автомобильного моста через реку Псоу. Об этом сообщается на сайте главы государства.

По итогам встречи Аслана Бжания и Владимира Путина, которая состоялась 12 ноября, президент Абхазии заявил, что по вопросу реконструкции аэропорта в Сухуме удалось достичь конкретных шагов. Бжания отметил, что функционирование аэропорта вполне возможно, но для этого Абхазии необходимо создать «благоприятные условия». Уже 18 ноября республику посетила делегация **Росавиации** и изучила техническое состояние аэропорта и определила дальнейшие шаги по его ремонту.

Аслан Бжания и **Виталий Савельев** детально обсудили концепцию развития аэропорта. Президент Абхазии отметил, что восстановление сухумского аэропорта имеет важное значение для республики и развития ее экономического потенциала.

«Открытие сухумского аэропорта еще больше сблизит наши страны», – сказал в ходе встречи Аслан Бжания.

Сторонами также обсуждался вопрос реконструкции моста на российско-абхазской границе, который после ремонта может быть задействован как полоса для пешеходного перехода через границу.

По итогам совещания стороны договорились продолжить взаимодействие и «сверить часы» в марте 2021 года по итогам проделанной работы.

<https://sputnik-abkhazia.ru/Abkhazia/20201215/1031468485/Aeroport-v-Sukhume-i-most-cherез-Psou-Bzhaniya-vstretilsya-s-glavoy-Mintransporta-RF.html>

На ту же тему:

http://presidentofabkhazia.org/about/info/news/?ELEMENT_ID=13239

<https://apsadgil.info/news/politics/aslan-bzhaniya-i-vitaliy-savelev-obsudili-voprosy-svyazannye-s-perspektivoy-otkrytiya-aviasoobshchen/>

<https://apsadgil.info/news/politics/aslan-bzhaniya-i-vitaliy-savelev-obsudili-voprosy-svyazannye-s-perspektivoy-otkrytiya-aviasoobshchen/>

<https://eadaily.com/ru/news/2020/12/15/prezident-abhazii-vstretilsya-s-kirienko-i-savelevym>

ТАСС; 2020.12.15; МИНИСТР ТРАНСПОРТА ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ ВОЙДЕТ В СОСТАВ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ РЖД

Министр транспорта РФ Виталий Савельев в соответствии с регламентом должен войти в совет директоров РЖД. Об этом сообщил замминистра транспорта РФ **Дмитрий Зверев** на церемонии завершения строительства пункта пропуска «Дубки» на границе с Литвой.

«В соответствии с регламентом, уверен, что **Виталий Геннадьевич (Савельев)** как новый министр войдет в состав наблюдательного совета РЖД (совет директоров – прим. ТАСС), потому что это предусмотрено положением о совете», – сказал **Зверев**.

Весной совет директоров РЖД возглавил первый вице-премьер РФ Андрей Белоусов. В начале марта правительство утвердило новый состав органа, в него вошли 14 человек.

Помимо Белоусова, членами совета директоров РЖД являются гендиректор Государственной транспортной лизинговой компании Евгений Дитрих, вице-премьер Дмитрий Чернышенко, министр экономического развития Максим Решетников, **заместитель министра** финансов Алексей Сазанов, министр строительства и ЖКХ Ирек Файзуллин и председатель совета директоров «Совкомфлота» Сергей Франк, гендиректор РЖД Олег Белозеров, **первый заместитель министра** экономического развития Андрей Иванов, глава Российского фонда прямых инвестиций Кирилл Дмитриев, председатель совета директоров «Русской холдинговой компании» Александр Рязанов, председатель группы «Каскол» Сергей Недорослев и экс-председатель правления государственного железнодорожного холдинга «Австрийские железные дороги» Кристиан Керн, председатель наблюдательного совета государственной корпорации – Фонда содействия реформированию жилищно-коммунального хозяйства Сергей Степашин.

Ранее **Савельев** был назначен главой **Минтранса** вместо Евгения Дитриха. Дитрих, в свою очередь, стал генеральным директором «Транспортной лизинговой компании».

<https://tass.ru/ekonomika/10260733>

На ту же тему:

<https://iz.ru/1100199/2020-12-15/novyi-glava-mintransa-savelev-voidet-v-sovet-direktorov-rzhd>

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/ministr-transporta-rf-voynet-v-sovet-direktorov-rzhd-soglasno-reglamentu/>

<https://www.finanz.ru/novosti/aktsii/ministr-transporta-rf-voynet-v-sovet-direktorov-rzhd-soglasno-reglamentu-1029893369>

https://logirus.ru/news/transport/rzhd_dolzhna-obyazana_i_primet_v_sovet_direktorov_ministra_transporta.html

САХАЛИН ИНФО; ЯСЬКО КИРИЛЛ; 2020.12.15; 22 КИЛОМЕТРА И 9 МИЛЛИАРДОВ: ЛИМАРЕНКО ОБСУДИЛ С МИНТРАНСОМ ОБЪЕЗД ЮЖНО-САХАЛИНСКА

На западе Южно-Сахалинска планируют построить новую объездную дорогу. 22-километровый участок соединит две магистральные трассы – уже федеральную Южно-Сахалинск – Холмск и передаваемую в **Росавтодор** с 1 января Южно-Сахалинск – Оха.

О появлении подобного объекта говорят уже около пяти лет, но в ходе совещания в **Минтрансе РФ** были озвучены предполагаемые параметры стройки – протяженность 22 километра, а общая стоимость реализации – около 9 миллиардов рублей. Как заметил губернатор Валерий Лимаренко, возведение западного объезда позволит разгрузить центр города от транзитных большегрузов и в целом снизить нагрузку на дороги в областном центре.

Ранее о планах по строительству большой объездной дороги сообщали власти Южно-Сахалинска – объект фигурировал в градостроительных концепциях и планах, которые сегодня разрабатывают в рамках работы над генеральным планом. Судя по недавней презентации, которую представили полпреду Юрию Трутневу, дорога будет начинаться южнее Хомутово, пересекать поля между городом и Новотроицким, по широкой дуге обходить городскую застройку, в том числе часть дачных массивов, и выходить на трассу из Южно-Сахалинска на север в двух местах – в районе между Луговым и Ново-Александровском и за пределами города, где-то около Березняков. Вероятно, в **Минтрансе** пока обсуждают ее усеченный вариант – без большого участка на юге, где с потоком транспорта пока справляется юго-западная объездная.

Кроме того, еще в 2017 году региональный **минтранс** подготовил два проекта развития транспортной инфраструктуры на западе города – их назвали большой и малый западные объезды.

Первый, длиной в 38,2 километра, должен был начинаться аж в Мицулевке, обходить юг города, пересекаться с трассой на Холмск в Троицком, огибать Дальнее и Новую Деревню с запада и выходить на дорогу Южно-Сахалинск – Оха на подъезде к Березнякам. Стоимость этого проекта в ценах 2017 года составляла практически 13,5 миллиарда рублей. Срок строительства был оптимистично обозначен как 5 лет, еще два отводили на проектирование.

Второй проект объезда куда менее амбициозен – его длина всего 10,5 километра, он стартует в районе существующего перекрестка юго-западной объездной и трассы на Холмск (район заправки «Роснефти»), идет на север в обход Дальнего и Владимировки и выходит на существующий северо-западный объезд – дорогу из Дальнего в сторону Лугового. Цена – чуть больше 4 миллиардов в ценах 2017-го, предполагаемый срок реализации – 3 года.

То есть проект, который обсуждают в **Минтрансе** – и по цене, и по масштабу – своего рода компромисс между ранее предложенными масштабными объектами.

Кроме предполагаемого объезда города, сообщает пресс-служба губернатора, Лимаренко и министр **Виталий Савельев** обсудили субсидирование авиаперелетов в Дальневосточном федеральном округе и уже реализованные с федеральной поддержкой дорожные проекты.

Валерий Лимаренко отметил необходимость федерального софинансирования внутренних перевозок в ДФО в размере не менее 3,7 миллиарда. Губернатор рассказал, что в регионе с помощью **Минтранса** модернизировали участки дорог общей длиной почти 30 километров, и попросил выделить дополнительный миллиард на дороги в будущем.

<https://sakhalin.info/news/199949/>

На ту же тему:

<https://astv.ru/news/society/2020-12-15-subsidii-na-aviaperelety-pytaetsya-vybit-gubernator-u-mintransa-rf>

https://dorinfo.ru/star_detail.php?ELEMENT_ID=88246

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ФИЛИППОВА ЕВГЕНИЯ; 2020.12.15; КАНДИДАТАМ В МИНИСТРЫ ПРИДЕТСЯ ОТВЕТИТЬ НА ВОПРОСЫ ДЕПУТАТОВ; ГОСДУМА ОПРЕДЕЛИЛАСЬ С ПОРЯДКОМ УТВЕРЖДЕНИЯ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА, ЕГО ЗАМОВ И ГЛАВ МИНИСТЕРСТВ

У Госдумы будет неделя, чтобы рассмотреть, утвердить или отклонить кандидатуру на освободившийся пост в Правительстве с момента, когда президент или премьер-министр внесут эту кандидатуру на суд нижней палаты парламента. Прежде чем депутаты примут решение, кандидат должен представить программу работы на новой должности и ответить на вопросы парламентариев. А если Дума отклонит кандидатуру, в течение недели в палату должны будут внести новую. Соответствующее постановление Госдума приняла 15 декабря.

Поправки в Конституцию, принятые в июле, повысили роль Госдумы и Совета Федерации в формировании Правительства, а 6 ноября президент подписал закон «О Правительстве», которые закрепляет новые конституционные полномочия парламента. Часть из них подразумевает, что премьера, его заместителей и федеральных министров (кроме глав силовых ведомств) президент назначает только после того, как Госдума утвердит кандидатуры. Раньше палата только давала согласие на назначение предложенного президентом кандидата на должность председателя Правительства, а замов и министров глава государства назначал сам.

Госдума уже утвердила нескольких министров и вице-премьера по новой процедуре. 10 ноября депутаты проголосовали за кандидатуры, внесенные в Госдуму Михаилом Мишустиным. Главой **Минтранса** стал **Виталий Савельев**, Минстроя – Ирек Файзуллин,

Минприроды – Александр Козлов, Минвостокразвития – Алексей Чекунов, а Минэнерго – Николай Шульгинов. Бывший министр энергетики Александр Новак занял пост заместителя председателя Правительства. По словам Вячеслава Володина, назначение членов Правительства после обсуждения в Госдуме должно повысить ответственность министров перед гражданами России. Возросла ответственность и депутатов за принимаемые совместно с Правительством решения, добавил спикер. «Все эти изменения положительно скажутся на качестве власти – исполнительной и представительной», – отмечал он, комментируя закон «О Правительстве».

Процедура новая, и у Госдумы на тот момент не было четкого регламента, как рассматривать вопрос об утверждении кандидатов на ключевые должности в кабмине. Тем не менее к этому подошли скрупулезно – в профильных комитетах и фракциях Думы провели с кандидатами консультации, которые завершились только к самому пленарному заседанию.

Теперь выработанный порядок закрепят в регламенте Государственной Думы, которым депутаты руководствуются, рассматривая законопроекты и другие вопросы. «Изменения в регламент направлены на то, чтобы иметь возможность оперативно рассматривать внесенные вопросы, открыто и публично их обсуждать», – отметила Ольга Савастьянова, представляя коллегам проект постановления палаты.

Претендента на пост председателя Правительства предлагает президент, на должности вице-премьеров и федеральных министров – глава кабмина. Госдума должна рассмотреть кандидатуру в течение недели со дня внесения представления. Как только председатель Госдумы получает соответствующую информацию, он поручает профильному комитету подготовить необходимые материалы, а комитет проводит обсуждение кандидатуры. После этого вопрос выносится на пленарное заседание.

Потенциального премьер-министра должен представить президент или его официальный представитель, а вице-премьеров и министров – председатель Правительства или его полномочный представитель в Госдуме.

Самому кандидату предстоит выступить с программой основных направлений работы на новом посту. После этого он отвечает на вопросы депутатов в течение времени, определенного процедурой рассмотрения кандидата. После этого парламентарии решают, утверждать ли нового представителя кабмина тайным голосованием. Для утверждения требуется большинство голосов от общего числа депутатов.

Если же Госдума отклонит кандидатуру, президент или премьер должны в течение недели внести новую. Ее рассматривают в том же порядке, что и первую. В случае повторного отклонения Госдуме могут предложить утвердить нового претендента или вновь внести первую кандидатуру. В случае, если палата отклонит претендента в третий раз, глава государства проведет назначения на соответствующие должности в Правительстве сам.

<https://www.pnp.ru/politics/kandidatam-v-ministry-pridyotsya-otvetit-na-voprosy-deputatov.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.12.15; ПОД КАЛИНИНГРАДОМ ВВЕЛИ В СТРОЙ КРУПНЕЙШИЙ В РОССИИ ПОГРАНПЕРЕХОД

Крупнейший в стране международный автомобильный **пункт пропуска** (МАПП) «Дубки» ввели в эксплуатацию на российско-литовской границе в Калининградской области, сообщил журналистам **замминистра транспорта РФ Дмитрий Зверев**.

Строительство нового международного автомобильного **пункта пропуска** «Дубки» началось в конце 2014 года в рамках реализации соглашения между правительствами РФ и Литвы о строительстве моста через реку Неман между городами Советск и Панемуне, в соответствии с ФЦП «Государственная граница РФ на 2012-2020 годы».

«**Пункт пропуска** введен в эксплуатацию. Он готов к приему первых пассажиров и грузов... В данном случае российская сторона в полной мере заявляет, что **пункт**

пропуска, отвечающий самым современным требованиям, в том числе санитарно-эпидемиологического благополучия, готов к эксплуатации, уверен, что литовская сторона тоже примет все усилия по запуску своей части с точки зрения подготовки мостового перехода и подходов к мосту», – сказал **Зверев**.

По его словам, ожидается, что движение через новый пограничный переход может начаться к лету следующего года.

Новый **пункт пропуска** на границе с Литвой «Дубки-Рамбинас» считается самым большим в стране по количеству полос движения транспорта – здесь построено 49 полос – и один из самых крупных по площади – переход занимает 23,5 гектара. Пропускная способность составляет 4 тысячи транспортных средств и 15,5 тысячи человек в сутки, что позволяет обеспечить пропуск граждан и транспорта с учетом перспективного роста трафика.

На территории погранперехода построен современный стационарный инспекционно-досмотровый комплекс, использованы новейшие системы контроля доступа, охраны периметра, видеонаблюдения.

Новый погранпереход разгрузит город Советск от грузовых автомобилей и снимет нагрузку с многостороннего автомобильного **пункта пропуска** Чернышевское. Предполагалось, что погранпереход будет построен в 2017 году, однако сроки сдачи объекта сместились. Калининградская область в рамках соглашения между правительствами России и Литвы брала обязательства по строительству обхода города Советска. Все работы завершены, на эти цели потребовалось более 2 миллиардов рублей.

<https://ria.ru/20201215/granitsa-1589378680.html>

На ту же тему:

<https://www.interfax-russia.ru/northwest/news/novyuy-punkt-propuska-dubki-na-granice-s-litvoy-velyi-v-ekspluatsiyu-v-kaliningradskoy-oblasti>

<https://kaliningrad.rbc.ru/kaliningrad/15/12/2020/5fd8ec809a794744ee58e3d8>

ИНТЕРФАКС; 2020.12.15; РОССИЯ МОДЕРНИЗИРУЕТ ПЯТЬ ПУНКТОВ ПРОПУСКА НА ГРАНИЦАХ С ЛИТВОЙ И ПОЛЬШЕЙ – РОСГРАНСТРОЙ

ФГКУ «Росгранстрой» планирует модернизировать на границах России с Литвой и Польшей в Калининградской области пять международных **пунктов пропуска**, сообщил глава госпредприятия Виталий Шишмарев журналистам во вторник.

«Совместно с правительством Калининградской области мы ведем работу по выработке стратегии развития **пунктов пропуска**. Определены приоритеты. Это два **пункта пропуска** железнодорожных и три автомобильных, которые в ближайшее время, исходя из источников финансирования, будут модернизированы. Совместно с «РЖД» мы сейчас рассматриваем концепцию развития железнодорожных станций, что предстоит модернизировать на этих переходах», – сказал Шишмарев.

В свою очередь **заместитель министра транспорта РФ Дмитрий Зверев** отметил, что **Минтранс** принципиально подошел к разработке долгосрочной стратегии, в рамках которой не только в Калининградской области, но и по всей стране, выделили приоритеты в модернизации **пунктов пропуска** на всех границах. И **пункты пропуска** Калининградской области включены в план средней перспективы.

«В рамках стратегии развития институтов финансирования объекты Росгранстроя включены в программу развития транспортной системы. Это принципиальный шаг, что был сделан в этом году – это изменение источников финансирования с их увеличением по годам, а также возможностью переброски финансов между объектами», – заявил **Зверев**.

Как сообщалось, в Калининградской области отдельные международные **пункты пропуска** работают с нагрузкой, которая иногда в три-пять раз превышает проектную.

Такие же проблемы есть и в Литве, и в Польше. Власти региона давно ставят вопрос об их модернизации.

Ранее планировалось, что совместная работа России и стран ЕС по модернизации **пунктов пропуска** может быть выполнена в рамках новой программы приграничного сотрудничества, которая рассчитана до 2020 года. В этом заинтересованы не только Россия, но и Литва с Польшей, пограничные **пункты пропуска** которых также нуждаются в модернизации.

<https://www.interfax-russia.ru/northwest/news/rossiya-moderniziruet-pyat-punktov-propuska-na-granichah-s-litvoy-i-polshey-rosgranstroy>

НЬЮС.РУ; ПАВЕЛ АСТАХОВ; 2020.12.15; В РОССИИ МОГУТ ВВЕСТИ ОБЯЗАТЕЛЬНЫЙ ПЦР-ТЕСТ ПЕРЕД ПОЕЗДКОЙ В ДРУГОЙ РЕГИОН; АНАЛИЗ ПРЕДЛАГАЮТ ПРОВОДИТЬ В АЭРОПОРТАХ И НА ВОКЗАЛАХ

За последние пару месяцев в России темпы прироста числа заболевших коронавирусом превысили весенние показатели. Для купирования этой проблемы власти ввели ряд ограничений, включая дистанционное обучение, обязательное ношение масок и перчаток в транспорте, запрет на массовые мероприятия. При этом в новогодние каникулы, когда россияне начнут массово путешествовать, существенно вырастет риск «завоза» COVID-19 из одного региона в другой. Чтобы снизить эту угрозу, в Госдуме предлагают обязать россиян сдавать ПЦР-тест перед поездкой. Эксперты считают, что пассажиры, как и при выезде за границу, могли бы сдавать экспресс-анализ на вокзале или в аэропорту перед посадкой на рейс. Сколько тест будет стоить и на чьи плечи могут возложить эти расходы, выяснял NEWS.ru.

Для россиян, желающих отправиться в другой регион страны, предлагают ввести обязательный ПЦР-тест на коронавирус. Запрос с соответствующей инициативой (есть в распоряжении NEWS.ru) депутат Госдумы Алексей Кобилев направил **министру транспорта Виталию Савельеву** и руководителю Роспотребнадзора Анне Поповой.

Как отметил парламентарий в документе, власти приняли ряд мер в борьбе с начавшейся в 2020 году пандемией COVID-19. В частности, они закрыли границу страны и усилили контроль за передвижением через отечественные рубежи. Кроме того, людей изолируют в случае заражения коронавирусом. Для предотвращения распространения COVID-19 запрещены спортивные и зрелищные мероприятия, введено дистанционное обучение в образовательных учреждениях.

Однако, согласно сообщениям оперативного штаба по борьбе с коронавирусом, с начала осени число заболевших стабильно растёт. В отдельных субъектах ситуация ухудшается более быстрыми темпами.

При этом люди продолжают путешествовать между регионами России. Чтобы предотвратить распространение инфекции, власти ввели санитарные правила в транспорте, включая использование масок и перчаток, определённую рассадку пассажиров, измерение их температуры. Однако этого может быть недостаточно в той трудной эпидемиологической ситуации, которая наблюдается в настоящее время, полагает Кобилев.

С учётом вновь обострившейся ситуации, прошу вас дать поручение проанализировать возможность и целесообразность введения обязательного ПЦР-исследования на предмет наличия SARS-CoV-2 для пассажиров, следующих по маршрутам межрегионального транспортного сообщения, не менее чем за два дня до совершаемого переезда в целях стабилизации ситуации в субъектах Российской Федерации, – говорится в депутатском запросе.

Как подчеркнул парламентарий, ПЦР-тестирование перед посещением того или иного региона позволит лучше отслеживать распространение коронавируса и предотвращать его «завоз» в субъекты, в частности, в случае его наличия у бессимптомных носителей.

Это полезно, потому что позволяет выявить бессимптомное течение заболевания, которое встречается в половине случаев. Человек может даже не знать, что является носителем вируса, и при тесном контакте заражает окружающих себя людей, особенно при длительном нахождении в транспорте. В таком случае транспортное средство становится инкубатором, везущим множество новых распространителей в регионы нашей страны. Ситуация с коронавирусом в стране неоднородна и весьма отличается в субъектах. Поэтому появляется опасность занесения инфекции из лидирующих по заболеваемости регионов в эпидемиологически более благополучные.

Алексей Кобилев

депутат Государственной думы

По данным на 14 декабря, в России коронавирусом с начала эпидемии заболели 2,68 млн человек. Выздоровели 2,12 млн жителей страны, скончались 47,39 тысячи. В столице COVID-19 заразились почти 700 тысяч горожан.

Как отметила Анна Попова, сложная ситуация с распространением коронавируса сложилась в Карелии, Республике Коми и в Архангельской области. При этом стабильная картина наблюдается в Татарстане, Чечне и Краснодарском крае.

Тест для бюджета

В России можно было бы применить европейский опыт экспресс-тестирования на коронавирус перед межрегиональной поездкой. В этом случае пассажиры сдавали бы анализ на вокзале или в аэропорту непосредственно перед отправкой, рассказал NEWS.ru член Общественного совета при Минтрансе, председатель Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов.

Конечно, нужно приводить систему к тому, чтобы при въезде в регион и при выезде в аэропорту или на вокзале люди сдавали экспресс-тест, и только в этом случае пассажира допускали бы на рейс. В течение пяти минут приходит результат, и пассажир либо проходит на посадку, либо нет. При этом все расходы должны быть за счёт государства, которое должно выделить деньги для аэропортов и перевозчиков. Это бы позволило не увеличивать стоимость билета. В таком формате это может работать.

Илья Зотов

председатель Общероссийского объединения пассажиров

По словам Зотова, подобные меры уже есть в Европе – в Голландии, Франции и Германии. У нас государство выделило 15 млрд рублей на программу туристического кешбэка, из этих денег потрачен только один миллиард. Вот как раз из этих средств можно было бы выделить деньги на эти задачи и цели, – отметил он.

Как отметил Зотов, для путешествия, возможно, потребуется сдать анализ семье из нескольких человек, при этом его стоимость в регионах порой доходит до пяти тысяч рублей, а длительность исполнения – до семи дней. Поэтому если ПЦР-тестирование перед поездкой будут оплачивать пассажиры, это фактически остановит туристические потоки внутри страны, либо вызовет волну поддельных справок об отсутствии инфекции.

<https://news.ru/russia/v-rossii-mogut-vvesti-obyazatelnyj-pcr-test-pered-poezdkoj-v-drugoj-region/>

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.12.16; «АЭРОФЛОТ» ОБВИНИЛ УЧЕБНЫЙ ТРЕНАЖЕР В КАТАСТРОФЕ SUPERJET В «ШЕРЕМЕТЬЕВО»; ЕГО НАСТРОЙКИ ОТЛИЧАЮТСЯ ОТ РЕАЛЬНЫХ УСЛОВИЙ, УТВЕРЖДАЕТ КОМПАНИЯ

Поведение тренажера для пилотов Sukhoi SuperJet 100 в режиме direct mode (ручной режим, т. е. без помощи автоматики) кардинально отличается от пилотирования самолета в реальных условиях. Поэтому для экипажа рейса SU1492 Москва – Мурманск условия аварийной посадки в «Шереметьево» оказались неожиданными. Об этом представитель «Аэрофлота» заявил на совещании в Ространснадзоре, посвященном проблемам

эксплуатации SSJ100 (оно прошло в ноябре). **Ространснадзор** по итогам совещания рекомендовал провести дополнительные демонстрационные полеты на самолете и тренажере «Аэрофлота» совместно с летчиками-испытателями профильного института – ГосНИИ гражданской авиации. Копия протокола совещания есть в распоряжении «Ведомостей», ее подлинность подтвердил один из участников.

Утром 5 мая 2019 г. SSJ100 вылетел из Москвы в Мурманск, но из-за попадания в него молнии вернулся в «Шереметьево», совершил аварийную посадку и загорелся. Жертвами катастрофы стал 41 человек. В апреле 2020 г. Следственный комитет завершил расследование происшествия. Командиру судна Денису Евдокимову предъявили обвинение по ч. 3 ст. 263 УК РФ («Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц»), ему грозит лишение свободы на срок до семи лет. Дело находится на слушании в Химкинском суде Московской области.

Межгосударственный авиационный комитет (МАК) пока опубликовал только предварительный отчет о происшествии. В нем не делается однозначных выводов о причинах катастрофы, но содержатся сведения о ходе полета, переходе самолета в direct mode после удара молнии, посадке с превышением допустимой массы судна, отклонении от глиссады, «козлении» (прыжки самолета по полосе) и др. Комиссия МАК не дала окончательной оценки и действиям экипажа, также запланировав провести для этого тесты на тренажере.

Осенью 2019 г. тестирование тренажера SSJ100, установленного в «Шереметьево», уже проводили эксперты **Росавиации**, авиарегистра МАК и Европейского агентства авиационной безопасности (EASA). Тренажер признан годным. «В обоих режимах работы (normal mode и direct mode. – «Ведомости») динамика полета самолета хорошо воспроизведена на тренажере», – говорится в протоколе ноябрьского совещания в **Ространснадзоре**.

Тем не менее заявления «Аэрофлота» о качестве работы тренажеров должны быть проверены комиссией МАК в рамках расследования, говорят эксперты. «Привитие летному составу неправильных навыков пилотирования недопустимо», – говорит исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. Но этот факт, даже если его докажут эксперты комиссии, вряд ли станет решающим в отчете МАК.

Главный редактор отраслевого портала Avia.ru Роман Гусаров напоминает, что комитет, как правило, не указывает на одну причину катастрофы, а говорит о комплексе факторов, приведших к ней. «Может оказаться, что тренажер не соответствовал нормам, но отдельно от других обстоятельств этот факт ни о чем не говорит. Другой сценарий – если при этом вся программа подготовки пилота, включая тренажер, не позволила ему справиться с пилотированием. Еще один – программа не была адекватна, но и пилот вел себя неправильно», – рассуждает эксперт. Эксперты говорят, что МАК, вероятнее всего, даст рекомендации всем участникам происшествия по исправлению недочетов и неисправностей, а суд выберет меру наказания для виновных.

Оба эксперта напоминают, что тренажер SSJ100 получил сертификацию авиавластей России и Европы. Об этом говорит в беседе с «Ведомостями» и представитель «Иркут». «Региональные самолеты» (филиал «Иркут», производитель SSJ100) ранее никогда не получали от авиакомпаний и учебных центров претензий к точности моделирования полета на тренажерах, на них уже прошли подготовку сотни российских и иностранных пилотов, добавляет он. Сегодня используются четыре тренажера SSJ100, три разработаны британской компанией L3 Commercial Training Solutions (ранее – Thales Training & Simulation) и установлены в «Шереметьево», «Жуковском» и в Венеции, четвертый построен ЦНТУ «Динамика» при участии «Гражданских самолетов Сухого» (ГСС, теперь – «Региональные самолеты») и установлен в Ульяновске. Все тренажеры соответствуют

высшей категории точности имитации полета самолета, они сертифицированы **Росавиацией** и EASA, уточняет представитель «Иркута».

«Аэрофлот» давно ведет спор с производителем о причинах трагедии, защищая свои интересы и свою программу подготовки пилотов, говорят три источника «Ведомостей», близких к ОАК и к эксплуатирующим самолет компаниям. Усомнившись в качестве тренажера, перевозчик в очередной раз отводит подозрения от себя, говорят собеседники. Источник в группе «Аэрофлот» сообщил, что компания ранее не указывала производителю на проблему с тренажером, так как случаев полета в direct mode было всего шесть за почти 10 лет эксплуатации лайнера, поэтому «летчики не могли вспомнить свои ощущения в полете и соотнести их с поведением тренажера».

«Ведомости» направили официальный запрос в «Аэрофлот».

Представители других компаний, эксплуатирующих SSJ100, – «Ираэро», «Северстали» и Red Wings – сообщили, что никаких нареканий и жалоб по работе тренажеров у компаний и их экипажей нет. «На тренажере полет в режиме direct mode является обязательным элементом для выполнения программы тренировки», – добавили в «Ираэро». В Red Wings уточнили, что в Федеральных авиационных правилах (ФАП) не прописано требование специально отрабатывать пилотирование в direct mode, тем не менее все пилоты компании отрабатывали ситуации, когда самолет переходит в этот режим. «Переход в direct mode не является аварийной ситуацией, это всего лишь усложнение условий полета», – уточнил представитель Red Wings. Представители «Ямала» и «Якутии» не ответили на запросы «Ведомостей».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/12/15/851102-aeroflot-obvinil>

РБК; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2020.12.15; АВИАКОМПАНИИ ЗАЯВИЛИ О РОСТЕ РАСХОДА ТОПЛИВА В НОВОЙ СИСТЕМЕ ПОЛЕТОВ ПОЧЕМУ УВЕЛИЧИЛОСЬ ВРЕМЯ НА ВЗЛЕТ И ПОСАДКУ САМОЛЕТОВ

Из-за новой системы движения самолетов в европейской части России, заработавшей с 3 декабря, время набора высоты и захода на посадку у бортов увеличилось на 10–15 минут. Компании фиксируют рост расхода топлива

Авиакомпании столкнулись с увеличением расхода топлива после ввода новой структуры воздушного пространства в европейской части России, которая была запущена в ночь с 2 на 3 декабря. Об этом РБК рассказали источники в крупнейших российских авиакомпаниях и подтвердили представители S7 Airlines, «Победы» и Utair.

Запросов в **Росавиацию** от авиакомпаний в связи с повышенным расходом топлива при использовании новой структуры воздушного пространства не поступало, сообщили РБК в пресс-службе ведомства. «В ряде случаев выдерживание новых схем действительно привело к увеличению среднего времени набора высоты и захода на посадку. Это связано с тем, что в связи с COVID-19 интенсивность в 2020 году упала и самолеты до введения структуры летали практически напрямую», – добавил представитель агентства. В целом новая структура разрабатывалась на объемы перевозок 2019 года, которые на 40% выше показателей текущего года.

Зачем нужна новая система полетов

Новая структура воздушного пространства в европейской части России охватывает 49 аэродромов, 242 новых участка воздушных трасс и полностью изменила воздушную навигацию – маршруты вылета и прилета, точки входа и выхода, буквенные обозначения и т.д. С вводом новой структуры движения самолетов загруженность авиадиспетчеров должна сократиться примерно на 50%, задержки самолетов при маневрировании перед заходом на посадку в аэропорты уменьшатся более чем на 70%, время полета в Московской воздушной зоне сократится в среднем на 15%, протяженность маршрутов – на 21%, а расход топлива – в среднем на 14%, сообщила **Росавиация**.

Какие компании стали тратить больше топлива

Про рост расхода топлива из-за новой системы полетов РБК рассказал источник в крупнейшей российской авиакомпании «Аэрофлот». По его словам, по новой системе полетов снижение самолетов начинается «значительно» раньше, чем было до ее введения. В итоге расход топлива увеличился в среднем на 10%, добавил он.

Представитель «Аэрофлота» это не комментирует: «Прошла всего неделя со дня введения новых правил. Сейчас преждевременно делать выводы, очевидно, что по итогам тестов будут корректирующие решения».

Как пояснил пилот S7 Airlines, до введения новой структуры воздушного пространства плановое время полета почти всегда с запасом превышало фактическое – то есть полет завершался быстрее, чем было запланировано. А сейчас при той же методике расчета планового времени полета фактическое время полета, наоборот, превышает плановое на 10–15 минут.

Представитель «Победы» сообщил РБК, что в течение первой недели действия новой системы движения самолетов на московских рейсах лоукостера средняя продолжительность полета на этапе набора высоты и снижения выросла на 17 и 22% соответственно, а расход топлива увеличился в среднем на 10 и 42%.

В авиакомпании «Россия» не заметили значительных изменений из-за новой системы полетов. «Анализ выполненных рейсов с 3 по 13 декабря в условиях новой структуры не показал значительных ухудшений топливной эффективности, расход топлива и времени полета сопоставимы со значениями прошлого года, когда рейсы выполнялись в условиях высокой интенсивности воздушного движения», – сказал ее представитель. В «Уральских авиалиниях» отказались от комментариев.

«Сложившаяся ситуация носит временный характер, и в ближайшее время вопрос набора высоты и захода на посадку будет оптимизирован», – отмечают в **Росавиации**. Представитель ведомства подчеркивает, что новая структура воздушного пространства разрабатывалась при участии ведущих авиакомпаний, в том числе группы компаний «Аэрофлот», которая поддержала ее внедрение, сейчас продолжается работа по оптимизации.

Насколько вырастут расходы компаний

«[При переходе на новую систему полетов] выбирались оптимальные маршруты, для того чтобы наши пассажиры находились меньше в воздухе, меньше сгорало горючего и чтобы снизить выбросы углекислого газа», – говорил **глава Росавиации Александр Нерадько** в начале декабря.

Но пилот самолета Boeing 737-800 сообщил РБК, что после 3 декабря в среднем на каждом московском рейсе (взлет и посадка) расход топлива вырос на 0,5 т. Флот «Победы» полностью состоит из самолетов этого типа. За первую неделю действия новой системы полетов через Внуково (базовый аэропорт «Победы») она выполнила около 500 взлетно-посадочных операций, рассказал РБК источник в «Победе». Стоимость одной тонны авиакеросина, по данным **Росавиации**, во Внуково составляет минимум 37 тыс. руб. Соответственно, увеличение расходов на авиационное топливо у «Победы» только за неделю могло составить 9,3 млн руб. Источник в компании подтвердил корректность расчетов.

«Победа» еще в начале июня направляла письмо в рабочую группу по производству полетов Внуково по новой системе, в котором говорилось, что она приведет к росту полетного времени и дополнительным расходам топлива из-за ограничений по высоте и скорости полетов. Об этом говорится в протоколе замечаний и предложений «Победы», копия которого есть в распоряжении РБК. Его подлинность подтвердил источник в компании, который добавил, что эти замечания и доводы не были учтены.

Источник в одной из крупнейших авиакомпаний указывает, что в паспорте федеральной целевой программы «Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации», которая действовала в 2009-2015 годах, говорилось, что помимо

повышения безопасности и пропускной способности новая структура воздушного пространства должна привести к снижению расходов топлива. Эта ФЦП предполагала экономический эффект за счет сокращения потерь времени пассажиров в пути в объеме 15 млрд руб. «Но пока мы видим, что новые схемы полетов увеличивают время набора и снижения из Внуково и Домодедово как минимум на 10–15 минут, что существенно для любой авиакомпании», – замечает он.

Дополнительные расходы чувствительны для авиакомпаний на фоне резкого падения перевозок из-за пандемии коронавируса и связанных с ней ограничений. Российские авиакомпании по итогам 2020 года перевезут на 45% меньше пассажиров, чем годом ранее, – 70 млн против 128,1 млн человек, рассказывал ранее **заместитель директора департамента государственной политики в области гражданской авиации Минтранса Илья Белавинцев**.

Рейтинговое агентство НКР считает, что совокупные потери российских авиакомпаний в 2020 году составят около 350 млрд руб. При неблагоприятном стечении обстоятельств перевозчики рискуют недосчитаться от 380 млрд до 400 млрд руб. Месяц назад **Минтранс** запросил у правительства 22,4 млрд руб. Эти деньги авиакомпании должны были получить еще в 2019 году как компенсацию роста цен на топливо в 2018-м. Но выплату перенесли на 2020-й из-за отсутствия свободных средств, рассказывал Александр Юрчик, который тогда занимал пост **замминистра транспорта**. Процесс выделения средств затягивался также из-за разногласий **Минтранса** и Минфина относительно точного размера компенсации и способа ее распределения. РБК направил запрос в пресс-службу **Минтранса**.

<https://www.rbc.ru/business/15/12/2020/5fd729959a79479bc49d60a5>

КОММЕРСАНТЬ Н.НОВГОРОД; РОМАН КРЯЖЕВ; 2020.12.16; ГИДРОУЗЕЛ УПЛЫВАЕТ ЗА ГОРИЗОНТ ПЛАНИРОВАНИЯ; НИЖЕГОРОДСКИЕ ВЛАСТИ ПРЕДЛАГАЮТ СМОДЕЛИРОВАТЬ ВАРИАНТЫ ВОССТАНОВЛЕНИЯ СУДОХОДСТВА НА ВОЛГЕ

Чтобы определиться со способом восстановления судоходства по Волге между Нижним Новгородом и Городцом на участке протяженностью 40 км, правительство Нижегородской области предлагает провести компьютерное моделирование. На недавнем совещании у зампреда правительства РФ Марата Хуснуллина региональные власти высказали мнение, что научный анализ и компьютерная модель позволят точно решить, строить низконапорный гидроузел стоимостью 43 млрд руб. или третью нитку городецких шлюзов. Администрация Волжского бассейна, выступившая заказчиком проектирования гидроузла, считает 3D-модель нецелесообразной и настаивает на строительстве дамбы, которая, по мнению нижегородских властей, жителей региона и общественных активистов, нанесет большой экологический ущерб. Окончательное решение будет принимать правительство РФ.

По поручению зампреда правительства РФ Марата Хуснуллина в декабре состоялось дистанционное совещание между **Министерством транспорта РФ** и правительством Нижегородской области. Чиновники проводили сравнительный анализ вариантов восстановления судоходства на Волге. Напомним, ранее по поручению президента был разработан проект строительства Нижегородского низконапорного гидроузла за 43 млрд руб. Предполагается, что если построить плотину, то уровень воды на проблемном 40-километровом участке реки между Нижним Новгородом и Городцом поднимется, что позволит судам свободно преодолевать его, что сейчас бывает невозможно. Однако из-за возражений региона и протестов граждан и экологов, опасющихся подтопления Балахны, проект был приостановлен. В итоге Главгосэкспертиза России выдала ряд замечаний и отрицательное заключение на проектную документацию, а администрация Волжского

бассейна как государственный заказчик разорвала контракт с проектировщиком ООО «Техтрансстрой».

На совещании под председательством **замминистра транспорта РФ Юрия Цветкова**, как рассказали “Ъ-Приволжье” его участники, представители правительства Нижегородской области высказались за альтернативный вариант – строительство третьей нитки Городецких шлюзов и проведение дноуглубительных работ. Однако, по мнению нижегородских властей, оптимальным решением было бы сначала сопоставить варианты строительства третьей нитки шлюзов и возведения гидроузла, а потом выбрать наиболее предпочтительный по техническим и экономическим характеристикам. Представители региона предложили провести научно-исследовательскую работу и сделать 3D-моделирование обоих вариантов обеспечения судоходства за счет Минобрнауки РФ, добавив, что областные власти при необходимости готовы частично софинансировать ее из областного бюджета.

В администрации Волжского бассейна раскритиковали эти планы, поскольку наработок по строительству третьей нитки шлюзов нет. Как следует из копии стенограммы совещания, имеющейся в распоряжении “Ъ-Приволжье”, по мнению представителей Волжского бассейна, нецелесообразно принимать предложение региона, так как строительство дополнительных шлюзов и большие объемы по дноуглублению «активизируют перестройку русла». Из-за этого фактора невозможно спрогнозировать негативное влияние изменений на плотину Нижегородской ГЭС и речные дамбы на проблемном участке Волги, кроме того, потребуется существенно увеличивать расход воды Рыбинского и Горьковского водохранилищ для поддержания гарантированной глубины в навигацию, считают в администрации Волжского бассейна. **Росморречфлот** по-прежнему настаивает на строительстве низконапорного гидроузла как самом разумном варианте, но с доработкой в рамках третьего этапа проекта мер по инженерной защите территории и понижению уровня грунтовых вод в зоне запланированного водохранилища. Проект строительства гидроузла на совещании поддержал и Институт водных проблем (ИВП) РАН, считая, что по гидрологическим условиям альтернативы ему нет, но при этом необходимо защитить Балахну. Предложенная регионом третья нитка шлюзов, по мнению экспертов ИВП, ненадежна, так как в перспективе 10–15 лет может вывести из строя Нижегородскую ГЭС за счет дальнейшего понижения уровня воды. В институте считают, что моделировать различные варианты нужды нет, так как это приведет к значительным тратам средств на инженерные изыскания, а научное исследование с высокой вероятностью подтвердит необходимость строительства гидроузла.

Ранее рассматривавшийся вариант с поднятием уровня Чебоксарского водохранилища до отметки 68 м был упомянут как неприемлемый по совокупности масштабного подтопления территорий прилегающих регионов. На совещании отметили, что от него отказалось правительство РФ. А правительством Нижегородской области не был поддержан еще один упомянутый на совещании вариант по строительству напорного судоходного канала со шлюзами вдоль левого берега Волги: это весьма затратное сооружение, которое к тому же отрежет от реки ряд поселков и может спровоцировать социальные волнения.

В администрации Волжского бассейна надеются, что в итоге из предложенных вариантов правительство РФ выберет имеющийся в работе проект гидроузла. Источник, знающий о состоявшемся совещании, предположил, что поскольку **Минтранс РФ** и **Росморречфлот** выступали за гидроузел, то, вероятно, для правительства РФ по итогам обсуждения будет подготовлен доклад о том, что денег на сравнение и моделирование вариантов восстановления судоходства на Волге нет и надо оставаться в первоначальном варианте гидроузла. Собеседник “Ъ-Приволжье” напомнил, что предварительная оценка необходимых защитных мероприятий, которые надо провести в Нижегородской области в случае строительства гидроузла, составила около 16 млрд руб., которые нужно выделить

дополнительно (более трети от сметной стоимости объекта). В администрации Волжского бассейна говорят, что «все свои хотелки» Нижегородская область озвучила еще в 2019 году, но их необходимость и целесообразность также надо проверять экспертным путем. При этом обе стороны выступают за скорейшее решение проблемы судоходства на нижегородском участке Волги. Изначально построить нижегородский гидроузел планировалось к 2024 году. Сейчас на федеральном уровне планы корректируются и называются горизонты до 2030 года.

<https://www.kommersant.ru/doc/4615754>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2020.12.16; ДАЕШЬ НА СТОРОНЕ УГЛЯ; КИТАЙ ЗАМЕСТИТ АВСТРАЛИЙСКИЙ ИМПОРТ ПОСТАВКАМИ ИЗ РОССИИ

Российские угольщики спешат воспользоваться конфликтом Китая и Австралии, взвинтившем цены в КНР, чтобы увеличить свою долю на крупнейшем в мире угольном рынке. «Эльгауголь», входящая в «А-Проперти» Альберта Авдоляна и разрабатывающая самое крупное в РФ месторождение коксующихся углей, создает СП с китайским судоходным оператором GH-Shipping. Компания планирует увеличить поставки в Китай с 1 млн тонн до 30 млн тонн к 2023 году, а в дальнейшем – до 50 млн тонн. Другие угольщики также планируют увеличить поставки в КНР, хотя, по мнению аналитиков, нынешний всплеск цен не станет долгосрочным.

«Эльгауголь», входящая в «А-Проперти» Альберта Авдоляна, намерена увеличить поставки угля в Китай. Для этого создается СП с китайской Guohang Ocean Shipping (GH Shipping). В сообщении «Эльгаугля» сказано, что предварительный срок сотрудничества составляет пять лет с дальнейшим продлением на аналогичный период. GH Shipping, указано на ее сайте, контролирует флот балкеров общим дедвейтом в 2 млн тонн и осуществляет перевозки на 40 млн тонн в год, входя в тройку крупнейших перевозчиков угля в Китае в сегменте судов «река–море». Компания входит в состав группы Fujian Guohang Ocean Shipping.

Как отмечают в «Эльгаугле», СП будет заниматься продвижением угля Эльги на рынке Китая, обеспечением импорта, содействием его таможенному оформлению, взаимодействием с государственными органами Китая и поиском потенциальных конечных потребителей. Согласно планам, объемы поставок должны будут увеличиться с 1–1,5 млн тонн угля в 2020 году до 15–18 млн тонн угля в 2021 году, 20–24 млн тонн в 2022 году и 30 млн тонн начиная с 2023 года. В дальнейшем планируется нарастить поставки до 50 млн тонн.

Таким образом, Китай будет самым крупным потребителем эльгинского угля, объем ежегодной добычи которого должен увеличиться к 2023 году с 5 млн до 45 млн тонн.

«Поставки эльгинского коксующегося угля позволят заместить значительный объем австралийского и американского угля схожего качества», – говорит гендиректор «Эльгаугля» Александр Исаев.

Российские угольщики намерены воспользоваться напряженностью в отношениях между Китаем и Австралией. О том, что Китай практически официально запретил импорт австралийского угля, 13 декабря сообщила китайская The Global Times (подразделение «Жэньминь жибао»). По данным издания, Государственный комитет по делам развития и реформ (ГКРР) КНР на минувших выходных провел совещание с представителями десяти крупнейших китайских энергокомпаний, где до них донесли, что они могут свободно импортировать уголь без таможенных ограничений из любых стран, кроме Австралии. Австралия тут же запросила официальные разъяснения. Премьер страны Скотт Моррисон заявил, что запрет импорта австралийского угля может идти вразрез с правилами ВТО и соглашением о свободной торговле. Представитель китайского МИДа Ван Вэньбинь, в свою очередь, на брифинге сообщил, что Китай действует в соответствии с законом и

международными практиками. Утром 15 декабря заметка The Global Times перестала быть доступна на сайте издания.

Проблемы с австралийским углем начались еще в октябре на фоне конфликта между странами, начало которому положил призыв Австралии к международному расследованию происхождения и причин пандемии коронавируса. Китай уже ввел заградительные пошлины против австралийского ячменя и вина, запретил импорт ряда товаров, а в ожидании китайскими покупателями запрета импорта железной руды из Австралии мировые цены выросли на 65% (см. “Ъ” от 15 декабря).

В начале октября, как сообщали различные отраслевые СМИ, власти КНР дали ряду энергокомпаний и трейдеров негласное распоряжение немедленно прекратить импорт австралийского угля, в результате чего груз на \$500 млн застрял в портах, а трейдеры стали переключаться на российский и индонезийский уголь.

По данным S&P Platts, знакомого с документами к совещанию с ГКРР, китайским энергетикам предписали не закупать китайский уголь 5500 ккал FOB по цене выше 640 юаней (\$97,7) за тонну, а ТЭС должны координировать свои запасы так, чтобы избежать закупки по высоким ценам. Рыночная цена на 14 декабря была 750–770 юаней (\$114,5–117,5), пишет S&P Platts. ГКРР, согласно документам, провел переговоры с товарно-сырьевой биржей Чжэнчжоу относительно мер, которые могут сгладить излишние колебания фьючерсов на уголь. В результате цена фьючерсов на январь 15 декабря на этой бирже резко упала – с 753 до 719,2 юаня.

В рамках стимулирования снижения цен Китай откроет морские границы для всего угля, кроме австралийского, говорилось в цитируемых агентством документах. «Китайская таможня больше не вмешивается в наш импорт из Индонезии или России и не запрашивает об импортных квотах», – сообщил источник S&P Platts в одной из китайских энергокомпаний.

Гендиректор «Мечела» Олег Коржов говорил 4 декабря «РИА Новости», что компания намерена увеличить поставки в Китай в декабре на 25–30% на фоне прекращения импорта австралийского угля. «Внутренние цены на коксующийся уголь в КНР достигли четырехлетнего максимума. Давление на цены оказала также вспышка коронавируса в соседней Монголии, в результате чего закупки рядового угля Китаем в этой стране упали почти в два раза», – отмечал он.

Председатель совета директоров «Колмара» Анна Цивилева заявила “Ъ”, что из-за отказа от закупок Китаем угля из Австралии наблюдается большой спрос и существенный рост цен на российские угли.

На рынке прецедент – цены по китайским контрактам на 50–70% выше цен на отгрузки на исторически премиальный японский рынок. Единственное, что тормозит рост поставок углей из России в целом, – внутренняя логистика», – отметила госпожа Цивилева.

Впрочем, пока не все препятствия для российских угольщиков устранены. Как сообщал “Ъ” в августе, угольные компании отмечали большие трудности с экспортом угля через погранпереходы с Китаем, поскольку покупатели принимали уголь в объеме половины нормы из-за новых таможенных требований к его качеству (см. “Ъ” от 21 августа). В ОАО РЖД “Ъ” пояснили, что проблема сохраняется, причем распространяется не только на уголь, но и на другие грузы. С 8 и 12 декабря введены конвенции по Забайкальску, который принимает 50% обычного объема, и Гродеково, который не принимает груз вообще, пояснили в компании.

По словам Максима Худалова из АКРА, сложившаяся ситуация, когда цены на уголь на внутреннем рынке Китая достигают \$150 за тонну CFR, тогда как высококачественный австралийский уголь торгуется в районе \$110, едва ли продлится долго. Он предполагает, что в течение трех-четырёх месяцев Австралия пойдет на уступки.

<https://www.kommersant.ru/doc/4615746>

КОММЕРСАНТЪ УДМУРТИЯ; ОКСАНА МЫМРИНА; 2020.12.16; ДОЛЕТЕЛИ ДО «ИЖАВИА»; ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОНТРОЛЬНЫЙ КОМИТЕТ УДМУРТИИ ВЫЯВИЛ МАССУ НАРУШЕНИЙ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВИАКОМПАНИИ

Государственный контрольный комитет Удмуртии (ГКК) сообщил о результатах проверки деятельности АО «Ижавиа». Так, управление авиакомпанией аудиторы считают неэффективным, со стороны минимущества и **минтранса** региона, по их мнению, отсутствует надлежащий контроль. Финансово-хозяйственную деятельность за 2018 и 2019 годы проверяющие считают неудовлетворительной. В **минтрансе** отмечают, что над большинством выявленных комитетом нарушений уже работают, в планах властей развивать авиакомпанию. Эксперты считают, что проблемы «Ижавиа» связаны не с неэффективным управлением, а с изменениями на авиационном рынке страны.

В августе-октябре 2020 года Государственный контрольный комитет Удмуртии провел проверку АО «Ижавиа», 100% акций которой находятся в собственности республики. Деятельность организации координирует **минтранс**. Результаты были представлены накануне на заседании ГКК. Отмечается, что предыдущая проверка работы авиакомпании за 2017 год показала ее стабильную финансовую устойчивость. Общий объем продаж тогда составлял более 3,1 млрд руб., чистая прибыль – 13 млн руб., нераспределенная прибыль – более 206 млн руб. В 2018 году сменилось руководство организации, на должность гендиректора был назначен Александр Синельников.

Анализ результатов финансово-хозяйственной деятельности АО «Ижавиа» за 2018 – 2019 годы и шесть месяцев 2020 года выявил тенденцию к снижению объема продаж при снижении количества регулярных и чартерных рейсов. В 2019 году по сравнению с 2017 годом более чем на 40% уменьшился пассажирооборот. По результатам деятельности за 2018 год организацией получен убыток в сумме 303,1 млн руб., за 2019 год – 3,7 млн руб., по итогам 6 мес. 2020 года – 204,5 млн руб., – отмечают в комитете.

По данным ГКК, по состоянию на конец июня этого года непокрытый убыток организации составил 311,7 млн руб. Значительно ухудшились показатели ликвидности, финансовой независимости, обеспеченности собственными оборотными средствами, рентабельности. При снижении за 2,5 года дебиторской задолженности в два раза кредиторская задолженность выросла в 3,5 раза с 243,1 до 847,9 млн руб. «Начиная с 2018 года наблюдается резкое снижение стоимости чистых активов АО «Ижавиа», за два года их размер достиг величины в 2,4 раза меньшей величины уставного капитала», – считают в комитете.

По состоянию на конец июня 2020 года величина чистых активов составила минус 143 млн руб., что аудиторы считают признаком несостоятельности хозяйственного общества, отсутствия собственных средств и полной зависимости от кредиторов. Отмечается, что данная ситуация сложилась при значительном росте финансовой поддержки из федерального бюджета и бюджета республики. Так, в 2018 году ее объем составил 29,9 млн руб, в 2019 году – 192,9 млн руб., за 6 мес. текущего года – 185,1 млн руб. Согласно проверке ГКК, несмотря на ухудшение финансовых показателей в компании происходил ежегодный рост фонда оплаты труда дирекции: за 2,5 года – на 32%.

Причинами тяжелого финансового состояния общества в комитете считают участие в 2018 – 2019 годах в узловой схеме полетов, увеличение стоимости авиатоплива, совершение неэффективных сделок. Стабилизации финансового состояния способствовало предоставление субсидий из бюджета Удмуртии. Общая сумма государственной финансовой поддержки, предоставленной АО «Ижавиа» в проверенный период, составила 408 млн руб., из них 356,4 млн из республиканского бюджета. Однако аудиторами были установлены нарушения целей, условий и порядка предоставления и использования субсидий из регионального бюджета.

В 2019 году «Ижавиа» была предоставлена субсидия в сумме 160,1 млн руб. на осуществление регулярных коммерческих воздушных перевозок пассажиров и

аэропортовой деятельности. Однако по мнению контрольного комитета, на момент подачи в **минтранс** заявки на получение господдержки и заключения соглашения о предоставлении субсидии организация не соответствовала установленным критериям отбора, поскольку имелось ограничение на осуществление хозяйственной деятельности, отмечают в ГКК. Также там подчеркивают, что выявление факта ограничений является основанием для возврата в бюджет всей суммы субсидии.

Сотрудники комитета выявили и другие нарушения, свидетельствующие о ненадлежащем выполнении **минтранс** своих функций. По мнению аудиторов, в результате совершения финансово неэффективных сделок АО «Аэропорт Ижевск», фактически не имеющее источников финансового обеспечения и не начавшее осуществлять уставную деятельность, в 2020 году было обременено кредиторской задолженностью в общей сумме около 180 млн руб., в том числе: 10 млн руб. – сумма займа, предоставленного «Ижавиа»; 72,7 млн руб. – задолженность по оплате заключенного в августе с авиакомпанией договора аренды аэропортового комплекса, который фактически продолжал использоваться «Ижавиа»; 97 млн руб. – стоимость проектирования реконструкции здания аэропорта.

В целом, по мнению комитета, результаты проверки свидетельствуют о неэффективном управлении АО «Ижавиа», отсутствии надлежащего контроля со стороны минимущества и **минтранса**.

Финансово-хозяйственную деятельность за 2018 и 2019 годы считают неудовлетворительной. Гендиректору авиакомпании, а также в **минтранс** и в минимущество направлены представления об устранении выявленных недостатков и нарушений. Информацию о выявленных нарушениях комитет направит главе Удмуртии, в региональный госсовет, а также в транспортную прокуратуру и прокуратуру республики. Заместитель гендиректора АО «Ижавиа» Павел Кульнев с решением контрольного комитета не согласился.

Я убежден что коллегия не читала наши возражения, а сам комитет их просто проигнорировал, прислав нам ответ, что изложенные нами доводы не принимаются, без объяснения причин. На самом комитете было предложено за две минуты прокомментировать документ, который инспектор готовил почти три месяца... Видно было и то, что члены коллегии недостаточно проинформированы ни о сути проверки, ни об общем состоянии дел в «Ижавиа». Ожидать в таком случае иного результата рассмотрения – было бессмысленно», – отметил господин Кульнев.

По его словам, большинство фактов, изложенных в акте, ранее неоднократно становились объектами проверок транспортной прокуратуры и иных контролирующих органов, в особенности это касается вопросов предоставления разного рода субсидий. «Никаких нарушений ранее выявлено не было. Авиаперевозки вообще одно из самых контролируемых надзорными органами направлений деятельности», – добавил Павел Кульнев.

Что касается эффективности, по его словам, несмотря на полученную прибыль в 2017 году, в представленном «Ижавиа» на балансовую комиссию в начале 2018 года бизнес-плане планировался убыток в размере не менее 327 млн руб. до налогообложения, а по результатам работы второй половины 2018 года и в 2019 году прибыль до налогообложения на конец 2019 года составила 1,2 млн руб. По словам представителя авиакомпании, положительный финансовый результат был достигнут за счет оптимизации производственных процессов и существенного увеличения доли прибыли компании за счет значительного сокращения издержек. Также господин Кульнев считает, что контрольным комитетом никак не отражен факт, что в начале 2020 года, до ограничений связанных с COVID-19, «Ижавиа» показывало опережающую положительную динамику по финансовому результату. «В целом, не смотря на перечень указанных проблем, ситуация на «Ижавиа» от года к году очень изменчивая. Так, например, чистая прибыль в

2011 году поднялась с минус 129,3 млн руб. до 33 млн руб. в 2012 году, то есть на 162 млн. Подобная динамика наблюдалась и в 2015 году. Указанные факты говорят о том, что компания имеет способность быстро выходить из кризисной ситуации, моментально наращивать показатель чистой прибыли и продолжать свое функционирование», – говорит Павел Кульнев.

Он подчеркнул, что для полного выхода из кризисной ситуации требуется осуществление некоторых мер, таких как переход на современный тип воздушного судна, что произойдет в ближайшее время, и адаптация старой модели функционирования к особенностям нынешней внешней среды, что в свою очередь требует временных затрат.

Что касается доводов контрольного комитета об АО «Аэропорт Ижевск» – данное юридическое лицо не являлось объектом проверки, говорит господин Кульнев. По его словам, то, что оно каким-то образом проверяется и по нему делаются какие-то выводы, стало понятно уже из акта. В ходе самой проверки по данному юрлицу никаких вопросов не задавалось.

Министр транспорта и дорожного хозяйства Удмуртии Алексей Горбачев отметил, что с большинством замечаний ГКК согласен, сейчас вносятся изменения в нормативные документы, пересматриваются правила расчета. «Мы не согласны с тем, что «Ижавиа» нам предоставляла документы на субсидию на 168 млн руб., выплачивали 160 млн руб. за вычетом этой суммы, поэтому я это нецелевой не считаю», – подчеркнул министр.

На вопрос, какие у властей республики планы по поводу «Ижавиа», он рассказал, что на следующей неделе поступит Боинг 737-800. Лизинговый платеж за этот самолет будет ниже, чем сегодня платят компаниям, которые оказывают услуги на своих Боингах.

Также он добавил, что в 2024 году в планах окончить реконструкцию взлетно-посадочной полосы и аэропортового комплекса. Министр отметил, что на сегодняшний день получается «вытягивать компанию». При этом он сообщил, что сравнивать финансовые результаты авиакомпании за 2017 и 2018 год некорректно. «Мы стоим в программе капремонта и реконструкции посадочно-взлетной полосы, 3 млрд руб. выделяет федерация. Они выделяют их тем, кто столько же средств выделяет на реконструкцию. Те деньги, которые сегодня вкладываются, в то же проектирование, – это как раз та доля республики, которая является софинансированием», – отметил господин Горбачев.

Редактор портала Avia.ru Роман Гусаров считает, что проблемы «Ижавиа» связаны не с неэффективным управлением, а с изменениями на авиационном рынке. «Когда-то были созданы региональные компании во многих городах и основной хлеб для них были полеты в Москву, но мир меняется. На первоначальном этапе каждая такая компания по сути своей являлась монополистом и работала в связке с аэропортом. Постепенно государство стало ситуацию с таким монополизмом в регионах исправлять и разделять авиакомпании и аэропорты, чтобы они не были в единых руках. Начала возникать конкуренция, снижаться цена на полеты, других направлений для таких компаний нет, потому что нет спроса», – пояснил господин Гусаров.

Он отметил, что с этим столкнулись многие региональные авиакомпании. Какие-то в конечном итоге перестают работать, а какие-то находят в себе силы объединяться в более крупные. По его мнению, треть авиакомпаний могут оказаться лишними на рынке в ближайшие годы, поскольку пассажиропоток сократился и восстанавливаться будет очень медленно. Господин Гусаров связывает это со снижением платежеспособности населения. Он отмечает, что в первую очередь придется уйти с рынка тем, у кого дела уже плохи.

<https://www.kommersant.ru/doc/4615731>

ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА ПОЛТАВСКАЯ; 2020.12.16; СОМКНУТЬ В ПОЛУКОЛЬЦО: КОГДА В ПЕТЕРБУРГЕ ЗАПУСТЯТ ГОРОДСКИЕ ЭЛЕКТРИЧКИ; ПОЧЕМУ ЧЕРЕЗ ЦЕНТР ГОРОДА ВОЗЯТ ГРУЗЫ И ЧТО С ЭТИМ ДЕЛАТЬ

Объем грузовых перевозок из России в Финляндию через Санкт-Петербург к концу года вырастет на 6% по сравнению с предыдущим – до 16 млн т. Об этом говорилось на совещании РЖД и финской VR-Group Ltd. В целом грузовой трафик через Северную столицу постепенно увеличивается, но пропускная способность железных дорог рискует скоро исчерпаться. Кроме того, многие грузы проходят через исторический центр, в том числе уголь. В Петербурге разработали концепцию, которая позволит вывести эти составы за пределы города, а вместо них пустить городские электрички, как в Москве. Как это будет выглядеть и что уже начали делать – в материале «Известий».

Грузовое движение

Транспортная инфраструктура Петербурга давно требует модернизации. Туристический поток в северную столицу из года в год увеличивается, но возрастает и количество грузоперевозок, которые идут через центр города. Это создает неудобство для петербуржцев и гостей.

– Нами совместно с правительствами Санкт-Петербурга и Ленинградской области сформирована Комплексная программа развития Санкт-Петербургского железнодорожного узла и прилегающих территорий. Данной программой с учетом мероприятий концепции предусмотрено развитие прилегающей автодорожной инфраструктуры, строительство транспортно-пересадочных узлов и автодорожных путепроводов в местах пересечения с железной дорогой, – отметил заместитель директора ОАО «РЖД» Олег Тони.

Сейчас РЖД работает в Петербурге в режиме совмещенного грузопассажирского движения. Через город проходит 60% транзитного груза – это шумные составы, которые перевозят не только «чистые» контейнеры, но и «грязный» уголь.

– Узел перегружен. Грузопотоки, которые уже сформировались, выбрали значительную часть пропускной способности многих магистральных линий, проходящих как сквозь Петербург, так в непосредственной близости от него. Это создает значительные проблемы для всех прочих участников движения: как для автомобильного транспорта, потому что у нас много одноуровневых переездов, так и для пассажиров. Для железной дороги перевозки грузов являются по умолчанию более приоритетными, поэтому сложившаяся ситуация, естественно, мешает развитию пассажирского движения, – сказал «Известиям» директор по решениям в сфере общественного транспорта компания Simetra Владимир Валдин.

Первая задача в рамках Концепции развития железнодорожной инфраструктуры в Санкт-Петербургском железнодорожном узле (СПЖУ) – вынести транзит грузов за пределы города и развести грузовые и пассажирские составы. Создатели документа подошли к вопросу комплексно: отправители сырья и товаров не должны пострадать из-за модернизации городского транспорта. Нужно найти взвешенное решение, которое подойдет и грузоперевозчикам, и пассажирам.

Российские порты на Балтийском море сегодня лидеры по развитию среди всех портов региона. Через Большой порт Санкт-Петербурга проходит несколько крупных транзитных коридоров, в том числе «Север-Юг». Сейчас доставка грузов осложняется тем, что пропускная способность железнодорожного узла почти исчерпалась, а трафик продолжает расти. Увеличивается в том числе поток контейнерных грузов: предполагается, что к 2025 году он вырастет на 8–10%.

Концепция учитывает эти прогнозы. В рамках документа будут построены северо-восточный и юго-западный железнодорожные обходы, а Северное полукольцо перепрофилируют для пассажирских поездов. Это упростит и увеличит транзит грузов, а перевозчикам позволит сэкономить время.

Пока через центр проходят грузовые составы, развивать сеть городских электричек практически невозможно, поэтому создавать новый вид пассажирского транспорта в Петербурге будут только на втором этапе развития узла.

Пассажирское движение

Успех Московского центрального кольца (МЦК) и Московских центральных диаметров (МЦД) побудил Петербург задуматься о перенесении этого опыта в Северную столицу. Следующий шаг развития СПЖУ – создание сети городских электричек с тем же подходом, что в Москве: тактовое движение, новые платформы, удобные пересадки на метро и комфортабельные современные вагоны.

Это вдохнет новую жизнь не только в железные дороги, но и во всю транспортную инфраструктуру города. Сейчас у улично-дорожной сети Петербурга всё еще есть узкие места в условиях плотной городской застройки: расширять их в историческом центре, включенном в список Всемирного наследия ЮНЕСКО, нельзя, поэтому разгрузить дороги в полной мере пока невозможно.

Концепция предполагает максимальную реконструкцию уже существующей железнодорожной инфраструктуры Петербурга – это позволит сохранить его исторический облик. Поезда свяжут центр с пригородом, распределят поток пассажиров и снизят нагрузку на автомобильный транспорт и метро. Рядом со станциями появятся транспортно-пересадочные узлы, а в местах пересечения дорог с путями построят автомобильные путепроводы.

На первом этапе планируется увеличить поток в сторону крупных населенных пунктов Ленинградской области – Выборга, Всеволожска, Красного Села, Тосно и Павловска. На маршруте Санкт-Петербург – Балтийский – Шоссейная – аэропорт Пулковое организуют движение с разными видами транспорта. Кроме того, из города запустят поезда в Левашово через Сертолово.

– Мы учли перспективы градостроительного развития территорий, в том числе необходимость обеспечения транспортных связей с городом-спутником Южный, конгрессно-выставочным центром «Экспофорум», общественно-деловым комплексом «Лахта-центр», а также с крупными курортными и жилыми зонами. В результате были выбраны оптимальные маршруты, на которые будет спрос среди жителей города и области, – отметил Олег Тони.

Есть планы и по развитию двух полуколец (сомкнуть пути в кольцо мешает Финский залив): одно от Белоострова до Ораниенбаума, второе – от Гатчины до Токсово. Интервалы движения поездов в перспективе составят от 10 до 20 минут в зависимости от потока пассажиров.

– Запуск двух высокочастотных сообщений может очень сильно изменить ситуацию в городе и регионе. Для этого, естественно, потребуются мероприятия по увеличению пропускной способности железнодорожных участков, чтобы можно было пропустить в тактовом режиме большее количество электричек, убрав куда-то товарные поезда, которые сейчас проходят фактически по территории Петербурга, – отметил Владимир Валдин.

Третий проект в концепции развития СПЖУ – высокоскоростная магистраль Москва–Санкт-Петербург. Станция для нее, вероятно, разместится в районе Московского вокзала, но это решение пока не согласовано. По этой дороге пустят как скоростные контейнерные поезда, так и пассажирские.

По словам руководителя транспортной программы НИУ ВШЭ Александра Сыромятникова, спрос на высокоскоростной поезд будет гораздо выше из-за меньшего времени в пути.

– Насколько он будет востребован? Считается заполняемость поезда по году – не в час пик, а именно по году. Понятное дело, что в пятницу вечером сколько «Сапсанов» не пусти, они все будут плюс-минус заняты. Нужно смотреть заполняемость в процентах из

расчета, что 100% – все места заняты, 0% – никого нет. Загруженность «Сапсанов» сейчас большая по очень простой причине: чем меньше время в пути, тем больше будет спрос. Это называется индуцированным спросом. Весь транспорт так и работает, – пояснил он «Известиям».

Текущие работы

План развития СПЖУ рассчитан до 2025 и 2030 годов. Работы уже начались. К примеру, выполнены предпроектные проработки трассы северо-восточного железнодорожного обхода. Протяженность двухпутной линии составит 85 км, на ее строительство потратят около 109 млрд рублей.

Кроме того, началось проектирование транспортно-пересадочного узла в Сертолово Ленинградской области. Место уже выбрали: пересечение одной из городских улиц с действующими путями. Узел включит небольшой автовокзал, платформу и перехватывающие парковки. Сколько будут стоить работы, пока не уточняется, как и сроки.

Строители железнодорожной платформы «Новая Лахта» в Приморском районе Петербурга получили положительное заключение от Главгосэкспертизы. Высокую пассажирскую платформу возведут на перегоне Новая Деревня – Лахта справа от пути. С общественно-деловым комплексом «Лахта-центр» ее свяжет тоннель.

– Конечно, запуск городской электрички – дорогостоящее мероприятие, но намного дешевле, чем метро с аналогичным охватом, а главное быстрее. Если строительство линий метрополитена такой же протяженности может занять 30–40 лет, то здесь мы имеем возможность получить то же самое за десятилетие. Сильно изменится скорость перемещения по городу, плюс сервисом охватываются направления, которые сейчас вообще не охвачены никаким транзитным транспортом. В перспективе город сможет сосредоточиться на строительстве метро в тех местах, в которых без него действительно не обойтись. И это очень правильно, очень стратегично, – заключил Владимир Валдин.

Средства на развитие СПЖУ начнут выделять уже в следующем году: Законодательное собрание Санкт-Петербурга внесло соответствующую поправку в проект бюджета на 2021–2023 годы. На проектные решения в 2021-м потратят 55,7 млн рублей, в 2022-м – 100 млн. В целом концепция будет реализовываться на средства из городского и федерального бюджетов, а также со стороны РЖД. Всего она обойдется примерно в 584,7 млрд рублей.

<https://iz.ru/1100238/elena-poltavskaia/somknut-v-polukoltco-kogda-v-peterburge-zapustiat-gorodskie-elektrichki>

ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ БАГДАСАРОВ; 2020.12.16; ШАТКОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ: ОФОРМИТЬ ДТП С ПОМОЩЬЮ СМАРТФОНА ОКАЗАЛОСЬ НЕПРОСТО; БАНК РОССИИ ПОПРОСИЛИ РАЗЪЯСНИТЬ ФУНКЦИОНАЛ МОБИЛЬНЫХ ПРИЛОЖЕНИЙ «ДТП.ЕВРОПРОТОКОЛ» И «ПОМОЩНИК ОСАГО»

При оформлении ДТП через смартфон автовладельцы могут запутаться и не получить выплату, считают в ОНФ. Дело в том, что Российский союз автостраховщиков (РСА) разработал два мобильных приложения – «ДТП.Европротокол» и «Помощник ОСАГО» – с неодинаковым функционалом. Есть ли путаница и что мешает сделать одну программу – разбирались «Известия».

Разница в бумаге

Эксперты проекта ОНФ «За права заемщиков» направили письмо в Банк России, в котором попросили разъяснить функционал мобильных приложений для оформления мелких ДТП в формате европротокола. Речь идет о продуктах «ДТП.Европротокол» и «Помощник ОСАГО», разработанных Российским союзом автостраховщиков. Эксперты проекта ОНФ «За права заемщиков» стали получать обращения от граждан, которые

путаются, в какой именно программе необходимо оформлять ДТП. Проблема в разном функционале приложений.

– «ДТП.Европротокол» позволяет зафиксировать на фото повреждения автомобилей для расширения возмещения до 400 тыс. рублей. По сути, это приложение нужно только для того, чтобы не вызывать страховщика и ГИБДД на место аварии. В страховую всё равно придется передавать заполненный бумажный вариант европротокола. «Помощник ОСАГО» полностью оформляет ДТП онлайн: с его помощью можно заполнить европротокол и сделать фотофиксацию повреждений, а можно выполнить только одно из этих действий», – рассказал Алексей Чувашов, директор компании b5apps, разработавшей приложение «Помощник ОСАГО».

Кроме того, в РСА дополнили, что для использования «ДТП.Европротокол» необходимо наличие подтвержденной учетной записи на портале «Госуслуги» только у одного из водителей, а для «Помощника ОСАГО» – обязательно у обоих. Иначе невозможно подписать электронное извещение о ДТП электронными подписями участников.

«Хоть и ненамеренное, но введение в заблуждение»

– Автовладельцы ищут приложение для оформления ДТП только в момент аварии и пользуются приложением «ДТП.Европротокол», наименование которого переключается с наименованием суперсервиса, – заявила руководитель проекта ОНФ «За права заемщиков» Евгения Лазарева. – Информация из СМИ убеждает их в том, что приложение от Российского союза автостраховщиков позволяет оформить все необходимые документы о ДТП. Покинув место ДТП без составления бумажного извещения, граждане, воспользовавшиеся приложением «ДТП.Европротокол», рискуют остаться без страхового возмещения. На наш взгляд, это хоть и ненамеренное, но введение в заблуждение потребителя.

В ОНФ отметили, что снимают ответственность с автовладельцев и призывают их изучать функционал приложений в спокойной обстановке. Между тем эксперты отметили, что необходимо дополнительно обучить сотрудников колл-центров РСА и страховых компаний о порядке оформления ДТП через мобильные приложения. Чтобы операторы по незнанию или намеренно не вводили страхователей в заблуждение.

Что касается приложения «ДТП.Европротокол», то эксперты ОНФ предлагают прямо указать, что его применение без оформления бумажного извещения о ДТП не позволяет рассчитывать на страховое возмещение. Кроме того, в своем обращении в Банк России эксперты предложили рассмотреть вопрос о закрытии проекта «ДТП.Европротокол» или его объединении с «Помощником ОСАГО».

Что скачать

Опрошенные «Известиями» эксперты, представители страхового рынка и юристы отметили, что им неизвестны случаи, когда владельцы путали приложения. При этом некоторые допускают возможность, что автовладелец может ошибиться.

– Если человек начинает скачивать приложение на месте аварии, то, скорее всего, будет путаться. Любое ДТП – это стресс», – рассказал автоэксперт Игорь Моржаретто. Поэтому эксперты рекомендуют скачивать приложения заранее.

В РСА уверены: электронное извещение о ДТП не может быть оформлено «неправильно».

– В мобильном приложении «Помощник ОСАГО» используется контроль полноты заполнения полей, проверка, чтобы все поля были заполнены, имеется возможность корректировки черновика извещения до подписания документа – всё это позволяет добросовестным водителям оформить электронный документ в строгом соответствии с правилами ОСАГО. Получив такой документ, страховщик не сможет отказать в рассмотрении заявления о страховом возмещении», – отметили в пресс-службе союза.

Кроме того, интеграция «Помощника» с «Госуслугами» позволяет проверить необходимые данные об участниках ДТП и подлинность страховых полисов ОСАГО. Однако в приложении «ДТП.Европротокол» достаточно подтвержденной учетной записи

только у одного из водителей. Поэтому нередко ситуации, отмечают в РСА, когда именно «ДТП.Европротокол» позволяет водителям правильно зафиксировать данные о ДТП и разъехаться, не создавая затора на дороге на длительное время.

– С помощью мобильного приложения «ДТП.Европротокол» 2–3 тыс. наборов данных о ДТП формируются водителями и передаются в АИС ОСАГО ежемесячно, при этом извещения о ДТП успешно оформляются водителями на бланке, – рассказали в РСА.

Аварийный вариант

Если судить по цифрам скачиваний на Play Market, то оба приложения сейчас востребованы одинаково. В отзывах пользователи часто пишут о проблемах с авторизацией через «Госуслуги» и заполнением данных.

Приложение «ДТП.Европротокол» популярнее, так как оно более простое, чем «Помощник ОСАГО», считает координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов. Он также отметил, что люди привыкли к простым мобильным приложениям, когда всё можно урегулировать в чате.

– «Помощник ОСАГО» должен быть аварийным вариантом, то есть использоваться в крайнем случае, когда страховая компания не потрудилась сделать свое приложение. Это решение должно быть для бизнеса, а сейчас ему отведена несвойственная роль», – рассказал Шкуматов. Он считает, что оформления ДТП должны происходить в мобильном приложении страховщика, так как в них легче зарегистрироваться и оформить ДТП.

– При оформлении полиса я сообщил страховой свои персональные данные, и она знает, что именно я установил ее приложение. В приложении РСА всегда будет дополнительная авторизация, так как у них нет прямых отношений с человеком, скачивающим «Помощник ОСАГО», – пояснил Шкуматов.

Один «Помощник» для всех

В РСА как раз сейчас разрабатывают Software Developer Kit (SDK), благодаря которому функционал «Помощника ОСАГО» можно будет интегрировать в приложения страховых компаний.

Кроме того, функционал «ДТП.Европротокол» и «Помощника ОСАГО» планируют объединить в одно приложение. «Известия» узнали, что достигнута принципиальная договоренность между Банком России и РСА.

– Оперативная реализация этих планов поможет потребителям разобраться в нюансах использования этой услуги, – рассказали в пресс-службе Банка России.

Что делать в случае ошибки

Если участники ДТП ошиблись при заполнении данных в приложении, им надлежит встретиться и перенести все обстоятельства ДТП на бумажный бланк, рассказал ведущий юрист Европейской юридической службы Орест Мацала.

– Главное, чтобы не было искажений информации. Все даты, участники, обстоятельства должны быть внесены без искажений действительности, чтобы не попасть под статью мошенничества в сфере страхования. В таком случае можно рассчитывать на выплату, так как обстоятельства ДТП подтверждаются и правильно отражены в том числе на бумажном носителе, – отметил Мацала.

Если отсутствует бумажное извещение о ДТП, оформленном через «ДТП.Европротокол», скорее всего, регрессных требований не избежать, считают специалисты ГК «Автоспеццентр».

– Единственный шанс оспорить их в суде – если извещение все-таки было отправлено, но позднее пяти дней с учетом праздников и выходных. Тут важно понимать, что по закону дается пять рабочих дней для этого, не считая официальных выходных и праздничных дней. Другими словами, если ДТП произошло в пятницу, страхователь вправе оповестить страховую компанию в период до следующей пятницы включительно», – рассказали в пресс-службе «Автоспеццентра».

<https://iz.ru/1100306/evgenii-bagdasarov/shatkoe-prilozhenie-oformit-dtp-s-pomoshchi-smartfona-okazalos-neprosto>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ИРИНА АЛПАТОВА; 2020.12.16; РОБОТ, НАЖМИ НА ТОРМОЗА

Машинистам поездов теперь будет помогать робот: на российских железных дорогах начали внедрять систему на основе искусственного интеллекта, отслеживающую знаки semaфоров и состояние железнодорожного полотна.

Железнодорожный транспорт – один из самых надежных, и его безопасность только растет. Например, в России количество происшествий на железной дороге упало с 8,5 тысячи в 2015 году до 2,9 тысячи в 2019-м. Однако их число по-прежнему остается высоким, а помимо человеческих жертв среди последствий железнодорожных аварий – дорогостоящий ремонт подвижного состава и инфраструктуры, парализация движения и миллиардные потери.

Российская компания Cognitive Pilot (совместное предприятие Сбербанка и Cognitive Technologies) предложила дать в помощь машинистам поездов «помощников» – систему на базе искусственного интеллекта. Это позволит нивелировать человеческий фактор и избежать ошибок при управлении, способных привести к авариям. Сейчас частой причиной аварий на железной дороге становится переход людьми путей в неполюженном месте или под запрещающий знак. Другая распространенная ситуация – автомобиль, застрявший посреди железнодорожного переезда. Нередки и человеческие ошибки – известны случаи, когда из-за ошибки машиниста состав направлялся под запрещающий знак (летом под Санкт-Петербургом так сошли с рельсов два локомотива) или вылетал за пределы станции (такой случай произошел с поездом метро в Нидерландах).

Во время пандемии из-за сокращения авиаперевозок нагрузка на железные дороги значительно выросла, говорит Ольга Ускова, генеральный директор Cognitive Pilot. Монотонная работа в течение многих часов, в одном положении, требует при этом максимального внимания от машинистов. Роботизация железнодорожных перевозок может стать решением. Совместный проект РЖД и Cognitive Pilot ставит своей целью оснастить поезда «цифровыми» помощниками машинистов, чтобы снизить число аварий. «Наша разработка (Cognitive Rail Pilot. – «РГ») позволяет с помощью искусственного интеллекта определять в любую погоду пешеходов, другие составы, положение стрелок, знаки светофоров и так далее», – рассказывает Ольга Ускова. Кроме того, система автоматически определяет и передает диспетчеру место нахождения локомотива с точностью до 30 см.

Cognitive Rail Pilot может оценивать обстановку, он видит опасность и сначала предупреждает об этом машиниста. Если он не реагирует, останавливает локомотив сама. Если ситуация экстренная – например, препятствие возникло неожиданно и в критической близости – тормозит, не предупреждая машиниста. Все это удалось реализовать благодаря данным, собранным с помощью РЖД в рамках проекта. Система выстроена на базе нейронных сетей – чем больше данных они обрабатывают, тем система становится умнее. Роль органов чувств при этом выполняют сенсоры: блоки камер, включающие в себя три камеры для дальней, средней и ближней зоны действия, и радары. Эти устройства размещаются с каждой стороны локомотива. Сегодня данная технология нигде в мире не применяется.

Совместные с РЖД работы начались еще до пандемии коронавируса, сейчас идет внедрение системы – она установлена на 10 локомотивах и проходит этап подконтрольной эксплуатации на двух полигонах РЖД. «Мы начали с грузового транспорта, а именно с маневровых локомотивов. Сейчас проходим сертификацию на них», – говорит гендиректор Cognitive Pilot. Система позволит ориентироваться в сложнейшей сети путей и стрелок, определять направление движения, нужный путь и светофор.

В дальнейшем системы планируется масштабировать и на пассажирский транспорт. Такую задачу перед компанией поставил глава РЖД Олег Белозеров.

Кстати, комплектующие для проекта делаются на первой в России робофабрике в Томске. Об открытии роботизированного предприятия для сборки средних и небольших серий интеллектуальных систем для умных поездов и комбайнов с искусственным интеллектом Cognitive Pilot объявила в начале сентября.

Россия оказалась первой страной, кто предложил именно такое решение. В Европе существуют беспилотные поезда, которые движутся без машиниста, но для них создается инфраструктура, отделенная от классической железной дороги. «Это специальные рельсы, дорогостоящие конструкции, они строятся в специально выделенных местах и требуют огромных капиталовложений», – объясняет Ускова. А система Cognitive Rail Pilot не требует ни строительства, ни даже капитального изменения дорожной инфраструктуры. Технологией уже заинтересовались Дания, Германия, Франция, а с Китаем уже плотно идут переговоры.

А уже будущей весной Cognitive Pilot приступит к пилотному тестированию в Шанхае системы с искусственным интеллектом для трамваев. Она контролирует скорость, видит и оценивает дорожную ситуацию, распознает основные классы объектов дорожной сцены (транспортные средства, светофоры, людей, рельсы и т.д.). Если водитель не реагирует, технология предупредит его, а если не отреагирует еще раз, то затормозит перед препятствием. Массовое внедрение технологии, которая призвана уменьшить число аварий с участием городского транспорта, запланировано на 2022 год.

<https://rg.ru/2020/12/15/mashinistam-poezdov-budet-pomogat-sistema-na-baze-iskusstvennogo-intellekta.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВАЛЕРИЙ ЛЬВОВ; 2020.12.15; УСТРОЙСТВА, ОБЕРЕГАЮЩИЕ ВОДИТЕЛЕЙ ОТ ЗАСЫПАНИЯ ЗА РУЛЕМ, СНИЗИЛИ АВАРИЙНОСТЬ В СТОЛИЦЕ НА 20 ПРОЦЕНТОВ

Сейчас в правительстве проходит экспертизу проект поправок в закон «О безопасности дорожного движения» – за руль могут садиться уже молодые люди с 17 лет, а управление грузовиками доверяют только опытным водителям. В очередной раз меняются некоторые правила для участников движения, но при этом остаются аспекты безопасности, которые, скажем так, недостаточно прописаны в рамках правового регулирования, при том, что требуют самого пристального внимания. Речь идет о мониторинге состояния водителей общественного транспорта, по вине которых случается немало аварий, в том числе с трагическим исходом.

Статистика констатирует пугающие факты – жертвами ДТП становятся около 1,25 миллиона человек в год во всем мире. Что касается России, то и здесь цифры впечатляющи – число погибающих на дорогах за год сравнимо с населением какого-нибудь провинциального города или даже нескольких. По данным СМИ, за пять лет на российских дорогах лишилось жизни около 90 тысяч человек, более миллиона получили ранения.

Но вот настораживающий факт – в среднем каждое пятое ДТП в мире происходит по вине водителей, уснувших за рулем. Аналитики определили причины, по которым в первую очередь в зону риска попадают профессиональные водители, вынужденные проводить за рулем много времени. Здесь и специфика работы, нарушающая привычный ритм жизни, и недостаточная самооценка своего состояния, а порой и просто легкомыслие. И советы, как не уснуть за рулем – от прослушивания музыки, поедания сухариков до глотания таблеток, далеко не всегда трудягам помогают.

Новые отечественные технологии по обеспечению безопасности социально значимых объектов несколько лет назад начали осваивать разработчики прикладных решений на базе машинного интеллекта. И создали современные системы помощи водителям

общественного транспорта. Например, на базе исследовательского проекта, стартовавшего в 2015-м году для поиска решения проблемы засыпания и потери внимания водителей, была сформирована Группа компаний «КСОР», которая занялась разработкой системы мониторинга состояния сидящего за рулем человека. И вот, начиная с 2019 года систему «Антисон» начали внедрять службы московского общественного транспорта (ГУП «Московский метрополитен» – 1484 устройства и ГУП «Мосгортранс» – более 7000 устройств). Сегодня системой предотвращения засыпания водителей оборудованы 9 тысяч единиц городского транспорта, что помогло избежать десятков потенциально опасных инцидентов. Кстати, в таком масштабе ее нет ни у кого в мире. В ближайших планах – развивать и расширять систему, например, мониторинг салона – считать пассажиропоток, искать оставленные предметы.

Система мониторинга состояния водителей, установленная в автобусах «Мосгортранса», позволила примерно на 20 процентов снизить число дорожно-транспортных происшествий с участием пассажирских автобусов, сообщил генеральный директор ГУП «Мосгортранс» Леонид Антонов. В интервью телеканалу «Москва-24» он сказал: «Мы одни из первых, кто в России ввел эту систему в общественный транспорт. Прежде всего – для заботы о водителе».

Так что же собой представляет эта система, не дающая уснуть за рулем, и не восприняли ли ее водители как средство тотального слежения? Устройство внешне напоминает традиционный видеорегистратор, однако контролирует он лишь подвижность определенных лицевых точек. Камера в кабине сканирует лицо водителя и определяет характерные паттерны поведения, сигнализирующие о состоянии усталости, а также другие признаки, по которым можно судить о повышенном риске потери внимания. Например, частое зевание, взгляд в сторону, определенное положение головы и век, характерная мимика и поведение. В частности, если водитель не смотрит на дорогу в течение пяти секунд, либо более двух секунд едет с закрытыми глазами, в кабине раздастся звуковой сигнал, а также сработает специальное световое оповещение. Диспетчеры проверяют инцидент в режиме онлайн. По итогам проверки водителя могут снять с маршрута или направить на дополнительное медицинское обследование. В конечном итоге достигается главная цель – безопасность пассажиров.

Кстати, похожим образом работают системы распознавания лиц, которые в последнее время активно внедряются в столице. В основу положены технологии компьютерного зрения, а точнее – алгоритмы многослойных нейронных сетей для анализа состояния водителя.

Надо отметить, что работу над информационной платформой разработчики постоянно продолжают, обновляются алгоритмы нейросети. Например, в пандемию специалисты оперативно «дообучили» алгоритм, и теперь он работает с высокой точностью, даже если водитель в маске.

Как всегда бывает при внедрении нового, не все московские водители однозначно восприняли установку системы мониторинга в салонах автобусов, хотя она не мешает работе, бесконтактна – ее не надо надевать на голову или на руку. Некоторые водители восприняли заботу о своей безопасности как меры контроля. Появились случаи вандализма – камеры заклеивали, ломали, отвинчивали. Пришлось восстанавливать оборудование, вести разъяснительную работу, а то и принимать дисциплинарные меры. Со временем число инцидентов и случаев вандализма значительно упало. В конце-концов люди оценили заботу о собственной безопасности.

Все идет к тому, что для совершенствования управлением средствами повышенной опасности с 2021-22 годов все модели авто должны будут выходить с конвейера оборудованные подобными системами мониторинга состояния водителей.

<https://rg.ru/2020/12/15/ustrojstva-oberegaiushchie-voditelej-ot-zasypaniia-za-rulem-snizili-avarijnost-v-stolice-na-20-procentov.html>

ГУДОК; КСЕНИЯ ПОТАЕВА; 2020.12.15; ОПЕРАТОРОВ НА СЕТИ РАССТАВИЛИ ПО РЕЙТИНГУ

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (**Ространснадзор**) с прошлой недели начала публиковать данные об отказах грузовых вагонов с разбивкой по собственникам подвижного состава и вагоноремонтным предприятиям (ВРП). По мнению участников рынка, раскрытие этих данных способствует повышению качества выпускаемого из ремонта подвижного состава.

На странице Госжелдорнадзора официального сайта **Ространснадзора** (railway.rostransnadzor.gov.ru) будут публиковаться рейтинг собственников подвижного состава России по показателю количества отказов технических средств и рейтинг предприятий по качеству, модернизации и ремонту грузовых вагонов в межремонтный период.

Сведения составляются на основе ежеквартального отчёта ОАО «РЖД» по работе вагонного комплекса. Уже опубликовано два рейтинга за девять месяцев 2020 года, которые содержат анализ показателей безотказной работы, с определением предприятий, вошедших в зону риска.

По данным **Ространснадзора**, информирование проводится согласно реализации соглашения о взаимодействии между ведомством и ОАО «РЖД» (№ 207 от 13.10.2017) в целях повышения эффективности государственного надзора за безопасностью движения и эксплуатацией железнодорожного транспорта.

Стоит отметить, что данные о качестве ремонта подвижного состава в ВРП уже несколько лет публикует Управление вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД» – изначально на своём сайте, а последние два года в газете «Гудок».

По мнению экспертов, информация на сайте **Ространснадзора** должна заставить ВРП больше заботиться о качестве выпускаемого подвижного состава.

«Публикация данных о предприятиях, имеющих низкое качество ремонта, которое характеризуется большим количеством отцепок по технологическим неисправностям, может привести к внеплановому приходу проверяющих со стороны **Росжелдора** либо Госжелдорнадзора», – отметил заместитель председателя Ассоциации операторов железнодорожного подвижного состава Денис Семёнкин. – Странно, что в этом рейтинге мы ничего не нашли про вагоностроительные заводы, у которых вагоны отцепляются в текущий ремонт после постройки, чего не должно происходить. Собственник вагонов вторичен в части соблюдения безопасности. Владелец сам не ремонтирует свой вагон, это делают специализированные организации. Если мы ориентируемся на собственника подвижного состава, то мы делаем ошибку в виде нерепрезентативной выборки, поскольку они ремонтируются в разных депо, ставят разные запчасти, у них разный тип парка. Нужно брать конкретное депо, которое ремонтирует различных собственников, и смотреть на то, как эти вагоны ведут себя в эксплуатации».

Будут ли добавляться какие-то дополнительные данные, а также как информирование повлияет на проведение внеплановых проверок, в ведомстве не уточнили. Однако по словам руководителя Ространснадзора Виктора Басаргина, несмотря на то, что в условиях, вызванных пандемией коронавируса, ограничено проведение плановых проверок предприятий, количество внеплановых рейдов возросло.

<https://gudok.ru/newspaper/?ID=1546729>

THE BELL; ВАЛЕРИЯ ПОЗЫЧАНЮК, КАМИЛЛА ДАДАШОВА; 2020.12.11; НОВАЯ ГОНКА «ЯНДЕКСА» И «СБЕРА». КТО ПЕРВЫЙ СДЕЛАЕТ БЕСПИЛОТНОЕ ТАКСИ В РОССИИ?

«Яндекс» работает над беспилотным автомобилем без малого пять лет, Сбербанк – около года. Сможет ли он догнать конкурента? Рассказываем, чего уже добились российские

разработчики, в чем они уступают американским и китайским, какие задачи предстоит решить и что в этом мешает.

1 апреля 2020 года российским разработчикам беспилотных автомобилей из «Яндекса», Сбербанка и других компаний было не до шуток: Владимир Путин поручил правительству разработать план перехода к коммерческой эксплуатации беспилотников.

Поручение нужно было выполнить к 31 мая. Потом дедлайн сместился на 31 августа – из-за пандемии. Но оно не выполнено до сих пор. Не могут договориться два ключевых исполнителя – **Минтранс** и Минпромторг, рассказали The Bell два собеседника, знакомые с ситуацией, и подтвердил федеральный источник.

В последнее время президент много критикует правительство за срыв дедлайнов. Например, не получилось вовремя внести изменения в законодательство в сфере спорта и образования. Не были утверждены новые космические программы. Объяснять, что пошло не так с беспилотниками, пришлось первому вице-премьеру Андрею Белоусову.

The Bell ознакомился с содержанием письма, которое Белоусов направил Путину. Его видели и два участника рынка, с которыми мы поговорили. «Утверждение и реализация комплекса мероприятий планируется после урегулирования имеющихся разногласий федеральных органов исполнительной власти», – говорится в документе.

Как сейчас регулируется разработка беспилотников

О чем спорят **Минтранс** и Минпромторг

Минтранс и Минпромторг не могут решить, кто должен регулировать формирующийся рынок, рассказал The Bell собеседник, знакомый с ситуацией. Минпромторг якобы хочет назначить регулятором рабочую группу «Автонет» Национальной технологической инициативы (НТИ). **Минтранс** выступает против. По данным The Bell, это министерство видит в роли регулятора скорее себя.

НТИ – госпрограмма по поддержке развития в России технологий. Группу «Автонет» возглавляют представитель Минпромторга и президент некоммерческого партнерства ГЛОНАСС Александр Гурко. Какую именно роль Минпромторг отводит «Автонету» в регулировании беспилотников, собеседники The Bell на рынке не знают (в министерстве не ответили на наши вопросы). Но эта перспектива им в любом случае не нравится.

«Когда отрасль курирует правительство, это понятная всем история. Если это спускается на уровень ниже, в подведомственную Минпромторгу структуру, вес вопроса [развития беспилотного транспорта] в глазах государства выглядит уже по-другому», – рассуждает один из собеседников The Bell.

В чью пользу будет урегулирован конфликт, никто не знает. «Вопрос – на рассмотрении в правительстве и в ближайшее время может быть решен в пользу одной из сторон», – рассказал The Bell федеральный чиновник.

Представитель **Минтранса** сказал The Bell, что план перехода к коммерческой эксплуатации беспилотников «проходит завершающий этап согласования и готовится к утверждению правительством».

Дмитрий Баканов, директор департамента цифровой трансформации **Минтранса России**:

При подготовке комплекса мероприятий [по переходу к коммерческой эксплуатации беспилотников] были проанализированы и учтены позиции заинтересованных федеральных органов исполнительной власти, отраслевых экспертных объединений, представителей научно-технологического бизнес-сообщества. На сегодняшний день комплекс мероприятий согласован с федеральными органами исполнительной власти, Банком России, Российским союзом автостраховщиков. Имеющиеся минимальные разногласия Минтранса и Минпромторга <...> в настоящее время активно прорабатываются, в том числе на площадке аппарата правительства, и будут урегулированы в кратчайшие сроки.

Обновлено 11 декабря

После выхода этого материала представитель группы «Автонет» предоставил The Bell комментарий.

Рабочая группа НТИ «Автонет»

Разногласий между министерствами в части того, кто должен быть регулятором в области внедрения и эксплуатации беспилотных транспортных средств нет.

В этой части так называемые беспилотники ничем не отличаются от всех остальных автомобилей. В соответствии с законодательством, у каждого министерства есть свой определенный набор полномочий в этой области.

Рабочая группа НТИ «Автонет» объединяет представителей органов государственной власти, в том числе Минпромторга, **Минтранса**, **МВД**, **Росавтодора**, и участников рынка, в том числе разработчиков («Яндекс», «Сбер», «КамАЗ»).

Рабочая группа является площадкой, на которой вырабатываются решения, соответствующие как интересам бизнеса, так и интересам государства, которые в дальнейшем утверждаются решениями соответствующих органов государственной власти. Постановление правительства №1415 как раз было подготовлено в рамках рабочей группы. Сейчас в рабочей группе при участии представителей Минпромторга и Минсельхоза ведется работа по расширению этого эксперимента, вовлечения в него сельскохозяйственной техники.

Какое регулирование необходимо рынку

Больше всего разработчики беспилотников ждут разрешения убрать из машин инженеров-испытателей. Пока на водительском сидении сидит человек, он будет постоянно вмешиваться в процесс управления, требуется это или нет, а это другой уровень ответственности и для водителя, и для разработчика, объясняют собеседники The Bell на рынке. «Если этого не сделать, то Россия будет сильно проигрывать США и Китаю, которые своим компаниям ездить без инженеров уже разрешили», – сетует один из них.

О заработке на коммерческих поездках сейчас никто не думает. Гораздо важнее приобрести опыт и получить ответы на множество мелких вопросов. Как пассажиру сесть в беспилотное такси? Что делать с рулем – ставить замок? А с водительским местом – сажать на него куклу? Как действовать, если пассажир в салоне почувствовал себя неуютно? Сейчас ответов на эти и другие подобные вопросы нет.

В апрельском поручении Владимира Путина говорилось о том, что правительство должно разработать план с участием бизнеса. И бизнес свою позицию уже представил: «Яндекс», Сбербанк, «КамАЗ», «Группа ГАЗ» и «Газпромнефть» объединились в группу и уже в конце апреля показали свой план правительству. По первоначальной задумке тестировать автомобили без человека за рулем можно было бы начать в первом квартале 2021 года – но пока что план все еще не принят и понимания, когда это случится, нет, рассказал The Bell собеседник в одной из компаний.

В США, от которых боятся отстать российские разработчики, тестировать беспилотники на дорогах общего пользования разрешено в 29 штатах и округе Колумбия. Без инженера можно обходиться в Калифорнии, Флориде и Аризоне. Китай впервые запустил тестирование беспилотных авто без водителей на общедоступных дорогах в начале декабря 2020 года. Лицензию получил китайский стартап Auto X, финансируемый Alibaba. С середины 2018 года тестирование беспилотников на общих дорогах разрешено во всех регионах страны. Ряд китайских компаний также проводят испытания в США.

Кто в России разрабатывает беспилотники

4 сентября «Яндекс» рассказал о выделении направления беспилотников в отдельную компанию: Yandex Self-Driving Group. Спустя всего несколько часов его конкурент на нескольких рынках Сбербанк сделал аналогичное заявление. Новую компанию назвали Sber Automotive Technologies (SberAutoTech).

«Яндекс» разрабатывает беспилотники с 2016 года, с 2017-го тестирует их на дорогах. Флот насчитывает 160 автомобилей. В сумме они проехали 9 млн километров в России,

Израиле и США, рассказали The Bell в компании. Чтобы создать свою новую компанию, «Яндекс» выкупил часть доли Uber в их совместной компании и вложил в этот бизнес \$150 млн. Сейчас 73% акций принадлежат «Яндексу», 19% – Uber. Оставшиеся акции направлены на мотивационную программу для сотрудников.

Проекту Сбербанк всего год. Первый автомобиль госбанк обещал показать в конце 2020 года. Но, по данным The Bell, с большой вероятностью этого не произойдет до февраля 2021-го. Подробности Сбербанк не раскрывает.

Недавно в сети появилось видео: автомобиль KIA Optima без водителя и с лидарами ездит между конусами на тренировочной площадке. Логотипов и других опознавательных знаков на автомобиле нет, однако двое опрошенных участников рынка сходятся во мнении, что это, скорее всего, автомобиль именно Сбербанка. Других компаний, которые тестировали бы беспилотники в городе, кроме «Яндекса», в России нет. Кроме того, на машине установлено очень дорогое оборудование: два дорогих 128-лучевых лидара. «Яндекс» использует 32-лучевые лидары, рассказал собеседник The Bell на рынке.

Но, даже если Сбербанк использует более дорогое железо, принципиально его беспилотник от беспилотника «Яндекса» отличаться не будет.

Обе российские компании (как, впрочем, и лидеры американского рынка вроде Waymo) делают полностью автономные беспилотники на основе оптических сенсоров, объясняет основатель стартапа BaseTracK Андрей Вавилин: «Все уже по сути прошли 90% пути до беспилотного вождения, осталось 10% на обучение, отладку алгоритмов на практике. Другое дело, что эти проценты самые сложные и дорогие – город насыщен огромным количеством переменных, каждую из которых нужно учесть». Есть и другие подходы (например, сам BaseTracK не использует оптические сенсоры, а для позиционирования применяет геоинформационные данные), но здесь о полностью беспилотном автомобиле речь пока не идет.

Еще один игрок – «КамАЗ». Он тоже разрабатывает беспилотник, основанный на компьютерном зрении. Но его проект отличается от того, что делают «Яндекс» и Сбербанк, в другом аспекте. Беспилотный грузовик «КамАЗа» требует постоянного подключения к сети – по промышленному Wi-Fi, 4G или специальному УКВ-диапазону (в экстренных случаях). Чтобы эта концепция сработала, маршрут должен быть надежно покрыт сетью – иначе непонятно, кто будет виноват, если связь оборвется, объясняет один из собеседников The Bell на рынке. Пока что компания показала только видео с грузовиком без кабины для складов. И он полностью автономным не будет.

В то же время проект «КамАЗа» более четко вписывается в то, как беспилотное будущее видит государство. **Минтранс** ранее настаивал на развитии протокола v2x, или vehicle to everything, который предполагает, что автомобиль непрерывно обменивается информацией с умными дорогами, светофорами, знаками, говорит один из собеседников The Bell. В последней версии дорожной карты по внедрению беспилотников этот подход тоже прописан: для реализации v2x планируется создавать отдельные зоны с покрытием 5G, которого в России пока что нет и еще довольно долго не будет.

Беспилотник «КамАЗ» – «отдельная история», говорит другой собеседник The Bell: «Такое ощущение, что они работают на процесс. Никто ни разу вживую демонстрации их беспилотника не видел, все тесты они проводят на своем закрытом полигоне, какой там результат – никто не знает. И это при том, что компания объявляла, что к 2019 году только на НИОКР потратила 10 млрд рублей».

Другие два участника коалиции разработчиков, ожидающей изменений в законодательстве, – «Группа ГАЗ» и «Газпромнефть». В отличие от коллег, они сами беспилотники не разрабатывают.

«Группа ГАЗ» предоставляет свои электрические минивэны для тестов стартапам: группе из МГТУ им. Н. Э. Баумана и BaseTracK. «Газпромнефть» готовится стать покупателем беспилотников для своих месторождений. Компания уже тестирует одну из «Газелей», а

также беспилотник «КамАЗа». «Но тут тоже такая российская история: компании за свой счет должны ехать в ХМАО, везти туда свои прототипы без ТЗ и потенциальных заказов. У нас пока все на уровне демонстраций», – говорит Вавилин из BaseTrack.

Таким образом, на лидерство реально претендуют два игрока: «Яндекс» и Сбербанк. Госбанк начал позже, но действует энергично. По словам собеседника The Bell на рынке, банк нанял порядка 150 программистов, а возглавляет проект выходец из «Яндекс.Авто» (подразделение занимается автомобильными бортовыми компьютерами. – Прим. The Bell) Андрей Василевский.

Стартапы, которых так много в США, в России не могут включиться в гонку, потому что на рынке почти нет частных денег. «За частные деньги у нас упражняются “Яндекс”, BaseTrack, Starline... – перечисляет Вавилин. – Остальные – за счет государства. Тот же “КамАЗ” получил миллиардные инвестиции и субсидии (например, 1 и 2). Cognitive Technologies (летом Сбербанк сделал с этой компанией СП. – Прим. The Bell) тоже вся в субсидиях, а беспилотного автомобиля ее так никто и не видел».

Отстает ли Россия от США и Китая?

В мире всего три страны занимаются беспилотниками всерьез : США, Китай и Россия. Израиль, где можно было бы ждать появления ярких стартапов, запаздывает с регулированием, объясняет один из собеседников The Bell на рынке. Главный местный разработчик Mobileye уже грозился уехать в США, если ситуация не разрешится.

США – бесспорный лидер. Большинство компаний, тестирующих свои разработки на более-менее серьезном уровне, базируются там.

Родом из США и самый продвинутый и опытный игрок: Waymo. У него 600 автомобилей. Его история началась еще в 2009 году. Тогда это был исследовательский проект внутри Google. Сейчас Waymo – отдельная компания в структуре Alphabet. Она привлекла около \$3,5 млрд инвестиций. Google и Alphabet за все время вложили в проект порядка \$10 млрд. Об успехах Китая известно не так много. «В Китае довольно безумный подход – государство делает публичную инфраструктуру, поддерживающую беспилотники: автомобиль едет, а ему город подсказывает, когда будет красный свет, где авария и т. д., – рассказывает автор YouTube-канала про беспилотники из Калифорнии Михаил Бакунин. – Такая инфраструктура – ее в Китае называют city furniture – требует десятков, а то и сотен миллиардов долларов инвестиций. Китай готов их вкладывать, но беспилотники у него получатся на костылях. Сможет ли это эффективно работать, мы пока не знаем».

В то же время теории технологии в Китае могут развиваться быстрее, потому что власти легко адаптируют регулирование к нуждам местных стартапов. Например, они внезапно дали добро на поездки без водителя. Сначала китайской AutoX позволили возить своих сотрудников и VIP-гостей в Шанхае, затем то же самое разрешили Baidu. «В США нужно тестировать, предоставлять данные, доказывать, что вы никого не убьете. Китай же дает рисковать», – говорит Бакунин.

По мнению Бакунина, «Яндекс» отстает от мировых лидеров минимум на три-пять лет. «Чтобы заставить машину ехать самостоятельно, нужны ресурсы и три-шесть месяцев разработки, потом у вас наступает эйфория: вот-вот появится беспилотное такси, – формулирует эксперт. – У Waymo такая эйфория была в 2009 году. Но после этого компании потребовалось еще десять лет на решение проблемы “длинного хвоста”. Понятно, как автомобиль ведет себя в 99% случаев. Но с оставшимся 1% приходится очень долго разбираться».

Сейчас Waymo уже оказывает коммерческие услуги. Его беспилотные такси работают в четырех небольших городах Аризоны. На вызов они приезжают пустыми – без водителей и инженеров.

Сравнить «Яндекс» с тем же Waymo по каким-то объективным метрикам невозможно. Разработчики беспилотников в США обязаны рапортовать о числе disengagements:

случаях, в которых произошли бы аварии, если бы за рулем не было водителя. В России такие данные не раскрывают.

Впрочем, даже американские компании между собой сравнить тяжело, говорит собеседник The Bell в одной из крупных компаний Долины. В Калифорнии собирают отчеты по числу disengagements на милю, но под disengagements разные компании могут понимать разные вещи. Кроме того, одни компании тестируют беспилотники в городских районах с высотками и большим трафиком, другие – в пригородах. Сравнение их метрик мало что даст.

Косвенный признак технологической состоятельности – партнерские соглашения с автопроизводителями. «Яндекс» уже заключил соглашение с дочерней компанией Hyundai Mobis пока на уровне эксперимента. Но тот же Waymo еще раньше заключил соглашения на поставки с Chrysler, Jaguar, Volvo, Renault-Nissan. Для некоторых названы объемы закупок – речь идет о десятках тысяч машин.

Что дальше

Сейчас всем уже понятно, что так быстро, как ожидалось, массового применения роботакси не будет, говорит собеседник The Bell в крупной американской компании: «Пять лет назад мы были уверены, что к 2020 году беспилотники будут везде, а сейчас не понимаем, насколько вообще легко масштабировать эту технологию. Можно ли успешный опыт в Сан-Франциско перенести в другой город? Например, в Питтсбурге машина, которая стоит на светофоре и поворачивает налево, может ехать первой, не пропуская поток. Человек это считывает быстро, роботу это нужно долго и тяжело объяснять».

<https://thebell.io/novaya-gonka-yandeksa-i-sbera-kto-pervyj-sdelat-bespilotnoe-taksi-v-rossii>

1 КАНАЛ; 2020.12.15 12:14; САМОЛЕТ МС-21-310, ОСНАЩЕННЫЙ НОВЫМИ РОССИЙСКИМИ ДВИГАТЕЛЯМИ ПД-14, СОВЕРШИЛ ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ

Новые двигателями ПД-14 впервые за долгие годы полностью разработаны в нашей стране. Борт находился в воздухе почти полтора часа. Летчики-испытатели должны были проверить работу двигателей, систем, устойчивости и управляемости лайнера. И поставленная задача выполнена.

Как отметили в Ростехе, это важнейшее событие для отрасли, ведь усилиями ученых, конструкторов и инженеров создается самолет, который возвращает нашу страну в «высшую лигу мировой авиации».

[https://www.1tv.ru/news/2020-12-15/398520-](https://www.1tv.ru/news/2020-12-15/398520-samolet-ms-21-310-osnaschenny-novymi-rossiyskimi-dvigatelyami-pd-14-sovershil-pervyy-polet)

[samolet ms 21 310 osnaschenny novymi rossiyskimi dvigatelyami pd 14 sovershil pervyy u polet](https://www.1tv.ru/news/2020-12-15/398520-samolet-ms-21-310-osnaschenny-novymi-rossiyskimi-dvigatelyami-pd-14-sovershil-pervyy-polet)

РОССИЯ 24; 2020.12.15 10:13; ПАССАЖИРСКИЙ МС-21 С РОССИЙСКИМИ ДВИГАТЕЛЯМИ СОВЕРШИЛ ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ

Новый российский среднемагистральный пассажирский самолет МС-21-310 во вторник, 15 декабря, совершил первый полет с отечественными двигателями ПД-14. Продолжительность полета составила 1 час 25 минут, сообщила пресс-служба госкорпорации «Ростех».

«15 декабря 2020 года на аэродроме Иркутского авиационного завода – филиала ПАО «Корпорация «Иркут» (в составе ОАК госкорпорации «Ростех») состоялся первый полет самолета МС-21-310, оснащенного новыми российскими двигателями ПД-14», – сообщается на сайте «Ростеха».

Полетное задание полностью выполнено, проведена проверка работы двигателей, систем, устойчивости и управляемости самолета. ПД-14 (Пермский двигатель) – это новое семейство российских перспективных гражданских турбовентиляторных двигателей с взлетной тягой от 9 до 18 тонн. Это первый авиационный двигатель, полностью разработанный в современной России. От аналогов он отличается меньшим расходом

топлива. По мнению разработчиков, эксплуатационные расходы на ПД-14 будут ниже на 14-17%, а стоимость жизненного цикла двигателя меньше на 15-20%.

Двигатели разрабатываются корпорацией ОДК (Объединенная двигателестроительная корпорация). В составе ОДК непосредственно двигатели создавало АО «ОДК-Авиадвигатель» (Пермь), производит силовые установки – АО «ОДК-Пермские моторы».

Двигатели и самолет соответствуют новым строгим нормам ЕС и ИКАО с запасом 50%. МС-21 будут выбрасывать в атмосферу на 15-25% меньше CO₂ в расчете на одно пассажирское кресло, чем эксплуатируемые в настоящее время самолеты.

Первый полет самолет МС-21 совершил 28 мая 2017 года с американскими двигателями. Несколько опытных лайнеров МС-21 были оснащены двигателями американской компании Pratt & Whitney. МС-21 выполнил более 300 из 650 испытательных полетов, необходимых для сертификации самолета в России. Ранее представитель «Росавиации» подчеркнул, что для получения сертификата нужно будет выполнить примерно восемь сотен полетов.

Над созданием среднемагистрального пассажирского самолета МС-21 работают предприятия Ростеха. Начало его серийного производства уже не раз откладывалось. По последним данным, оно перенесено на конец 2021 года. Одной из причин проволочки стали санкции США в отношении компании «Аэрокомпозит». Президент России назвал «хамством» отказ западных партнеров поставлять материалы для производства самолета МС-21. По его словам, на такой шаг иностранные партнеры пошли из «соображений недобросовестной конкуренции». Лайнер проходит процедуру импортозамещения.

«С задачей установки российских композитов на центроплан мы уже справились», – заявил глава Минпромторга Денис Мантуров. С июля 2020 года начались статические испытания в ЦАГИ полноценного композитного крыла из российских материалов.

<https://www.vesti.ru/video/2250267>

ТАСС; 2020.12.15; РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ АРКТИКИ ПОЗВОЛИТ СОЗДАТЬ 2 ТЫС. РАБОЧИХ МЕСТ

Проекты по развитию железнодорожной инфраструктуры в рамках Стратегии развития Арктической зоны РФ позволят создать около 2 тысяч рабочих мест, две трети из которых появятся в Коми, сообщили ТАСС в правительстве региона.

«Реализация проекта по созданию Северного широтного хода является важнейшей составной частью формирования мультимодальной транспортной инфраструктуры арктической зоны РФ «Северный морской путь – Северный широтный ход – Транссиб». Кроме положительного эффекта для грузоперевозок создание Северного широтного хода позволит значительно поднять уровень транспортной мобильности населения районов Крайнего Севера за счет <...> круглогодичного курсирования четырех пассажирских поездов на направлении Вологда – Салехард – Надым и далее на восток, а также создать порядка двух тысяч рабочих мест, две трети из которых придутся на Республику Коми», – сообщил собеседник агентства.

По данным регионального правительства, в соответствии со Стратегией развития Арктической зоны РФ одним из ключевых направлений развития транспорта в Арктике на территории Коми является развитие железнодорожной инфраструктуры. Это, в частности, проект строительства железнодорожной магистрали Сосногорск – Индига протяженностью 612 км, проходящей по территории Ненецкого автономного округа и Коми, является частью проекта железнодорожной магистрали «Баренцкомур».

Проект предложен для развития подходов к глубоководному порту Индига для транспортировки нефтегазовых, минеральных и лесных ресурсов из Коми, Пермского края, Урала, Кузбасса, Казахстана на экспорт в Европу, Америку, Канаду, Китай и страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

Усиление железнодорожной инфраструктуры

В рамках федерального проекта «Северный морской путь» реализуется ряд мероприятий, входящих в состав проекта по усилению железнодорожной инфраструктуры на Северной и Свердловской железных дорогах для пропуска дополнительного грузопотока. «По всем объектам ведется проектирование, которое планируется завершить в 2023 году», – уточнили в правительстве Коми. В рамках реализации инвестиционного проекта «Северный широтный ход» будет проведена реконструкция участка железной дороги Коноша – Котлас – Чум со строительством вторых путей на перегонах участка Печора – Инта – Чум.

Планируется также провести реконструкцию участка Микунь – Вендинга и построить участок Вендинга – Карпогоры. «Участок Карпогоры – Вендинга должен соединить две тупиковые линии и превратить направление Микунь – Архангельск в транзитную магистраль. Это напрямую свяжет два региона и сократит путь следования поездов из Коми в Архангельск почти на 400 км», – сообщили в региональном правительстве.

Строительство линии Карпогоры – Вендинга планируется в рамках возведения «Северного звена» (Архангельск – Сыктывкар) магистрали «Белкомур». «Северное звено» предлагается реализовывать как отдельный инвестиционный проект на принципах государственно-частного партнерства.

В состав Арктической зоны РФ от Республики Коми входят Воркута, Инта, Усинск и Усть-Цилемский район. Согласно утвержденной в этом году стратегии развития Арктики, основными ее направлениями в Коми являются диверсификация экономики и комплексное социально-экономическое развитие моногородов Воркуты и Инты; развитие угольных минерально-сырьевых центров на базе Печорского угольного бассейна, создание на их основе глубокой переработки угля, углехимии; формирование и развитие нефтегазовых минерально-сырьевых центров на базе Тимано-Печорской нефтегазоносной провинции, в том числе создание мощностей по переработке нефти и газа.

<https://tass.ru/ekonomika/10257593>

PRIMAMEDIA; 2020.12.15; ТРУТНЕВ: ВЫБОР ТОЧКИ РАЗВОРОТА СЕВМОРПУТИ – ВОПРОС КОНКУРЕНЦИИ МЕЖДУ САХАЛИНОМ И КАМЧАТКОЙ

Вице-премьер, полпред президента РФ в ДФО Юрий Трутнев прокомментировал ИА PrimaMedia текущую ситуацию по проекту создания в одном из крупнейших портов Дальнего Востока хаба для транзита грузов по Севморпути.

«Опорные точки развития Севморпути выбирать не нам с вами. Это вопрос конкуренции. Если этот порт будет удобнее – по глубинам, по сервису, по портовому оборудованию, по снабжению топливом – то он, собственно, и станет популярным. И соответственно пойдет вверх (по грузообороту – прим. ред.). Поэтому не мы будем выбирать – Камчатка, Сахалин или еще какая-то точка. Выбирать будут грузоперевозчики. У Лимаренко (губернатор Сахалинской области – прим. ред.) есть существенные возможности в этой конкуренции немножечко одеяло перетянуть на свою территорию. Потому что они (Сахалинская область – прим. ред.) побогаче, у них обеспеченность бюджета повыше. Соответственно, если они в этом направлении будут работать, придет и результат», – сказал Юрий Трутнев.

Морской порт федерального значения Петропавловск-Камчатский – крупнейший порт Камчатского края, расположен на берегу незамерзающей Авачинской бухты. Порт находится в непосредственной близости к международным судоходным линиям, которые проходят на расстоянии 150-200 морских миль от восточного побережья Камчатки. Основная стивидорная компания в порту Петропавловск-Камчатский – ОАО «Петропавловск-Камчатский морской торговый порт» (ПКМТП), многоотраслевое предприятие с 76-летней историей. Площадь территории порта составляет около 32 гектаров. Стивидор работает на 8 причалах, все они арендованы у государства.

Согласно ЕГРЮЛ, владельцами ОАО «Петропавловск-Камчатский морской торговый порт» выступают президент и совладелец ООО «Камчатское морское пароходство» Александр Иванчей (52,73% капитала) и Станислав Белан (39,99%).

Петропавловск-Камчатский морской торговый порт является, в основном, «портом выгрузки грузов». Объемы грузооборота сформированы исходя из потребностей непосредственно Камчатского края в различных грузах. В 2019 году ПКМТП увеличил перевалку г на 3,1% по сравнению с показателем 2018 года, до чуть более 1 млн тонн. Основными перерабатываемыми грузами традиционно стали крупнотоннажные контейнеры – 58,5% от общего объема. Более чем вдвое по сравнению с 2018 годом увеличилась перевалка каменного угля (18,7% от общего объема). В 2019 году ПКМТП получил 28,276 млн рублей чистой прибыли.

Морской порт Корсаков является системообразующим для Сахалина – переваливает более 80% грузов для области. Порт с круглогодичной навигацией обеспечивает грузопассажирскую линию с Курильскими островами, постоянное линейное сообщение с Южной Кореей и Владивостоком, а также прямое сообщение с западным побережьем США и странами АТР, паромную линию Ваканай (Япония) – Корсаков. В порту работают шесть стивидоров, крупнейший из них – АО «Корсаковский морской торговый порт» (КМТП), переваливающий контейнеры, генеральные и навалочные грузы.

Согласно ЕГРЮЛ, по 24,99% акций АО «Корсаковский морской торговый порт» владеют ООО «Дальневосточные верфи» и ООО «Крекинг-Трейд» (оба – Корсаков). Бенефициаром обеих компаний является Софья Ширяева.

В настоящее время порт насчитывает шесть причалов с общей длиной причальных стенок 790 метров, 14 порталных кранов и около 37 тыс. кв. метров складских площадей. Основной проблемой развития порта являются малые глубины, которых недостаточно для приема судов, обслуживающих Севморпуть. На сегодняшний день максимальные глубины у пирсов составляют порядка 9-10,5 метров, а нужно вдвое глубже.

По итогам совещания в Корсакове Юрий Трутнев заявил, что модернизацию порта надо проводить с привлечением частных инвестиций. При этом для нынешних владельцев это будет крайне серьезной нагрузкой, так как по оценке местных властей, реконструкция основного порта Сахалина обойдется в 90 млрд рублей. К примеру, чистая прибыль АО «КМТП» за 2019 год составила 41,653 млн рублей.

Разрубить gordiev узел на практике не сложно – для этого планируется провести консолидацию контрольного пакета акций порта в интересах Сахалинской области и далее привлечь инвестора с более широкими возможностями, чем у нынешних владельцев.

Большой плюс в том, что АО «КМТП» включен **Минтрансом** в перечень портовых проектов, которые могут войти в соответствующий раздел комплексного плана модернизации инфраструктуры при его продлении до 2030 года. В апреле 2019 года глава ВЭБ.РФ Игорь Шувалов отмечал интерес госкорпорации к участию в проекте.

<https://primamedia.ru/news/1036445/>

ИНТЕРФАКС; 2020.12.15; КИТАЙ ПРИОСТАНОВИЛ ДО 18 ДЕКАБРЯ РАБОТУ ЕЩЕ ОДНОГО ПУНКТА ПРОПУСКА НА ГРАНИЦЕ С ПРИМОРЬЕМ

КНР приостанавливает работу погранперехода Мишань (сопредельный **пункт пропуска** на российской стороне Турий Рог, Приморский край) до 18 декабря, сообщается на сайте Росгранстроя.

«В период с 15 по 18 декабря в связи с проведением дезинфекции на территории **пункта пропуска** Мишань (КНР) пропуск транспортных средств через погранпереход Мишань (провинция Хэйлуцзян, КНР) – Турий Рог (Приморский край, РФ) осуществляться не будет», – говорится в сообщении.

Отмечается, что пересечь границу с Китаем в Приморском крае на автомобиле можно в **пункте пропуска** Краскино (сопредельный **пункт пропуска** на китайской стороне Хуньчунь).

По данным Дальневосточного таможенного управления на 15 декабря, у погранперехода Турий Рог не было ни одного грузового автомобиля.

Как сообщалось, 11 декабря по инициативе китайской стороны в одностороннем порядке был приостановлен пропуск транспортных средств через государственную границу в **пунктах пропуска** Дуннин (сопредельный **пункт пропуска** на российской стороне Полтавка) и Суйфэньхэ (сопредельный **пункт пропуска** на российской стороне Пограничный).

По данным Дальневосточного таможенного управления (ДВТУ) на 15 декабря, у Полтавки проезда в КНР ожидает 124 грузовика, у Пограничного – 159 грузовиков.

ДВТУ отмечает, что **пункты пропуска** закрыты «в связи с проводимыми карантинными мероприятиями в КНР».

Генконсульство КНР в Харбине в социальных сетях сообщает, что из-за единичных выявленных случаев коронавируса «в Дуннине и Суйфэньхэ запрещены массовые мероприятия, не разрешается без острой необходимости выходить из дома, передвигаться можно только при наличии кода здоровья, выезд из городов только при наличии разрешения и справки об отрицательном анализе на нуклеиновую кислоту».

ТАСС; 2020.12.15; ДУМА ОДОБРИЛА ВО II ЧТЕНИИ ШТРАФЫ ЗА ПРОЕЗД ПО ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ БЕЗ ОПЛАТЫ

Госдума во вторник приняла во втором чтении законопроект о введении административного штрафа за неоплаченный проезд по платным дорогам, сократив при этом изначально заложенный его размер с 2,5 тыс. до 1,5 тыс. рублей.

Законопроект направлен на внедрение на российских платных дорогах безбарьерных систем взимания платы (free-flow). Сейчас оплатить проезд можно только в специально оборудованных пунктах, что вызывает пробки и снижает эффективность трассы, отмечается в пояснительной записке. Введение системы free-flow (свободный поток) исключает создание классических пунктов взимания платы, на дорогах в **пунктах пропуска** не будет шлагбаумов. По сути, оплата проходит после проезда, в связи с чем необходимы законодательные меры по пресечению бесплатного пользования такими дорогами.

Неисполнение обязанности по внесению платы за проезд по платным автомобильным дорогам или платным участкам дорог повлечет административный штраф для владельца транспортного средства или водителя машины иностранного перевозчика. Редакция первого чтения предусматривала штраф в размере 2,5 тыс. рублей, однако профильный комитет по госстроительству и законодательству поддержал поправку о снижении размера штрафа до 1,5 тыс. рублей. Для грузовиков и автобусов штраф составит 5 тыс. рублей (на 500 рублей меньше редакции первого чтения).

Если владелец транспортного средства оплатил проезд не позднее 20 дней после вынесения постановления о правонарушении, то от ответственности он освобождается.

Если постановление о штрафе было доставлено заказным письмом после 20 дней с момента вынесения постановления, то данный срок подлежит восстановлению.

Если неоплаченный проезд был зафиксирован камерами более одного раза в течение суток, штраф выписывает на одну машину только один раз.

<https://tass.ru/obschestvo/10260681>

ВЕЧЕРНЯЯ МОСКВА; ВАСИЛИЙ ПЛИТКИН; 2020.12.15; СПЕЦИАЛИСТЫ ОБЪЯСНИЛИ ПРИЧИНЫ ПОДРОЖАНИЯ ПРОЕЗДА В МОСКВЕ И РЕГИОНАХ

В различных регионах РФ наблюдается повышение цен на проезд в общественном транспорте. Где-то это уже случилось, где-то – только планируется на начало 2021 года. Заместитель мэра столицы Максим Ликсутов сообщил, что вопрос будет вынесен на обсуждение в правительстве Москвы в ближайшее время.

Эксперты объяснили причины подорожания проезда в общественном транспорте в Москве и других регионах России.

Блудян Нораир, заместитель председателя комиссии по транспорту Общественной палаты Москвы, председатель правления, директор ассоциации содействия развитию транспортной отрасли «Транспортная ассоциация московской агломерации», заведующий кафедрой «Автомобильные перевозки» МАДИ:

– Безусловно, пандемия оказала влияние на транспортную отрасль. Сильно снизился пассажиропоток в общественном транспорте, включая таксомоторные перевозки. Возросли затраты, связанные с обеспечением социальной дистанции, санитарной обработки и необходимостью приобретения СИЗ для сотрудников.

Отдельная благодарность правительству Москвы, которое оказало поддержку отрасли в это непростое время. При этом стоит отметить, что, несмотря на все сложности, работа по развитию транспортной инфраструктуры продолжается и даже в проекте бюджета на 2021 год и плановый период двух последующих лет снижение расходов на эти статьи не предусматривается. А это не только развитие самого транспорта, но и строительство новых дорог, мостов, ремонт и реконструкция существующей инфраструктуры.

Что касается ежегодной индексации тарифов, то она необходима в первую очередь в силу инфляции. И когда речь идет о размере индексации в процентах, необходимо, конечно, иметь представление об общей системе, об общих объемах удельных затрат на транспорт и транспортную инфраструктуру.

Бытует расхожее мнение, что город Москва расходует несопоставимо большие средства на транспорт и транспортную инфраструктуру. В прошлом году мы проводили соответствующие расчеты удельных расходов бюджетов городов РФ на транспортную инфраструктуру в зависимости от размера субъекта, численности его населения, площади города и других параметров.

Расчеты показали, что удельные расходы на транспорт и транспортную инфраструктуру Москвы ниже, чем в отдельных городах Российской Федерации. В целом по России в крупных городах ожидается индексация тарифов на оплату проезда на уровне от 5 до 14 процентов. Планируется, что в Москве и Санкт-Петербурге они вырастут примерно на 8–9 процентов. И это не чье-то волюнтаристское решение, а вполне обоснованные расчеты с учетом инфляции и текущей экономической ситуации.

Правительство города в целом и дептранс в частности ведут масштабную работу по развитию транспортной системы. Это не просто поддержание текущего состояния, а именно инновационное развитие, в том числе на базе цифровой трансформации. Если бы этого не было, то транспортная система Москвы, сильно изменившаяся за последние 10 лет, вряд ли могла бы войти в первую пятерку ведущих агломераций мира.

Илья Зотов, председатель Общероссийского объединения пассажиров, член Общественного совета при **Минтрансе России**:

– Очевидно, что в следующем году стоимость проезда в городском транспорте в Москве вырастет. Повышение цены на проезд происходит ежегодно. Тарифы на проезд во всем мире повышаются регулярно по целому ряду причин: инфляция, растущие цены на электричество и топливо, необходимость городов решать транспортные проблемы и улучшать условия для пассажиров. В этом году к этим причинам еще добавился и коронавирус.

Вячеслав Панькин, председатель правления объединения автопассажирских перевозчиков:

– Со следующего года проезд в общественном транспорте подорожает не только во многих российских городах, но и за рубежом – в Лондоне, Праге. Это ожидаемо. Транспортная отрасль во всем мире сильно пострадала из-за пандемии коронавируса, когда пассажиропоток значительно сократился. Прага к тому же хочет компенсировать потерю доходов из-за отсутствия туристов. Поэтому хочет увеличить стоимость годового проездного сразу на 50 процентов. Считаю, что в Москве нам также стоит ожидать роста тарифов на проезд.

Александр Крутов, вице-президент МТПП:

– В крупных городах России – Петербурге, Екатеринбурге, Тюмени – транспортные тарифы повысятся в диапазоне от 5 до 14 процентов. Изменение тарифов – это, к сожалению, естественный процесс, неотделимый от темпов инфляции и роста сопутствующих издержек на топливо, электроэнергию и запчасти. В Москве продолжает активно строиться метрополитен, открываются новые станции Московских центральных диаметров, на маршруты выходят современные электробусы и трамваи, обновляется парк поездов метро. Кроме этого, появляются новые статьи расходов за счет необходимости соблюдения мер по противодействию пандемии COVID-19: дезинфекция салонов, обеспечение СИЗ сотрудников. Для того чтобы столичная транспортная система продолжала развиваться и становилась комфортнее для москвичей, городу необходимо индексировать тарифы на проезд, внедрять динамическое ценообразование на ряде маршрутов в зависимости от загрузки линий и сокращения общей билетной выручки в период действующих правил самоизоляции населения.

<https://vm.ru/society/847931-specialisty-obuyasnili-prichiny-podorozhaniya-proezda-v-moskve-i-regionah>

РБК; НАТАЛЬЯ КОВКИНА; 2020.12.15; КАК БУДЕТ ТРАНСФОРМИРОВАТЬСЯ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ ЛИПЕЦКА

Власти Липецка планируют отказаться от дублирующих маршрутов, внедрить новый стандарт организации выделенных полос, а также ввести бесконтактный способ оплаты проезда на общественном транспорте

К решению проблем пассажирского транспорта Липецка власти привлекли федеральных экспертов. Как сообщает пресс-служба мэрии Липецка, вопрос развития транспортной системы агломерации обсуждался на совещании главы города Евгении Уваркиной с представителями «Мосгортранса», Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ и «Сбер-Тройка».

Планомерное развитие общественного транспорта в городе предполагает обновление подвижного состава, повышение качества пассажирских перевозок и увеличение пассажиропотока, который значительно снизился за месяцы борьбы с COVID-19.

В настоящее время, по данным городского департамента транспорта, в Липецке действуют 76 транспортных маршрутов: пять трамвайных, 13 садоводческих и 58 регулярных автобусных. Их обслуживают 611 единиц транспортных средств. При этом порядка 40% автобусного парка представлено новыми машинами (возраст менее пяти лет), однако 36% автобусов старше 15 лет.

Ранее мэр Евгения Уваркина сообщала, что участие в программе по обновлению пассажирского транспорта **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** позволило разово обновить автопарк «Липецкпассажиртранс» более чем на 10%. Всего же за последние годы в городе заменили более 60% автобусов.

Наиболее остро остается проблема трамвайного сообщения. В настоящее время износ рельсового транспорта составляет почти 100%, а состояние трамвайной сети почти критическое.

Кроме того, в числе очевидных проблем – ряд маршрутов общественного транспорта дублируют друг друга. При этом устранение «наслаивания» могло бы увеличить

количество рейсов на других направлениях. Как считают в мэрии, это позволило не только сократить время ожидания общественного транспорта, но и повысило безопасность перевозок.

По мнению чиновников, к аналогичному положительному результату могло бы привести и предоставление приоритета на дорогах общественному транспорту – организация выделенных полос и светофорное регулирование. Также власти Липецка планируют ввести бесконтактный способ оплаты проезда банковскими картами и при помощи мобильного приложения.

«Мы знаем о многих проблемах, существующих в транспортной системе Липецка. Но со стороны обычно удается заметить больше. Поэтому пригласили федеральных экспертов. Знакомство с транспортной системой – первый шаг. В будущем, надеюсь, компетенции и опыт специалистов помогут нам подобрать ряд оптимальных именно для нашего города решений, которые помогут повысить качество пассажирских перевозок», – прокомментировала глава Липецка Евгения Уваркина.

Справка

В ноябре при поддержке **Минтранса РФ** в Липецк поставили 32 новых автобуса. Транспортные средства приобретены в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Цена контракта с учетом 60% скидки составила порядка 260 млн рублей.

<https://chr.rbc.ru/chr/freenews/5fd893679a79471fec0fd1bd>

КЕМЕРОВО ОНЛАЙН; 2020.12.15; ВЛАСТИ КУЗБАССА ПОТРАТЯТ 7 МЛРД НА ПОКУПКУ НОВЫХ АВТОБУСОВ. ВСЕ ОНИ БУДУТ РОССИЙСКОГО ПРОИЗВОДСТВА

Власти Кемеровской области планируют потратить 7 миллиардов рублей на обновление общественного транспорта. Об этом рассказал губернатор Сергей Цивилёв. По его словам, эти деньги выделены из областного бюджета.

Сегодня в регион, по информации администрации правительства региона, поступило 18 новых автобусов общей стоимостью более 164 миллионов рублей. Три городских НЕФАЗа вместимостью 96 пассажиров власти отправили в Анжеро-Судженск. По одному автобусу – в Междуреченск, Мыски, Белово, Ленинск-Кузнецкий и Таштагол. В администрации добавили, что автобусы работают на дизельном топливе Евро-5. Стоимость каждого – 8,9 миллиона рублей.

Еще 8 новых автобусов были закуплены по 9,8 миллиона рублей каждый. Они работают на природном газе. Пять таких автобусов власти отправили в Юргу, а три – в Прокопьевск. Также администрация закупила 2 дизельных междугородных автобуса НЕФА3. Стоимость одного – 7,9 миллиона рублей. Новый транспорт получил город Кемерово.

– Мы стремимся к тому, чтобы основу автопарка региона составляли комфортные, вместительные автобусы, работающие на экологичном топливе, – приводит слова губернатора администрация регионального правительства.

В администрации добавили, что весь поступивший в регион транспорт – российский. Это якобы дает гарантию того, что автобусы приспособлены для эксплуатации в условиях сибирской погоды.

По данным **Министерства транспорта** Кузбасса, с 2019 года в регион поступили 702 новых автобуса. До конца года в области появятся еще 103 новых автобуса. Еще 280 единиц техники будут доставлены в Кузбасс в первом квартале 2021 года. Как добавили в администрации области, до 300-летия региона (это лето 2021 года) автобусный парк области обновится на 60%.

<https://ngs42.ru/text/transport/2020/12/14/69627966/>

РБК НОВОСИБИРСК; 2020.12.15; МИНТРАНС ВОЗОБНОВИЛ РАБОТУ ПО ПРОЕКТУ ЮЖНОГО ТРАНЗИТА В НОВОСИБИРСКЕ

Возобновлены работы по подготовке проекта Южного транзита – автодороги, призванной обеспечить плановую загрузку Бугринского моста и вывести транзитные транспортные потоки с новосибирской дорожной сети. Об этом сообщил **министр транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области Анатолий Костылевский**.

«**Минтранс** при поддержке профильного комитета регионального Заксобрания возобновил работу по подготовке проекта строительства автомобильной дороги Южный транзит Новосибирска. Первый этап транзита уже выполнен – это Бугринский мост через реку Обь», – сказал Костылевский.

На втором этапе транзит обеспечит связь между дорогами Р-254 «Иртыш» и Р-256 «Чуйский тракт», увеличится мощность транспортно-логистических коридоров. Также будут перераспределены транспортные потоки на магистралях города, замкнется транспортное кольцо, создаваемое вокруг него.

С учетом Бугринского моста и транспортных развязок общая протяженность дороги будет 26 км. Рассчитываемая пропускная способность магистрали – до 120 тыс. автомобилей в сутки, что обеспечится четырех– или шестиполосным движением и расчётной скоростью движения 120 км/ч. Начать строительные работы планируют в 2023 году.

<https://nsk.rbc.ru/nsk/16/12/2020/5fd9640f9a794763fd9f6eae>

REGNUM; 2020.12.15; КОСТРОМСКИМ МОСТОМ ЧЕРЕЗ ВОЛГУ ЗАИНТЕРЕСОВАЛИСЬ СКР И ФСБ

Чиновников костромской администрации подозревают в превышении полномочий. Об этом со ссылкой на информацию следственного управления Следственного комитета России по Костромской области сообщает корреспондент ИА REGNUM.

СКР возбудил уголовное дело по материалам, предоставленным региональным управлением ФСБ и прокуратурой. По данным следствия, с 2016 по 2019 годы костромская администрация неправомерно заключала муниципальные контракты на экспертизу проекта и сметы капитального ремонта моста через Волгу.

«На основании экспертизы, выполненной не уполномоченной на то организацией, должностными лицами из числа сотрудников функциональных органов администрации города были приняты и оплачены работы с необоснованным завышением ее стоимости по муниципальным контрактам. В результате муниципалитетом были неправомерно израсходованы бюджетные средства в сумме 7,9 миллиона рублей», – говорится в сообщении.

Напомним, капитальный ремонт единственного в Костроме автопешеходного моста через Волгу производился с 2017 по 2018 года. Конкурс на проведение работ выиграло ООО «ММС». Спустя 1,5 года после завершения ремонта подрядчик заявил о сложном финансовом положении, а на мосту появились дефекты – автовладельцы начали жаловаться на состояние деформационных швов переправы, а власти начали выявлять дефекты асфальтобетонного покрытия и водоотведения.

Основную часть средств на ремонт моста в рамках государственной программы «Развитие транспортной системы» выделил федеральный бюджет. Цена работ составила 697 миллионов рублей.

<https://regnum.ru/news/accidents/3141274.html>

ПРАЙМ; 2020.12.15; ИТОГИ ГОДА – COVID НЕ ОСТАНОВИЛ СОЗДАНИЕ НОВЫХ ВАГОНОВ РЖД С ДЛИННЫМИ ПОЛКАМИ И КАПСУЛАМИ

Пассажирские железнодорожные перевозки оказалась в числе наиболее пострадавших от COVID-19: они пошли на спад еще в первую волну пандемии весной и по итогам 2020

года РЖД ожидают их снижения на треть. Но даже эта непростая ситуация не заставила компанию притормозить разработку новых пассажирских вагонов.

Создание новых моделей, более комфортных для пассажиров, не должно останавливаться, несмотря на эпидемию, согласен председатель Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов. «Иначе можно упустить время для вывода в рейсы нового подвижного состава», – сказал он РИА Новости.

РЖД совместно с крупнейшим российским производителем пассажирского подвижного состава – группой «Трансмашхолдинг» – в 2020 году показали сразу две новинки: в масштабах вагона плацкарт со шкафами-перегородками и удлиненными полками, а также концепт с капсульными местами. Работа над ними началась еще до пандемии, но разработчики смогли встать в авангарде нынешних антикоронавирусных тенденций, когда пассажирам нужно больше обособленного от соседей пространства и дистанции.

«Важно, чтобы требования санитарных норм и новые технологии по снижению риска инфекционных заболеваний активно внедрялись в новый подвижной состав», – говорит Зотов, отмечая при этом, что принципиальная задача не разрабатывать подвижной состав под требования 2020 года, а смотреть в более отдаленную перспективу, чтобы при выпуске вагонов они соответствовали требованиям времени и запросам пассажиров.

ПОЛКИ ДЛИННЕЕ

Первая из новинок, которая уже во втором полугодии 2021 года повезет пассажиров на южном направлении – это плацкарт с более длинными, чем у стандартного места, полками. Места в вагоне расположены традиционно: по четыре в так называемом «купе» и по две «боковушки». Однако в «купе» полки разделены вертикальной перегородкой-шкафом, куда можно положить багаж и обувь, повесить верхнюю одежду. В стенах между самими «купе» сделаны перегородки, которые можно отодвинуть, если захочется.

Длина самих полок увеличилась в купейном отсеке на 15 сантиметров, у «боковушек» – на 12 сантиметров. Есть там уже привычные пассажирам вагонов последних лет выпуска розетки, USB и индивидуальные светильники. На каждой полке – шторка, которая закрывается по всей длине и позволяет отгородиться от соседей.

Разработчики отмечали, что в конструкции нового вагона есть система обеззараживания воздуха в салонах и внедрен новый подход к ней в туалетных и душевых комнатах: после каждого посещения специальные ультрафиолетовые лампы обеззараживают не только воздух и воду, но и поверхности.

КАПСУЛЫ ВМЕСТО ПОЛОК

Еще одной новинкой года стал вагон с капсулами. Его концепт был презентован пока лишь на экране. РЖД хотели показать и готовый макет в натуральную величину, но отказались от этой идеи из-за ситуации с коронавирусом.

Каждое спальное место в этом концепте сделано в виде уютных капсульных отсеков, которые расположены вдоль коридора. Из привычного для пассажира – верхние и нижние места. У каждой капсулы есть шторка, которая закрывается по всей длине. Спальное место предполагается сделать на 15 сантиметров длиннее традиционного.

Особое внимание конструкторы уделили здоровью пассажиров. По данным разработчика, система обеззараживания воды и воздуха позволит инактивировать 95% вирусов и бактерий, в том числе коронавирусы. Предусмотрена система с ультрафиолетовой обработкой туалетов и душа, бесконтактные краны, дозаторы мыла, сушилки для рук.

Выпуск капсульного вагона ожидается в 2023 году. Предстоит еще придумать ему название, а также собрать мнения о концепте у пассажиров и проводников. Холдинг проводил такие опросы перед выпуском последних новинок.

То, что железнодорожному пассажиру в России за последние годы стало жить веселее и лучше, не поспоришь, отмечает в беседе с РИА Новости транспортный эксперт, управляющий партнер ООО «Инфра Проекты» Алексей Безбородов. «Выпускаются новые

вагоны. В поездах стало чище и красивее. При этом цены остались в среднем те же. Можно найти дешево и сердито, можно найти и подороже», – считает он.

ИНТЕРФАКС; 2020.12.15; РФ И АРМЕНИЯ ОБСУДЯТ ВОПРОСЫ ДАЛЬНЕЙШЕЙ РАБОТЫ «ДОЧКИ» РЖД

Представитель правительства Армении в Москве обсудит вопросы дальнейшей деятельности компании «Южно-Кавказская железная дорога» (ЮКЖД, 100%-ная «дочка» ОАО «Российские железные дороги»).

«Для обсуждения вопросов, связанных с дальнейшей деятельностью компании ЮКЖД с 17 по 19 декабря в Москву командирован **заместитель министра** территориального управления и инфраструктур Армении Армен Симонян», – говорится в решении премьер-министра Армении Никола Пашиняна, опубликованном на сайте правительства во вторник.

В начале сентября 2020 года транспортные ведомства России и Армении урегулировали разногласия в сфере деятельности «Южно-Кавказской железной дороги». Соответствующий протокол подписали Симонян и **заместитель министра транспорта РФ** – руководитель **Федерального агентства железнодорожного транспорта Владимир Токарев**.

В частности, в документе зафиксировано согласие профильных министерств России и Армении с результатами независимых аудиторских проверок деятельности ЮКЖД, проведенных за весь период действия концессионного договора, заключенного в 2008 году. Также подтверждено полное исполнение ЮКЖД своих инвестиционных обязательств и, как следствие, отсутствие претензий сторон.

Несмотря на действующие ограничительные меры, связанные с распространением коронавирусной инфекции, финансовые и ряд производственных показателей «Южно-Кавказской железной дороги» продолжают расти. Это позволяет положительно оценить перспективы дальнейшей совместной работы транспортников России и Армении, заявил в сентябре **Минтранс РФ**.

В свою очередь пресс-служба министерства территориального управления и инфраструктур Армении отметила, что протокол важен для дальнейшей деятельности ЮКЖД и «позволит решить такие задачи, как увеличение объемов перевозок пассажиров и грузов, модернизация подвижного состава».

По данным армянского министерства, протокол подписан на основе договоренностей, достигнутых в рамках 19-го заседания армяно-российской межправкомиссии по экономическому сотрудничеству, а также в рамках работы межведомственной рабочей группы по решению разногласий, возникших в результате финансово-экономической деятельности ЮКЖД.

Ранее Следственный комитет (СК) Армении открыл уголовное производство в отношении «Южно-Кавказской железной дороги», Минфину республики было поручено проверить эффективность и правомерность инвестиций компании примерно на 110 млрд драмов (\$210,5 млн по текущему курсу), вложенных в 2008-2018 годах. СК Армении также заявлял, что выявил факты неисполнения ЮКЖД инвестиционных обязательств на общую сумму 428 млн драмов. Компания в ответ отмечала, что национальный следком опубликовал некорректную информацию.

Деятельность «Южно-Кавказской железной дороги» находилась под пристальным вниманием правоохранительных органов республики. В офисе компании прошел обыск. Премьер-министр Пашинян заявлял, что в ЮКЖД, по предварительным данным, были выявлены злоупотребления на \$60 млн.

«Южно-Кавказская железная дорога» управляет системой железнодорожного транспорта Армении на основе концессионного 30-летнего соглашения (с правом пролонгации еще на 10 лет), заключенного «Российскими железными дорогами» и республикой в 2008 году.

ПРАЙМ; 2020.12.15; АКТИВНАЯ ФАЗА ИСПЫТАНИЙ ПО БЕЗЭКИПАЖНОМУ СУДОХОДСТВУ ОЖИДАЕТСЯ В 2021 Г – «СОВКОМФЛОТ»

Активная фаза испытаний по безэкипажному судоходству ожидается в 2021 году, сообщили РИА Новости в судоходной компании «Совкомфлот».

«Начало активной фазы испытаний ожидается в 2021 году. Продолжительность испытаний обусловлена, в частности, необходимостью наработки базы данных для «обучения» системы дистанционного управления судном. Для этого танкеру с установленным оборудованием необходимо совершить определенное число рейсов в различных навигационных условиях, что, безусловно, потребует времени», – объяснили в компании.

Правительство РФ 8 декабря опубликовало постановление, согласно которому эксперимент по опытной эксплуатации автономных судов под флагом РФ пройдет с декабря 2020 по декабрь 2025 года. Участие в нем принимают автономные суда под российским флагом, зарегистрированные капитанами морских портов, расположенных в 11 регионах: Краснодарском, Приморском, Хабаровском краях, Астраханской, Калининградской, Магаданской, Ленинградской, Мурманской, Ростовской и Сахалинской областях, а также в Петербурге.

В «Совкомфлоте» добавили, что сейчас идет тестирование и наладка оборудования, установленного на борту арктического челночного танкера «Михаил Ульянов» и в центре операционного контроля компании в Санкт-Петербурге, а также отработка режимов взаимодействия судовой части с береговым постом дистанционного управления.

«Росморпорт» позитивно оценивает возможность введения беспилотных технологий. Среди ключевых плюсов проекта предприятие называет повышение безопасности морских перевозок за счет сокращения человеческого фактора.

«Ведь, к сожалению, большинство аварий на судах, несмотря на растущую автоматизацию систем, происходит именно из-за него. Кроме того, согласно оценкам экспертов, сократятся затраты на эксплуатацию судов. Позитивно это скажется и на экологии», – отметили в «Росморпорте», добавив, что предприятие с 2020 года начало натурные испытания беспилотников. Речь идет об оборудовании безэкипажного судовождения на караване судов – земснаряде «Редут» и шаланде «Рабочая».

«Пока о результатах эксперимента говорить преждевременно, испытания продолжаются, ведется наладка систем и линий связи. В случае успешного завершения проекта дистанционное и автоматическое управление судами дноуглубительного каравана можно будет считать нашим вкладом в инновационное развитие мирового судоходства», – рассказали в «Росморпорте».

По оценке «Совкомфлота», безэкипажное судоходство сможет стать одним из элементов комплексного решения для морского транспортного обеспечения крупных промышленных проектов в Арктической зоне РФ. «Не вызывает сомнений, что тема безэкипажного судоходства требует аккуратного, взвешенного подхода, как с точки зрения вопросов безопасности мореплавания, так и с точки зрения бережного отношения к высокопрофессиональным кадрам плавсостава», – отметили в компании.

В Росморпорте» указали, что сейчас в РФ существуют определенные ограничения, не позволяющие широко внедрить данные технологии. «В первую очередь, речь идет об отсутствии нормативного регулирования безэкипажного судовождения и систем искусственного интеллекта при организации движения судов. Есть опасения в части кибербезопасности. Но решение данных вопросов прорабатывается», – сказали там.

Минпромторг РФ в феврале начал разработку правовой базы для опытной эксплуатации морских автономных судов под государственным флагом РФ. В настоящее время под эгидой отраслевого центра «Маринет» реализуется крупнейший в мире проект по автономному судовождению, в котором участвуют три ведущие судоходные компании России: «Совкомфлот», «Росморпорт» и «Пола Райз». В его рамках впервые в мире

создаются технические и правовые условия для коммерческой эксплуатации автономных судов.

ТАСС; 2020.12.15; «МОРСКОЙ ТЕРМИНАЛ ТУЛОМА» В МУРМАНСКЕ ОБЕСПЕЧИТ ПЕРЕВАЛКУ ДО 6 МЛН ТОНН ГРУЗОВ В ГОД

Новый резидент территории опережающего развития (ТОР) «Столица Арктики» компания «Морской терминал Тулома» построит в Мурманске перегрузочный порт мощностью 4 млн тонн в год с возможностью развития до 6 млн тонн. Об этом во вторник сообщает пресс-служба Министерства РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики со ссылкой на данные компании.

«Мощность терминала составит 4 млн тонн в год с возможностью развития до 6 млн тонн. Планируемый к строительству морской терминал предназначен для перевалки экспортируемых минеральных удобрений, не имеющих класса опасности, и апатитового концентрата с железнодорожного на морской транспорт. Грузовую базу терминала планируем обеспечить за счет грузов крупной российской вертикально-интегрированной компании, одного из ведущих мировых производителей фосфорсодержащих удобрений», – цитируют в сообщении генерального директора ООО «МТ Тулома» Дмитрия Сухоносова.

Отмечается, что новый терминал станет востребованным, учитывая перспективы роста производства и экспорта минеральных удобрений, а также за счет переориентации их перевалки с прибалтийских зарубежных на российские порты. По информации министерства, российские производители стабильно находятся в пятерке крупнейших мировых производителей минеральных удобрений, причем свыше 70% продукции идет на экспорт, а более 30% экспорта приходится на морской транспорт, вместе с тем не все производители имеют собственные терминалы или долгосрочные контракты на перевалку своей продукции.

«Морской терминал Тулома» – один из якорных проектов арктической ТОР. Объем инвестиций составит более 12 миллиардов рублей. Проект, безусловно, перспективный и важный, так как производство минеральных удобрений в нашей стране имеет устойчивую тенденцию к росту. Нельзя не отметить, что производители этой продукции реализуют поставленную президентом России задачу по переориентации перевалки своей продукции с зарубежных, в первую очередь, расположенных в странах Прибалтики, терминалов на морские терминалы в российских портах», – приводят в сообщении слова заместителя губернатора Мурманской области Ольги Кузнецовой.

По информации управляющей компании ТОР «Столица Арктики» (дочернее общество АО «КРДВ»), на сегодняшний день заключены соглашения с четырьмя резидентами, которые реализуют проекты с общим объемом инвестиций 95 млрд рублей и планируют создать 2020 рабочих мест. Резидентами ТОР являются ООО «Новатэк-Мурманск», ООО «Терминал «Ударник» и ООО «Ренейсанс Арктик». Общий объем инвестиций превышает 95 млрд рублей.

О проекте «Морской терминал Тулома»

Общая площадь территории, необходимой для размещения «Морского терминала Тулома», составит более 100 га. Объекту присвоен статус стратегического инвестиционного проекта Мурманской области, что дает резиденту ТОР «Столица Арктики» право на получение земельных участков в аренду без проведения торгов на территории Кольского района, в сельском поселении Междуречье. Терминал планируется ввести в эксплуатацию в 2023 году, для его обслуживания потребуется создание почти 250 рабочих мест.

Для резидентов ТОР предусмотрены следующие преференции: страховые взносы для вновь созданных рабочих мест – 7,6% в течение 10 лет, налог на прибыль – 5% вместо

20% в течение первых 5 лет, в последующие 5 лет – 12%, полное освобождение от налога на имущество в течение первых 5 лет и от налога на землю в течение трех лет.

<https://tass.ru/ekonomika/10260441>

ТАСС; 2020.12.15; БЕЛОРУССИЯ ВРЕМЕННО ПРИОСТАНАВЛИВАЕТ ТРАНЗИТ НЕФТЕПРОДУКТОВ ЧЕРЕЗ КЛАЙПЕДСКИЙ ПОРТ ЛИТВЫ

Белоруссия временно приостанавливает перевалку нефтепродуктов через Клайпедский государственный порт Литвы на Балтике. Об этом во вторник сообщило литовское госпредприятие Klaipėdos nafta («Клайпедос нафта»).

«Компания BNK (UK) Limited (Великобритания), принадлежащая крупнейшему белорусскому экспортеру ЗАО «Белорусская нефтяная компания», уведомила нас о временной приостановке торговли нефтепродуктами, которая ведется через нефтяной терминал в Клайпедском порту», – приводятся в сообщении слова коммерческого директора Klaipėdos nafta Миндаугаса Навикаса. Ранее проданная белорусскими партнерами продукция, как отметил директор, будет перегружена в обычном порядке.

По мнению Навикаса, данное решение Белоруссии обусловлено политическими мотивами. «Мы понимаем, что решение клиента, скорее всего, продиктовано не экономической, а политической логикой, влиять на которую мы не можем, – сказал он. – С экономической точки зрения использование инфраструктуры Клайпедского порта для экспорта и импорта белорусских нефтепродуктов наиболее выгодно».

Белорусские грузы, среди которых значительная доля приходится на нефтепродукты, обеспечивают около 30% перевалки Клайпедского порта. Когда в августе в Минске заявили, что из-за политической линии Литвы по поддержке белорусской оппозиции торговые потоки с литовского порта могут быть переориентированы на другие маршруты, это вызвало озабоченность Вильнюса. Как отмечал премьер-министр Литвы Саулюс Сквернялис, более эффективного, дешевого и экономически выгодного пути для белорусских грузов, чем через Клайпеду, нет.

ПРАЙМ; 2020.12.15; ВЗЛЕТ И ПОСАДКА САМОЛЕТОВ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ БУДУТ ОПТИМИЗИРОВАНЫ – РОСАВИАЦИЯ

Взлет и посадка самолетов в ближайшее время будут оптимизированы, сообщила РИА Новости представитель **Росавиации**, комментируя информацию об увеличении их длительности на фоне ввода 3 декабря новой структуры воздушного пространства в европейской части РФ.

РБК во вторник сообщил, что после ввода новой структуры воздушного пространства авиакомпании столкнулись с увеличением расхода топлива, а время набора высоты и захода на посадку у бортов увеличилось на 10-15 минут.

«С 17 декабря 2020 диспетчера будут использовать процедуры спрямления в соответствии с ФАП-138 (Федеральные авиационные правила – ред.) «Использование воздушного пространства». Сложившаяся ситуация носит временный характер, и в ближайшее время вопрос набора высоты и захода на посадку будет оптимизирован. Следует отметить, что новая структура воздушного пространства разрабатывалась при участии ведущих авиакомпаний, в том числе группы компаний «Аэрофлот», которая поддержала ее внедрение», – отметила собеседница агентства.

Она отметила, что работа по оптимизации новой структуры продолжается, в **Росавиации** формируется рабочая группа с участием и представителей ведущих российских авиакомпаний. **Росавиация** и госкорпорация по ОрВД ведут постоянный мониторинг ситуации, связанной с переходом на новую структуру. При этом запросов в **Росавиацию** от авиакомпаний в связи с повышенным расходом топлива при использовании новой структуры воздушного пространства не поступало.

Представитель **Росавиации** отметила, что в ряде случаев выдерживание новых схем действительно привело к увеличению среднего времени набора высоты и захода на посадку. «Это связано с тем, что в связи с COVID-19, интенсивность полетов в 2020 году упала и самолеты до введения структуры летали практически напрямую. В целом, новая структура разрабатывалась на объемы перевозок 2019 года, которые на 40% выше показателей текущего года», – пояснила она.

По ее словам, на прошлой неделе, по итогам первой недели эксплуатации, **Росавиация** провела совещание с ведущими авиакомпаниями. Авиаперевозчики были проинформированы, что в течении 14 дней с момента ввода новой структуры осуществляется сбор статистических данных полетов по схемам набора высоты и захода на посадку для московских рейсов авиакомпаниям. Также авиакомпаниям даны разъяснения и рекомендации.

РИДУС; МАКСИМ КОЛОМИЕЦ; 2020.12.15; ОПТИМИЗАЦИЯ ПРОДОЛЖАЕТСЯ: ГОСКОРПОРАЦИЯ ПО ОРВД ОТВЕТИЛА НА ЖАЛОБЫ ПИЛОТОВ

Росавиация и Госкорпорация по организации воздушного движения в РФ прокомментировали жалобы ряда авиакомпаний, связанных с ростом расхода топлива после ввода новой структуры воздушного пространства в европейской части России.

О жалобах авиакомпаний сообщил накануне РБК со ссылкой на источник в «Аэрофлоте» и представителей S7 Airlines, «Победы» и Utair. По новой системе полетов, запущенной в ночь с 2 на 3 декабря, снижение самолетов начинается «значительно» раньше, чем было до ее введения, что приводит к 10-процентному увеличению расхода топлива.

В **Росавиации** и Госкорпорации по ОрВД подчеркнули, что ведут постоянный мониторинг ситуации, связанной с переходом на новую структуру воздушного пространства Московской и смежной зон Единой системы организации воздушного движения РФ. Также в ведомствах отметили, что официальных запросов от авиакомпаний в связи с повышенным расходом топлива при использовании новой структуры воздушного пространства на сегодня не поступало.

В ряде случаев выдерживание новых схем, действительно, привело к увеличению среднего времени набора высоты и захода на посадку, и, соответственно, некоторому увеличению расхода топлива. Это связано с тем, что в связи с пандемией новой коронавирусной инфекции, интенсивность авиатрафика в 2020 году упала и самолеты до введения новой структуры летали практически напрямую. В целом, новая структура разрабатывалась на объемы авиационных перевозок 2019 года, которые на 40 процентов выше показателей текущего года. Однако это является рабочим моментом, – говорится в сообщении, поступившем в ridus.ru.

Росавиация и ГК ОрВД совместно с ведущими отечественными авиакомпаниями провели совещание, посвященное подведению итогов первой недели новой системы полетов. «Авиаперевозчики на нем были проинформированы, что в течении 14 дней с момента ввода новой структуры осуществляется сбор статистических данных полетов по схемам набора высоты и захода на посадку. Также авиакомпаниям были даны подробные разъяснения по ситуации и рекомендации строго придерживаться новых схем в указанный период. Это необходимо для дальнейшей коррекции. С 17 декабря 2020 года авиадиспетчеры будут использовать процедуры спрямления в соответствии с ФАП-138 „Использование воздушного пространства“. Сложившая ситуация носит временный характер и в ближайшее время вопрос набора высоты и захода на посадку будет оптимизирован», – подчеркнули представители ведомств.

Новая структура воздушного пространства разрабатывалась при участии ведущих авиакомпаний, в том числе и группы компаний «Аэрофлот», которая поддержала ее внедрение. Работа по оптимизации новой структуры продолжается. В **Росавиации** сейчас формируется рабочая группа с участием Госкорпорации по организации воздушного

движения и представителей ведущих российских авиаперевозчиков. Рекомендации данной группы будут применены в дальнейшей работе, – сообщили в **Росавиации** и ГК ОрВД. Накануне ridus.ru рассказывал о видеообращении пилота «Победы» Дмитрия Ларионова: командир воздушного судна сообщил о том, что в новую схему полетов не успели внести данные нескольких десятков аэропортов. В результате экипажи самолетов, заходящих в них на посадку, не могут пользоваться приборами и вынуждены действовать «вслепую» – при помощи диспетчера или старых бумажных карт. Пилотов приходится отправлять на дополнительные занятия.

<https://www.ridus.ru/news/343308>

ИНТЕРФАКС; 2020.12.15; ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИЛО ПРАВИЛА ВЫДАЧИ СУБСИДИЙ ГТЛК НА ВОЗМЕЩЕНИЕ ПОТЕРЬ ОТ НЕИСПРАВНОСТЕЙ SSJ-100

Правительство РФ утвердило правила предоставления субсидий ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК, 100% акций у **Минтранса**) на возмещение потерь, возникающих при предоставлении скидки авиакомпаниям-эксплуатантам самолетов SSJ-100 в случае их простоя из-за технических неисправностей.

Соответствующее постановление от 11 декабря опубликовано на портале правовой информации. Оно регламентирует правила выдачи субсидий в 2020 году.

Из документа следует, что скидка будет рассчитываться как сумма арендных платежей по договорам, заключенным в период с 1 января 2016 до 1 июля 2020 гг. на срок не менее 120 месяцев, за вычетом размера платежей за период простоя самолетов. Под технеисправностью подразумевается состояние самолета, при котором оно не соответствует требованиям документации разработчика.

Как сообщалось, подготовкой документа занимался **Минтранс**. В пояснительной записке к нему говорилось, что с 2015 года ГТЛК приобрела 44 SSJ-100, из них 43 поставила в лизинг авиакомпаниям «Ямал», «Азимут», «ИрАэро», «Якутия», «Северсталь», «БурАл» (прекратила деятельность несколько лет назад). Но за время эксплуатации самолетов «были выявлены проблемы технического характера, связанные с конструктивными особенностями». Это привело «к невозможности коммерческой эксплуатации, простоям и, как следствие, отказу арендаторов ГТЛК от внесения арендной платы ввиду невозможности использования имущества по назначению с целью получения прибыли».

Предложенные правила, отмечал **Минтранс**, позволят нивелировать возможные судебные разбирательства между ГТЛК и производителем SSJ-100 – ПАО «Корпорация «Иркут» (МОЕХ: IRKT) и избежать тем самым «существенных репутационных рисков», а кроме того, способствуют «выполнению авиакомпаниями социально-значимых обязательств в части регулярных пассажирских авиаперевозок в регионах».

В 2020 году на реализацию постановления планируется направить до 3,5 млрд руб., как говорилось в записке – за счет перераспределения денег, заложенных в бюджете-2020 для поддержки продаж ГТЛК другого продукта отечественного авиапрома – широкофюзеляжных самолетов Ил-96-400М.

ИНТЕРФАКС; 2020.12.15; В САМОЛЕТАХ «АЭРОФЛОТА» ВЫДЕЛЯТ СПЕЦИАЛЬНЫЕ МЕСТА ДЛЯ АНТИМАСОЧНИКОВ

«Аэрофлот» предусмотрит выделенные места для пассажиров, отказавшихся надевать маску после закрытия дверей в салоне самолета, заявила журналистам пресс-секретарь авиакомпании Юлия Спивакова.

«Аэрофлот заявил об усилении контроля соблюдения масочного режима... Поэтому для пассажиров, заявивших об отказе использовать маску уже после закрытия дверей, предусмотрены выделенные места», – сказала она.

Спивакова отметила, что в том числе компания будет дополнительно информировать о невозможности перевозки пассажиров, по любым причинам не готовым выполнять требования Роспотребнадзора.

«Это общемировая практика, и, конечно, вынужденная мера», – сказала пресс-секретарь, добавив, что ее применение не исключает других мер ответственности за нарушение правил использования средств защиты на борту.

Ранее сообщалось, что «Аэрофлот» в связи со сложной эпидемиологической обстановкой усиливает контроль за соблюдением масочного режима на борту воздушных судов.

<https://www.interfax.ru/russia/741402>

ТАСС; 2020.12.15; САМОЛЕТ МС-21-310 С РОССИЙСКИМИ ДВИГАТЕЛЯМИ СОВЕРШИЛ ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ

Самолет МС-21-310, оснащенный российскими двигателями ПД-14, совершил первый полет. Об этом сообщила пресс-служба госкорпорации «Ростех».

«15 декабря 2020 года на аэродроме Иркутского авиационного завода – филиала ПАО Корпорация «Иркут» (в составе ОАК госкорпорации «Ростех») состоялся первый полет самолета МС-21-310, оснащенного новыми российскими двигателями ПД-14, – сообщили в Ростехе. – Продолжительность полета составила 1 час 25 минут».

Самолет пилотировал экипаж в составе летчиков-испытателей Василия Севастьянова, Андрея Воропаева и инженера-испытателя Александра Соловьева. В ходе полеты испытаны режимы работы двигателя, устойчивость и управляемость самолета, а также функционирование всех его систем.

О самолете

МС-21 – разрабатываемый гражданский самолет среднемагистрального класса. Базовая версия самолета с американскими двигателями PW1400, которая сейчас проходит сертификационные испытания, называется МС-21-300. Предполагается, что заказчики самолета смогут выбирать, с каким двигателем они будут эксплуатировать самолет. Также в будущем предполагается выпускать версии МС-21-200 (от 132 до 165 мест) и МС-21-400 (до 250 мест).

Вице-премьер РФ Юрий Борисов отметил журналистам, что у самолета МС-21 есть ряд существенных преимуществ перед конкурентами.

«МС-21 – знаковый проект российского авиапрома. Системы последнего поколения, активное применение композитных материалов, комфортабельный салон дают этому самолету существенные преимущества на конкурентном рынке. Первый полет нового российского лайнера с первым полностью российским гражданским двигателем, созданным в нашей стране с начала 1990-х годов, – это доказательство нашей способности создавать высокотехнологичную конкурентоспособную гражданскую технику даже в условиях серьезных рыночных и технологических вызовов», – заявил он.

«В конце ноября во время посещения завода ПАО Корпорации «Иркут» мы с коллегами инспектировали подготовку нового МС-21. Тогда же мы обговаривали первый полет МС-21-310 с новым двигателем ПД-14 до конца этого года. А сегодня – видим в действии результат последовательной государственной политики в области развития высокотехнологичных отраслей. У нас сформировалось новое поколение конструкторов и производственников, и сейчас мы наблюдаем плоды труда десятков тысяч человек, работавших на предприятиях авиадвигателестроительной отрасли для того, чтобы состоялся этот полет», – сказал глава Минпромторга РФ Денис Мантуров, слова которого приводятся в сообщении.

«Этот полет – результат объединения двух важнейших программ гражданского авиастроения России – самолета МС-21 и двигателя ПД-14. Усилиями ученых, конструкторов, инженеров, рабочих создается лайнер нового поколения, который

возвращает нашу страну в высшую лигу мировой авиации», – отметил генеральный директор госкорпорации «Ростех» Сергей Чемезов.

<https://tass.ru/ekonomika/10257765>

РИА НОВОСТИ; 2020.12.15; ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР БОРИСОВ НАЗВАЛ КОНКУРЕНТНЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА САМОЛЕТА МС-21

Вице-премьер РФ Юрий Борисов заявил, что новшества, примененные при создании самолета МС-21, дают ему конкурентные преимущества.

Сегодня «Ростех» сообщил, что МС-21-310 с российскими двигателями ПД-14 совершил первый полет. Его продолжительность составила 1 час 25 минут. Полетное задание предусматривало проверки режимов работы силовой установки, устойчивости и управляемости самолета, а также функционирования его систем.

«МС-21 – знаковый проект российского авиапрома. Системы последнего поколения, активное применение композитных материалов, комфортабельный салон дают этому самолету существенные преимущества на конкурентном рынке», – сказал Борисов журналистам.

Полет лайнера с первым с начала 90-х годов полностью российским гражданским двигателем вице-премьер назвал доказательством «нашей способности создавать высокотехнологичную конкурентоспособную гражданскую технику даже в условиях серьезных рыночных и технологических вызовов».

Ранее правительство Иркутской области сообщило, что до 2025 года планируется выпустить от 36 до 45 МС-21. Самолеты собирают на мощностях Иркутского авиационного завода.

<https://ria.ru/20201215/samolet-1589261525.html>

[Вернуться в оглавление](#)