



Ежедневный мониторинг СМИ

26 ЯНВАРЯ 2021

СОДЕРЖАНИЕ

ВЕЧЕРНЯЯ МОСКВА; ЗАЛАН РАФАЭЛЬ; 2021.01.25; ДЕШЕВО И БЫСТРО. НУЖНЫ ЛИ РОССИИ НОВЫЕ ЛОУКОСТЕРЫ	3
7 КАНАЛ КРАСНОЯРСК, 25.01.2021 19:40; В КРАСНОЯРСКЕ ПОЯВИТСЯ МНОГОУРОВНЕВАЯ РАЗВЯЗКА НА ПРЕДМОСТНОЙ	3
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ, ЮЛИЯ ЦЕРЕХ; 2021.01.26; ШЕЛКОВЫМ БУДЕТ: СП УВИДЕЛА ПРИЗНАКИ КОРРУПЦИИ В ПРОЕКТЕ ДОРОГИ В КИТАЙ; АУДИТОРЫ НАПРАВИЛИ ЗАПРОС В ГЕНПРОКУРАТУРУ	4
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДРА КОШКИНА; 2021.01.26; СП ОБНАРУЖИЛА ПРИЗНАКИ КОРРУПЦИИ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ НОВОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ; ТОЛЬКО В РАЙОНЕ БАЛАШИХИ «АВТОДОР» ПОТЕРЯЛ БОЛЕЕ 155 МЛН РУБЛЕЙ.....	6
КОММЕРСАНТЪ «REVIEW ДЕНЬ РЕСПУБЛИКИ ИНДИЯ». ПРИЛОЖЕНИЕ; ПАВЕЛ БЕЛОВ; 2021.01.26; РОССИЯ И ИНДИЯ СОЕДИНЯЮТ КОНТИНЕНТЫ; СТРАНЫ ПРОЛОЖАТ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР СЕВЕР—ЮГ	8
РБК; АЛЕКСАНДР АТАСУНЦЕВ, СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА, ЮЛИЯ СТАРОСТИНА; 2021.01.26; ПЕРЕГОВОРЩИКИ ТРЕХ СТРАН ОБСУДЯТ ВАРИАНТЫ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ЧЕРЕЗ АРМЕНИЮ	10
КОММЕРСАНТЪ FM; АННА НИКИТИНА; 2021.01.25; ПАССАЖИРСКИЕ САМОЛЕТЫ ПОДГОНЯЮТ ПОД ЧАСТНЫЕ НУЖДЫ; НАСКОЛЬКО РЕНТАБЕЛЬНА УСЛУГА АВИАКОМПАНИИ S7	12
РБК; МИХАИЛ КОТЛЯР, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2021.01.25; S7 ПЕРВОЙ В РОССИИ РАЗРЕШИЛА БРОНИРОВАТЬ САМОЛЕТЫ ОНЛАЙН.....	13
РБК; ВИКТОРИЯ ПОЛЯКОВА, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2021.01.25; «ПОБЕДА» РАЗРЕШИЛА ПАССАЖИРАМ ВЫКУПАТЬ СОСЕДНЕЕ КРЕСЛО.....	14
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.01.26; ВАГОНЫ РАЗГОНЯЮТСЯ ПОД ГОРКУ; ИХ ВЫПУСК В 2020 ГОДУ УПАЛ ПОЧТИ НА 29%	14
КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ КОЗЛОВ, ЮРИЙ БАРСУКОВ; 2021.01.26; РОССИЯ НЕФТЬЮ ВНУТРЬ; ДОБЫВАЮЩИЕ КОМПАНИИ ГОТОВЯТСЯ СНИЗИТЬ ЭКСПОРТ И ПОДНЯТЬ ОБЪЕМЫ ПЕРЕРАБОТКИ	15
ИЗВЕСТИЯ; АНТОН ЛАВРОВ РОМАН КРЕЦУЛ; 2021.01.26; В ДОБРЫЙ СЕВМОРПУТЬ: ПЕРЕХВАТЧИКИ МИГ-31БМ ПРИКРОЮТ АРКТИЧЕСКУЮ ТРАССУ; СВЕРХЗВУКОВЫЕ ИСТРЕБИТЕЛИ БУДУТ ДЕЖУРИТЬ НА ОСТРОВНЫХ И МАТЕРИКОВЫХ АЭРОДРОМАХ В ЗАПОЛЯРЬЕ.....	17
КОММЕРСАНТЪ; НИКИТА КОРОЛЕВ; 2021.01.26; ГОРОДА ЗАПУТАЛИСЬ В ЦИФРАХ; ДЛЯ МОНИТОРИНГА БЕЗОПАСНОСТИ ЗАПУСТЯТ ОЧЕРЕДНОЙ ПРОЕКТ.....	18
КОММЕРСАНТЪ FM; ИВАН ЯКУНИН; 2021.01.25; COVID-ПАСПОРТА ПРИСМАТРИВАЮТ СТРАНЫ; ГОТОВЫ ЛИ ГОСУДАРСТВА ВВОДИТЬ «АНТИКОВИДНЫЕ» ДОКУМЕНТЫ	19
ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛИЯ ПОРТЯКОВА; 2021.01.26; НИКАКИХ КОНТАКТОВ: COVID-19 ВНОВЬ ЗАКРЫВАЕТ СТРАНЫ; ПРИЧИНА — МЕДЛЕННЫЙ ТЕМП ВАКЦИНАЦИИ И БЫСТРОЕ РАСПОЛЗАНИЕ НОВЫХ ШТАММОВ ВИРУСА	20

ТАСС; 2021.01.25; НАЦПРОЕКТ ПО ДОРОГАМ СТАЛ САМЫМ УПОМИНАЕМЫМ В СМИ В 2020 ГОДУ	22
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.01.25; ДЕРЖАТЬ РУКУ НА ПУЛЬСЕ: КАК РАБОТАЕТ ОБЩЕСТВЕННЫЙ КОНТРОЛЬ ДОРОЖНЫХ РАБОТ	23
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.01.25; В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ ПРИВЕЛИ В НОРМАТИВНОЕ СОСТОЯНИЕ 170 КМ АВТОДОРОГ	24
ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2021.01.25; ВЛАСТИ ПЕРМИ СООБЩИЛИ О НАЧАЛЕ СТРОИТЕЛЬСТВА НОВОЙ ДОРОГИ	25
ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2021.01.25; В ЕКАТЕРИНБУРГСКОЙ МЭРИИ ОБЪЯСНИЛИ ОТМЕНУ ЗАКУПКИ НОВЫХ АВТОБУСОВ	26
ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2021.01.26; КАК ОТРАСЛЕВЫЕ ВУЗЫ ПЕРЕХОДИЛИ НА ДИСТАНЦИОННОЕ ОБУЧЕНИЕ; ПАНДЕМИЯ COVID-19 УСКОРИЛА ЦИФРОВУЮ ТРАНСФОРМАЦИЮ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ ВСЕХ УРОВНЕЙ	26
ТАСС; 2021.01.25; ПУТИН ПОУЧАСТВУЕТ В ОТКРЫТИИ ТРАНСПОРТНОЙ РАЗВЯЗКИ В ХИМКАХ.....	29
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИЯ СОКОЛОВА; 2021.01.25; ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ АВТОМАГИСТРАЛЕЙ ПРЕДЛАГАЮТ ОДНОВРЕМЕННО ВОЗВОДИТЬ ОБЪЕКТЫ ДОРОЖНОГО СЕРВИСА; НАД СООТВЕТСТВУЮЩИМ ЗАКОНОМ РАБОТАЮТ В МИНТРАНСЕ.....	29
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ, НИКИТА ЩУРЕНКОВ; 2021.01.26; РЕГИОНАМ ВКРУТЯТ VOLT; АГРЕГАТОР ТАКСИ ПОРАБОТАЕТ ЧЕРЕЗ ПАРТНЕРОВ.....	30
ТАСС; 2021.01.25; В КАЛИНИНГРАДЕ НАМЕРЕНЫ НАПРАВИТЬ ДО 500 МЛН РУБЛЕЙ НА ЗАКУПКУ ТРАНСПОРТА В 2022 ГОДУ	32
ТАСС; 2021.01.25; В ПЕТЕРБУРГЕ ПЛАНИРУЮТ ЗАМЕНИТЬ 2 ТЫС. ГОРОДСКИХ АВТОБУСОВ В 2022 ГОДУ	32
ТАСС; 2021.01.25; В ПОДМОСКОВЬЕ ПОЯВИЛИСЬ КАМЕРЫ, ФИКСИРУЮЩИЕ ВОДИТЕЛЕЙ С НЕПРИСТЕГНУТЫМ РЕМНЕМ.....	33
ТАСС; 2021.01.25; В РОССИИ ПЛАНИРУЮТ НАЧАТЬ ЭКСПЛУАТИРОВАТЬ ЛЕТАЮЩЕЕ ТАКСИ В 2025 ГОДУ	33
ТАСС; 2021.01.25; БОЛЕЕ 340 ПЕРЕЕЗДОВ ПЛАНИРУЮТ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ НА МОСКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В 2021 ГОДУ	34
ТАСС; 2021.01.25; МОСКВА-ЯРОСЛАВСКАЯ ПРИЗНАНА САМОЙ ВОСТРЕБОВАННОЙ СТАНЦИЕЙ ЦППК 11-Й ГОД ПОДРЯД.....	34
ИНТЕРФАКС; 2021.01.25; РФ ЗАВЕРШИТ СОЗДАНИЕ САМОЛЕТА МС-21, НЕСМОТРЯ НА САНКЦИИ.....	35
ТАСС; 2021.01.25; РОССИЯ СНИМАЕТ ОГРАНИЧЕНИЯ НА ВЪЕЗД ДЛЯ ГРАЖДАН ФИНЛЯНДИИ, ВЬЕТНАМА, ИНДИИ И КАТАРА.....	35
ТАСС; 2021.01.25; В МИД РФ ЗАЯВИЛИ, ЧТО ВОЗОБНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ С КАТАРОМ КОСНЕТСЯ И ПОЛЕТОВ ТУРИСТОВ.....	35
ТАСС; 2021.01.25; ПАССАЖИРЫ «ПОБЕДЫ» СМОГУТ ВЫКУПИТЬ СОСЕДНЕЕ КРЕСЛО.....	36
ТАСС; 2021.01.25; АВИАКОМПАНИЯ S7 ЗАПУСТИТ ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ РОСТОВА-НА-ДОНУ В КИШИНЕВ.....	36
ТАСС; 2021.01.25; RED WINGS ПЛАНИРУЕТ ОТКРЫТЬ ПОЛЕТЫ ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА В БЕЛГОРОД И УЛЬЯНОВСК	36
ТАСС; 2021.01.25; СМИ: ПРОИЗВОДСТВО РОССИЙСКО-КИТАЙСКОГО САМОЛЕТА CR929 ДОЛЖНО НАЧАТЬСЯ В 2021 ГОДУ	37

ПУБЛИКАЦИИ

ВЕЧЕРНЯЯ МОСКВА; ЗАЛАН РАФАЭЛЬ; 2021.01.25; ДЕШЕВО И БЫСТРО. НУЖНЫ ЛИ РОССИИ НОВЫЕ ЛОУКОСТЕРЫ

Появление новых лоукостеров в России расширит потребительскую группу пассажиров, которая раньше не могла себе позволить перелет из-за высоких цен на авиабилеты. Такое мнение в беседе с «Вечерней Москвой» высказал специалист в сфере транспортной политики Андрей Борисов.

По словам эксперта, появление в отечественном авиационном сегменте лоукостеров позволит полностью изменить политику большинства авиакомпаний. Так как в период кризиса и пандемии российский авиарынок, как и пассажиры, нуждаются в низкобюджетных перевозках:

- Яркий показатель того, что именно лоукостеры могут приносить прибыль в кризис, демонстрирует одна из российских компаний, которая заработала около 1,4 миллиарда рублей чистого дохода в минувшем году. Это при условии, что многие компании в принципе временно ушли с рынка из-за не востребоваемости и эпидемии.

Собеседник «ВМ» также отметил, что именно лоукостеры «раскачали» ту часть граждан, которая вообще не летала:

- И вдруг эти люди осознали, что, оказывается, на курорты можно отправиться за небольшую сумму. Что дешево можно полететь к родным и близким, с которыми давно не виделся. Так, лоукост-модели дают возможность умножить объем перевозок потребительских групп, - пояснил эксперт.

Борисов отметил, что большинство существующих воздушных перевозок давно поняли, что именно эта модель ведения бизнеса выгодна. Именно по этой причине некоторые из них уже сейчас пытаются «примерить на себя» такую гибридную модель:

- Даже крупные отечественные воздушные перевозчики, которые работают в условиях регулярного расписания, пытаются внедрять систему «дешевый базовый тариф и платные допуги». То есть у лоукостеров уже есть конкуренты и без создания новых авиакомпаний, - подчеркнул собеседник «ВМ».

Эксперт считает, что нет необходимости создавать отдельные авиакомпании с лоукост-моделями, но данную систему перевозок можно развивать на базе уже существующих авиакомпаний, что намного выгоднее.

Ранее сообщалось, что в России планируется создать новые авиакомпании-лоукостеры. Соответствующее поручение дал глава Минтранса РФ Виталий Савельев. Базироваться новые компании смогут в аэропортах Челябинска, Калининграда и Жуковского.

<https://vm.ru/news/856435-deshevo-i-bystro-nuzhny-li-rossii-novye-loukostery>

7 КАНАЛ КРАСНОЯРСК, 25.01.2021 19:40; В КРАСНОЯРСКЕ ПОЯВИТСЯ МНОГОУРОВНЕВАЯ РАЗВЯЗКА НА ПРЕДМОСТНОЙ

- Уровень дневной поверхности, уровень эстакады, уровень пешеходный - минус 3,5. И уровень тоннеля - связь Красноярского рабочего с улицей Матросова.

Четыре уровня транспортной развязки, которая должна была появиться на Предмостной площади давным-давно. Но на пути встал кризис. Один-другой - и вот нужного, но затратного сооружения так и не случилось. Вопрос для города больной. А для Лидии Кондратьевны вдвойне. Проект, который она разрабатывала еще в 2007 году, получил тогда положительное заключение, но лег на полку. Спустя 7 лет легли еще несколько.

Среди них программа по реконструкции улицы Свердловской с транспортной развязкой Семафорная-Свердловская. Прямой выход с улицы Судостроительной на правобережную развязку, которая дает возможность выехать на Николаевский мост.

То, что касается связи правобережных подходов с Николаевским мостом и улицей Судостроительной предлагалось два варианта схем. Этот - как бы первый шаг движения транспорта с жилого района Пашенный на Николаевский мост. Вторая схема более глобальная - решает связь Судостроительной с транспортной развязкой уже тоннелем в насыпи железнодорожного полотна.

- Мы бы очень хотели, чтобы уже в этом году произошло проектирование первого шага связи развязки Тихие Зори под пролетом мостового перехода по берегу, как сейчас имеется пешеходное решение на Дубровинского на левом берегу. Таким же образом осуществить связь улицы Свердловской с транспортной развязкой. И выезд. Подняться и выехать не только на 4-ый Николаевский мост, - поясняет Лидия Яслинская, начальник мастерской дорог и искусственных сооружений института «Красноярскгражданпроект».

Так осуществится связь жилого района Пашенный и спортивного комплекса «Арена-Платинум». Еще один проект, что томится в ожидание финансирования - транспортный узел Семафорная-Свердловская и Матросова. Он связывает микрорайон Пашенный с Тихими зорями и Николаевским мостом, разгружая Семафорную, Матросова и Свердловскую. Сотрудники института уточняют, что, конечно, все эти схемы необходимо осовременить. Но это будет куда быстрее, чем разрабатывать их с нуля.

- У проектного института АО Гражданпроект есть достаточно проработанных материалов, квалификационных характеристик, кадров и опыта работы для того, чтобы такую работу выполнить в поставленный государством, губернатором срок. Мы будем рады это сделать.

+ Есть предпроектные проработки, которые позволяют нам уже активно участвовать в этом процессе. Фактически демонстрируя материалы сейчас мы говорим, что эти моменты нами рассматриваются системно, - говорит Антон Пагурец, заместитель директора института «Красноярскгражданпроект»

Встреча губернатора края Александра Усса с **министром транспорта России Виталием Савельевым** дала надежду институту, что работа в его стенах закипит. Александр Викторович попросил федерацию поучаствовать рублем в решение вопроса по улучшению дорожно-транспортной инфраструктуры края. Речь шла, преимущественно, о проектах в городской агломерации. О том, что необходимость реконструкции улиц правобережья назрела давно - факт неоспоримый. Но эти большие проекты потребуют значительных средств, которые регион мог бы получить в рамках федеральной программы «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**».

<https://www.trk7.ru/news/119931.html>

На ту же тему:

<https://gornovosti.ru/news/novosti/item/f7f271a4-0b26-413f-a23c-45a9151168da/>

<https://transportrussia.ru/razdely/transportnaya-infrastruktura/6036-vitalij-savelev-obsudil-razvitie-transportnogo-kompleksa-s-gubernatorom-krasnoyarskogo-kрая.html>

<https://okaygorod.com/boguchany/news/513>

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ, ЮЛИЯ ЦЕРЕХ; 2021.01.26; ШЕЛКОВЫМ БУДЕТ: СП УВИДЕЛА ПРИЗНАКИ КОРРУПЦИИ В ПРОЕКТЕ ДОРОГИ В КИТАЙ; АУДИТОРЫ НАПРАВИЛИ ЗАПРОС В ГЕНПРОКУРАТУРУ

Сроки строительства автодорог по маршруту Европа – Западный Китай могут быть сорваны, предупредили аудиторы Счетной палаты в специальном докладе. Они также указали на ряд коррупционных признаков и рисков ущерба бюджету при реализации проекта. Так, речь идет о завышении объема или стоимости работ по ряду участков дороги относительно изначально утвержденных показателей, заключении договоров с

подрядчиками с недостаточным опытом и некорректной оценке прилегающих к магистрали земель. СП направила **обращение в Генпрокуратуру**. Между тем, в **Минтрансе «Известиям» заявили, что работы, запланированные по проекту на 2020 год, выполнены на 100%. Риски, связанные с несвоевременным вводом дороги в обход Тольятти, отсутствуют.**

Риска срыва

Счетная палата проанализировала расходы бюджетных средств в 2019–2020 годах на строительство автодорог, включенных в международный транспортный коридор Европа – Западный Китай.

Аудиторы предупредили, что сроки реализации этого проекта могут быть сорваны. Главные причины — нестыковка федеральных и региональных планов, медленное освоение средств, признаки коррупции при оценке прилегающих к дорогам земель, заключение контрактов с недостаточно опытными подрядчиками и ряд других.

Значительную часть вопросов аудиторов вызвала организация строительства дороги в обход Балашихи. Во-первых, **Росавтодор** заключил подряд на реализацию этого пути протяженностью 65,4 км, тогда как в утвержденной правительством программе предусмотрена его длина в 21 км.

Во-вторых, оценка земельных участков, прилегающих к маршруту, на этом же отрезке была проведена ненадлежащим образом. В частности, стоимость земли установили на основании её сопоставления с аналогичными территориями, уже включенными в рыночный оборот. Но назначение территорий на участке в районе Балашихи и аналогичных им — разное. Сельскохозяйственное — в одном случае, под населенные пункты — во втором. Таким образом, выкуп участков мог проводиться по завышенной стоимости (расчетно — в 1,5 раза дороже), в чем есть признаки коррупционных нарушений.

В-третьих, размер компенсации владельцу ряда участков в районе Балашихи был определен по градостроительному плану, что не может выступать основанием для оценки упущенной от потери земли выгоды. Руководствуясь исключительно этим документом владельцу территории, компании, которая, к тому же, почти не обладает опытом застройки, было возмещено более 100 млн рублей. В этом также есть признаки коррупционных нарушений и прямого ущерба бюджету, говорится в докладе.

Также СП обратила внимание, что по одному из 12 этапов строительства трассы Москва – Нижний Новгород – Казань **Росавтодор** заключил контракт с подрядчиком, чей опыт на рынке — всего лишь два года. Компания выбрана исполнителем заказа почти на 43 млрд рублей без проведения конкурса.

Еще один пример: строительство обхода Тольятти. На этот проект бюджету Самарской области **Росавтодором** был предоставлен межбюджетный трансферт в объеме на сумму 14,5 млрд рублей. Кассовое исполнение за 2019 год и на 1 октября 2020 года по реализации этого участка отсутствует, сообщили аудиторы.

СП уже направила обращение в Генпрокуратуру, сообщили в **пресс-службе** палаты. Кроме этого, рекомендуется уведомить о выводах из доклада президента, а также в Совфед, Госдуму и **Минтранс**.

Всего на строительство автомобильных дорог, включенных в маршрут Европа – Западный Китай, ГК «Автодор» потратила 541 млрд рублей или 47,6% от предусмотренного объема финансирования (по состоянию на 1 октября 2020 года), отметили аудиторы.

В Минтрансе на просьбу прокомментировать доклад отметили, что работы, запланированные на 2020 год, выполнены на 100%. Проект строительства дороги в обход Тольятти предусматривает мостовой переход через Волгу. Риски, связанные с несвоевременным вводом объекта, отсутствуют. Разработана проектная документация и получено заключение экспертизы в отношении всех участков

обхода. Средства, предусмотренные на финансирование проекта бюджета Самарской области в 2020 году, освоены в полном объеме, добавили в ведомстве.

«Известия» направили запросы в Росавтодор.

Быстрее завершать

Несмотря на ужесточение контроля в строительстве вообще и дорог в частности риски коррупции до сих пор довольно высоки, полагает председатель национального антикоррупционного комитета Кирилл Кабанов. Один из способов снизить такие угрозы — создавать отдельные организации, которые бы отвечали, например, исключительно за выкуп прилегающих земель.

Проблема даже не столько и не только в коррупции в проекте Европа – Западный Китай, сколько в важности его оперативного завершения, отметил заведующий научно-исследовательской лабораторией анализа институтов и финансовых рынков ИПЭИ РАНХиГС Александр Абрамов. Он исключительно важен для ускорения роста экономики России. Для Китая торговые отношения с Европой являются приоритетом, но есть и конкурирующие с российским проекты, напомнил он.

В условиях бюджетного дефицита государству приходится уделять больше внимания соцподдержке, отметил он. Но инфраструктурные проекты исключительно важны, поскольку именно они формируют основу для экономического роста и, соответственно, увеличения доходов населения.

Федеральный проект Европа – Западный Китай — ключевой в национальном **Комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ)**. Как ранее писали «Известия», вместо общих направлений его было решено скомпоновать фактически из мегастроек. Например, расширение БАМ–Транссиба, развитие Севморпути, железнодорожных подходов к портам Азовского-Черноморского и Северо-Западного морских бассейнов.

<https://iz.ru/1115978/dmitrii-grinkevich-iuliia-tcerekh/shelkovym-budet-sp-uidela-priznaki-korruptcii-v-proekte-dorogi-v-kitai>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2021/01/26/zapusk-marshruta-evropa-zapadnyj-kitaj-mozhet-byt-zaderzhan.html>

<https://tass.ru/ekonomika/10543943>

<https://ura.news/news/1052468642>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДРА КОШКИНА; 2021.01.26; СП ОБНАРУЖИЛА ПРИЗНАКИ КОРРУПЦИИ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ НОВОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ; ТОЛЬКО В РАЙОНЕ БАЛАШИХИ «АВТОДОР» ПОТЕРЯЛ БОЛЕЕ 155 МЛН РУБЛЕЙ

Сроки строительства нового шелкового пути рискуют быть сорванными. К такому выводу пришли аудиторы Счетной палаты (СП) в отчете по расходованию средств по международному маршруту Европа – Западный Китай. Проверка также выявила признаки коррупции в ходе работы над некоторыми участками.

Протяженность нового автомобильного маршрута, о появлении которого договорились страны Шанхайской организации сотрудничества в 2014 г., составляет порядка 8500 км, из которых примерно 2300 км проходят по территории России. Предполагается, что время доставки грузов по новой автомагистрали из Китая до западной границы России составит примерно 10 суток – быстрее, чем железной дорогой по Транссибирской магистрали (14 суток). Это откроет новые возможности для развития торговли и сулит России серьезные дополнительные доходы от транзита.

Основной участок дороги длиной 826 км – трасса М-12 Москва – Нижний Новгород – Казань с обходом Тольятти и мостом через Волгу – должен быть сдан в эксплуатацию не позднее марта 2024 г. Строительство М-12, как подчеркивал **премьер-министр Михаил Мишустин** летом 2020 г., даст регионам импульс к ускоренному развитию. «Суммарный

прирост внутреннего регионального продукта на этих территориях составит более 500 млрд руб. к 2050 г., – отмечал он. – Важно, что непосредственно на строительстве будет создано более 30 000 рабочих мест. И еще более 130 000 – в смежных отраслях. Это такие отрасли, как автомобилестроение, нефтехимия, электроника, транспорт и логистика, сфера услуг и др.».

На 1 октября 2020 г. госкомпания «Автодор» потратила на строительство М-12 более 1,1 млрд руб., или 21% от предусмотренной на год субсидии из федерального бюджета. При этом на участок в обход Тольятти «кассовое исполнение за 2019 г. и девять месяцев 2020 г. отсутствовало», т. е. до сих пор не потрачено ни копейки.

Пока, судя по отчету СП, активнее всего идут работы по подготовке строительства участка трассы в обход Балашихи. Этим «Автодор» занимается с 2017 г. Правда, как выяснила СП, при запланированной длине участка в 21 км подготовительные работы почему-то идут на участке длиной 65,4 км. «Таким образом, госкомпанией с 2017 г. осуществляется подготовка территории строительства обхода Балашихи, протяженность которого не соответствует установленному программой деятельности показателю», – констатируют аудиторы СП.

Но самые интересные открытия аудиторов связаны с выкупом земельных участков под строительство трассы. «ГК «Автодор» с ООО «Тэйк-лук рус» заключено соглашение об изъятии недвижимости, в соответствии с которым правообладателю возмещена стоимость изъятия двух земельных участков общей площадью 36 499 кв. м в сумме 57,9 млн руб., а также произведена компенсация упущенной выгоды в размере 104,3 млн руб.», – отмечает СП. Деньги выплачивались на основании оценки, которую производила компания «Землестрой». Единственный документ, который использовал оценщик при определении компенсации упущенной выгоды, – предоставленный «Тэйк-лук рус» план строительства на этих участках жилья. «Иных документальных подтверждений размера упущенной выгоды в отчете оценщика не приведено», – отмечают аудиторы. К тому же, как выяснила СП, план застройки был нарисован уже после того, как «Автодор» объявил о выкупе земельных участков.

Не внушает доверия и сама «Тэйк-лук рус»: среднесписочная численность сотрудников этой компании – один человек, а размер ее собственных средств – 100 000 руб. Компания была создана в августе 2018 г. – примерно через месяц после принятия решения об изъятии указанных земельных участков – и не имела «компетенций, связанных с жилищным строительством». «Таким образом, указанные факты свидетельствуют о наличии признаков коррупционных правонарушений и возможном причинении ущерба Российской Федерации в размере 104,3 млн руб.», – констатируют аудиторы.

Во втором случае в конце 2018 г. «Автодор» возместил стоимость участка на 66,8 млн руб. Однако, по мнению СП, эта сумма завышена на 54%, или на 36 млн руб. Здесь тоже имеются признаки коррупции, считают аудиторы. По их расчетам, в целом только при подготовке территории строительства обхода Балашихи превышение расходов по сравнению со сметной стоимостью составило 155,3 млн руб. Информацию о выявленных нарушениях СП направила в Генеральную прокуратуру.

Всего объем финансирования дорог, включенных в новый шелковый путь, составляет 655,1 млрд руб. Из них 539,6 млрд руб. – на строительство М-12 и 115,5 млрд руб. – на обход Тольятти. В «Автодоре» отметили, что в 2020 г. было принято и оплачено 47% общего объема работ, предусмотренных на подготовку территории строительства. По словам председателя госкомпании Вячеслава Петушенко, после 1 октября 2020 г. реализация проекта заметно продвинулась. «Контракты все заключены, документация по планировке территории в ноябре утверждена, – заявил он. – С теми рекомендациями, которые нам дает СП, мы активно работаем. К следующей проверке недочеты будут устранены».

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2021/01/25/855416-sp-obnaruzhila>

КОММЕРСАНТЪ «REVIEW ДЕНЬ РЕСПУБЛИКИ ИНДИЯ». ПРИЛОЖЕНИЕ; ПАВЕЛ БЕЛОВ; 2021.01.26; РОССИЯ И ИНДИЯ СОЕДИНЯЮТ КОНТИНЕНТЫ; СТРАНЫ ПРОЛОЖАТ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР СЕВЕР—ЮГ

2021 год должен стать важным этапом в реализации проекта Международного транспортного коридора Север—Юг (МТКСЮ). Несмотря на пандемию коронавируса, государства Евразии стремятся к оживлению контактов и более тесному деловому сотрудничеству, приоритетом которого станет развитие торговли на евразийском пространстве. Реализация амбициозного проекта МТКСЮ, в котором особую роль играют Россия и Индия, позволит соединить континенты полноценным транспортным коридором, идея которого обсуждается уже 20 лет.

Завершившийся 2020 год подвел промежуточные итоги реализации проекта Международного транспортного коридора Север—Юг, о котором в большой Евразии впервые заговорили на рубеже XX—XXI веков, уже тогда всерьез задумавшись о будущей «альтернативе Суэцкому каналу». На новом этапе своего развития отсчитывающий третье десятилетие проект МТКСЮ имеет все шансы стать еще одним локомотивом интеграции на евразийском пространстве.

Напомним, что разработка МТКСЮ началась ровно 20 лет назад — в 2000 году, который также вошел в историю как год подписания Декларации о привилегированном стратегическом партнерстве между Россией и Индией.

Проект МТКСЮ инициировали три государства — Россия, Индия и Иран. Их стратегическая идея состояла в том, чтобы соединить Индийский океан и Персидский залив с Каспийским морем через Иран и обеспечить маршрут в страны Северной Европы через территорию России.

В дальнейшем число участников проекта МТКСЮ было расширено и достигло 14, включив Азербайджан, Армению, Казахстан, Киргизию, Таджикистан, Турцию, Украину, Белоруссию, Оман, Сирию и Болгарию (в качестве наблюдателя).

Сегодня идущие в Европу грузы из Индии (Мумбай) доставляются морем в российский Санкт-Петербург за 40 дней. Между тем тестовый рейс по коридору МТКСЮ показал, что новый транспортный маршрут из Индии в Россию через Иран и Азербайджан будет в два раза быстрее пути через Суэцкий канал — немногим более 20 дней. При этом стоимость перевозки должна сократиться почти на 30%.

Проект предусматривает использование железных дорог, автобанов и морских путей, и в его реализации уже сделано немало на пути к полномасштабному запуску.

Так, российская сторона проложила 50-километровую железнодорожную ветку к морскому порту Оля (Астраханский регион), принимающему различные контейнеровозы и задействованному в МТКСЮ.

Это позволило завершить формирование железнодорожной части МТКСЮ на российской территории.

Ссылаясь на опыт работы других подобных проектов транзитных транспортных коридоров, Москва исходит из того, что по территории Российской Федерации регулярно перемещаются тысячи контейнеров из Азии в Европу, в связи с чем возникает растущая необходимость в развитии каналов для перемещения грузов из Южной, Юго-Восточной и Западной Азии в страны Старого Света.

В свою очередь, результаты исследований, проведенных Федерацией ассоциации грузоперевозчиков Индии после организованного в 2014 году тестового рейса по маршруту МТКСЮ, оказались весьма обнадеживающими.

Исследование показывает, что быстро растущая индийская экономика заинтересована в скорейшем полномасштабном запуске МТКСЮ, который в перспективе может быть продолжен из Калининграда в европейские страны.

Авторы доклада, подготовленного Консалтинговым агентством МГИМО «Евразийские стратегии» в рамках исследовательского проекта «Международная политика и логистические коридоры будущего» (руководитель — Андрей Сушенцов), отмечают, что особую роль в реализации транспортного мегапроекта, призванного соединить Восток и Запад, играет Индия. Российские исследователи обращают внимание на то, что Международный транспортный коридор Север—Юг (МТК Север—Юг) не существует в качестве единого, интегрированного комплекса. Он представляет собой отличающиеся по ряду параметров транспортные системы нескольких государств с различными таможенными режимами и шириной колеи железных дорог. В связи с этим каждая из стран «большой четверки», или квартета МТКСЮ,— Россия, Индия, Иран, Азербайджан — играет в нем свою партию.

«Объемы международных перевозок увеличиваются каждый год,— напоминает посол Азербайджана Полад Бюль-Бюль оглы.— Создание нового транспортного коридора откроет дополнительные возможности для всех стран, заинтересованных в расширении сотрудничества в регионе. Это уникальный шанс, и его нужно использовать. МТКСЮ сродни новому Великому Шелковому пути».

Между тем авторы исследования МГИМО «Евразийские стратегии» приходят к выводу, что запуск маршрута как единого целого во многом зависит от позиции и активности Индии. Они указывают, что пока Китай, заинтересованный в росте возможностей экспортных поставок в Европу, развивает широтные маршруты, Индия рассматривает меридиональные маршруты.

Именно растущие объемы экспорта двух ведущих экономических держав Азии создают экономическую целесообразность для развития новых евразийских транспортных маршрутов, альтернативных морским поставкам через Суэцкий канал.

В абсолютных цифрах за последние десять лет экспорт Индии в Европу почти удвоился. Если в 2008 году он составлял почти \$29 млрд, то к началу 2019-го достиг \$45,6 млрд.

В первую очередь Индия заинтересована в развитии МТКСЮ в направлении из Ирана на северо-восток, в страны Центральной Азии для расширения своего стратегического присутствия в регионе. Самое же главное: Индия готова финансировать строительство транспортной инфраструктуры в Иране и управлять построенными на его территории объектами.

Индия уже вложила в проект около \$2,1 млрд, из которых \$0,5 млрд пошло на строительство порта в иранском Чабахаре, еще \$1,6 млрд — на реконструкцию железнодорожного пути до Захедана на афганской границе.

При этом Индия планирует увеличивать инвестиции в проект МТКСЮ и впредь. Ее инфраструктурные планы указывают на особую заинтересованность в развитии восточного коридора МТК Север—Юг, в частности строительстве железной дороги на северо-восток Ирана, в сторону Центральной Азии.

При наличии твердой политической воли стран-участниц к скорейшему осуществлению проекта остается решить некоторые вопросы, связанные с развитием инфраструктуры и организацией логистики, чтобы обеспечить свободное перемещение грузов по МТКСЮ. Как и налаживание качественной и недорогой логистики коридора, необходимо решить проблему унификации документации и страховки, гарантирующих неприкосновенность и сохранность товаров на всем пути их следования.

Кроме того, эксперты считают целесообразным создание единого логистического центра МТКСЮ.

Еще одна проблема, требующая решения,— недостаточная информированность потенциальных участников о преимуществах использования МТКСЮ.

Весьма символично, что проект МТКСЮ — важный шаг на пути реализации идеи российского президента **Владимира Путина** о создании большой Евразии, которая во многом перекликается с идеями многостороннего делового партнерства между Востоком

и Западом, высказываемыми **премьер-министром** Индии Нарендрой Модии. В связи с этим особое значение для реализации проекта МТКСЮ имеют предпринятые в последние годы конкретные совместные шаги Москвы и Дели.

Среди них — организованная Индией в Мумбае в июне 2015 года конференция, которая собрала потенциальных экспортеров, грузоперевозчиков, таможенных агентов, представителей судоходных компаний из всех стран, причастных к проекту МТКСЮ.

А в декабре того же года в Астрахани состоялась встреча представителей таможенных властей заинтересованных сторон на экспертном уровне.

Вскоре после этого, в сентябре 2016 года, на полях Морского саммита в Мумбае прошла встреча ключевых партнеров по МТКСЮ. В Мумбае представители таможенных служб из Азербайджана, Индии, Ирана и Российской Федерации обсудили проект координационного таможенного документа.

По мнению председателя Совета Фонда развития и поддержки дискуссионного клуба «Валдай» Андрея Быстрицкого, комментирующего динамику развития МТКСЮ, «отношения Севера и Юга выглядят более человечными и конструктивными, так как между ними нет никакого политического противостояния».

В связи с этим для реализации проекта не должно быть каких-либо геополитических или политических препятствий.

Тем более что, несмотря на охватившую мир в 2020 году пандемию коронавируса, ведущие страны сразу нескольких соседних регионов готовы торговать, диверсифицировать экспорт и привлекать инвестиции. В этой ситуации МТКСЮ может стать символом развивающегося евразийского экономического пространства, соединяющего Индию, Россию и Европу.

«Теперь главная задача — наладить диалог с бизнесом, развеять все сомнения предпринимателей, убедить их в том, что новый транспортный коридор позволит им переправлять товары быстрее и дешевле», — пояснил “Ъ” старший научный сотрудник Института востоковедения РАН Владимир Сотников.

«Что касается России и Индии, — добавляет эксперт, — то налаживание грузоперевозок по МТКСЮ может стать реальным ускорителем двусторонней индийско-российской торговли».

Хорошо известна крылатая фраза знатока и ценителя Индии Редьярда Киплинга: «О, Запад есть Запад, Восток есть Восток, и с мест они не сойдут...» Однако в эпоху глобализации пути к взаимодействию когда-то несоединимого намечают транспортные артерии, подобные МТКСЮ, в которых должны быть экономически заинтересованы и Север, и Юг, и Запад, и Восток.

<https://www.kommersant.ru/doc/4653230>

РБК; АЛЕКСАНДР АТАСУНЦЕВ, СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА, ЮЛИЯ СТАРОСТИНА; 2021.01.26; ПЕРЕГОВОРЩИКИ ТРЕХ СТРАН ОБСУДЯТ ВАРИАНТЫ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ЧЕРЕЗ АРМЕНИЮ

В Москве в середине недели запланирована встреча **вице-премьеров** России, Армении и Азербайджана, на ней обсудят создание транспортного коридора на Южном Кавказе. Восстановление дорог было одним из условий прекращения огня

27 января **вице-премьеры** России, Армении и Азербайджана планируют встретиться в Москве, чтобы обсудить строительство транспортных связей на Южном Кавказе, рассказали РБК два источника — в правительствах России и Армении. С российской стороны в переговорах примет участие Алексей Оверчук, с армянской — Мгер Григорян, с азербайджанской — Шахин Мустафаев, знает российский дипломатический источник.

РБК направил запросы представителю Оверчука, в правительства Армении и Азербайджана.

Стороны договорились создать такой переговорный формат 11 января — на первой после окончания войны в Нагорном Карабахе личной встрече глав трех государств — **президента России Владимира Путина**, премьера Армении Никола Пашиняна и президента Азербайджана Ильхама Алиева. Главная задача участников формата — определить, что нужно построить или восстановить для полной разморозки транспортного сообщения в регионе.

Вице-преьерам предстоит обсудить сразу несколько возможных проектов, в частности строительство железной дороги через территорию Армении, которая свяжет Азербайджан и Нахичевань (азербайджанский эксклав), а также Армению и Россию. Сейчас для связи с Нахичеванью у Азербайджана есть только авиасообщение. Баку, помимо прочего, хотел бы добиться строительства там же автомобильного шоссе, сказал РБК российский дипломатический источник. Взамен Армения должна получить железнодорожную связь с Россией. У стран нет прямого сообщения — раньше оно осуществлялось через Грузию, но после войны 2008 года прервалось. Кроме того, **вице-премьеры** обсудят предложение связать Армению и Иран по железной дороге через Нахичевань, рассказал собеседник РБК.

Азербайджан уже начал строительство участка железной дороги на своей территории. В конце декабря Ильхам Алиев говорил, что стране потребуется максимум два года, чтобы построить нитку от Горадиза до Зангелана, границы с Арменией.

На встрече 11 января главы России, Армении и Азербайджана договорились, что рабочая группа должна представить список и график выполнения проектов до 1 марта.

Главный аналитик АЛОР Алексей Антонов отмечает, что вопрос финансирования — ключевой в реализации данного проекта. Строительство железной дороги, по его словам, даст толчок для развития экономик всех стран, где она будет проходить, поэтому это должна быть коллективная инвестиция. «Полагаю, что здесь должны участвовать как заинтересованные компании, планирующие пользоваться данным узлом, так и правительства стран, возможно, что деньги будут привлекаться из различных фондов. На мой взгляд, так же не стоит списывать со счетов возможность реализации проекта за счет финансирования в рамках механизмов государственно-частного партнерства», — пояснил он.

По мнению эксперта, при наличии бенефициаров в виде экспортеров, импортеров и производителей, которые напрямую заинтересованы в строительстве транспортного коридора для развития логистических цепочек, вполне возможно строительство с привлечением частного капитала. Хотя это может натолкнуться на определенные проблемы, связанные с эксплуатацией железнодорожных путей, которые будут проходить по территории сразу нескольких государств, добавил он.

В 2017 году «Российские железные дороги» (РЖД) планировали построить железную дорогу для Ирана на российский экспортный кредит и деньги заказчика, но в 2020 году вышли из проекта после того, как США расширили санкции для компаний, участвующих в иранских экономических проектах, в том числе строительных. Стоимость дороги оценивается в €1,2 млрд. Для работы в Иране РЖД в 2016 году открыли представительство в Тегеране.

По мнению Антонова, не стоит ожидать, что РЖД профинансируют в одиночку строительство нового железнодорожного узла за пределами России. По результатам первого полугодия 2020 года РЖД получили чистый убыток по МСФО 47 млрд руб. против прибыли 107 млрд руб. за аналогичный период 2019 года, выручка при этом упала на 12,3%. При этом компания непрерывно выполняла все свои социальные обязательства и обеспечивала как грузовые перевозки, так и пассажирские, в том числе за счет дополнительных дотаций.

Эксперт полагает, что в основе грузопотока будет углеводородное и энергетическое сырье, грузы продовольственного назначения и другие, необходимые для развития

промышленности этих стран. Конечным бенефициаром проекта может стать иранский нефтяной монополист НЮС, поскольку, по сути, создастся альтернативный коридор для продажи нефти, который будет значительно дешевле строительства нефтепровода в столь сложных географических условиях, безопаснее с точки зрения санкционных рисков отказа в обслуживании подсанкционных иранских танкеров в международных портах, считает эксперт. По его словам, политические риски проекта связаны с тем, согласятся ли пропустить по своей территории такую ветку страны-транзитеры при оказании на них давления извне, ну и, конечно, перспективы снятия антииранских санкций со стороны США.

РБК направил запросы в РЖД и Минтранс.

https://www.rbc.ru/politics/26/01/2021/600e8faf9a7947f58ff19d5b?from=from_main_5

КОММЕРСАНТЬ FM; АННА НИКИТИНА; 2021.01.25; ПАССАЖИРСКИЕ САМОЛЕТЫ ПОДГОНЯЮТ ПОД ЧАСТНЫЕ НУЖДЫ; НАСКОЛЬКО РЕНТАБЕЛЬНА УСЛУГА АВИАКОМПАНИИ S7

В России появился сервис авиашеринга. Перевозчик S7 предлагает забронировать пассажирский самолет для личных перелетов. Речь идет о среднемагистральных Airbus A319. В бизнес-классе могут разместиться 24 человека, в экономическом — 72. Обслуживание на борту будет таким же, как и на регулярных рейсах. Рассчитать стоимость перелета можно на сайте авиакомпании — например, рейс из Москвы в Геленджик и обратно с вылетом 1 февраля и возвращением 7-го обойдется в 2,5 млн руб.

В компании предполагают, что услуга может быть интересна в том числе частным клиентам для проведения торжеств прямо на борту лайнера, поделилась пресс-секретарь S7 Надежда Хаитова: «Самолет можно забронировать на сайте. Нужно оставить заявку, указать направление, даты, количество пассажиров, класс обслуживания и понадобятся ли какие-то дополнительные услуги. После этого с вами свяжется оператор, чтобы подтвердить все детали, и останется только указать данные пассажиров и оплатить».

Мы в целом отмечаем высокий интерес к специальным перевозкам не только со стороны корпоративного сектора, но и в личных целях. Для частных перелетов можно найти много интересных поводов, например, забронировать самолет для каких-то личных торжеств, свадеб, юбилеев, даже встреч выпускников. С другой стороны, такой запрос может появиться у фан-сообществ, которые захотят отправиться на спортивную игру своего любимого клуба или на концерт какого-то артиста».

В целом самолеты этой модели сейчас эксплуатируются мало, поэтому использование Airbus A319 для таких целей может быть выгодно для компании, отмечает старший научный сотрудник Института экономики транспорта Высшей школы экономики Андрей Крамаренко: «У них сейчас две таких машины. Они нужны для того, чтобы возить не двух человек, а условно 50 с пристойным комфортом».

По-другому 319-й, откровенно говоря, сейчас использовать не получается, так что в принципе идея прекрасная.

То есть если я менеджер какого-нибудь волейбольного, баскетбольного или хоккейного клуба или организую поездку Филиппа Киркорова предложенную услугу получить гораздо проще, чем куда-то звонить, узнавать цены. Ты зашел на сайт, посчитал, тебе все выдали, нажал кнопку, забронировал, тебе перезвонили, пообщались и все готово. Отсутствием usability S7 никогда не страдала, поэтому они до сих пор живы и процветают в отличие от многих других конкурентов».

Пока что бронирование пассажирских самолетов для личных перелетов доступно только по российским направлениям. Однако в S7 пообещали в дальнейшем расширить географию таких рейсов. Подобные бизнес-решения используются и в других странах, и не исключено, что в России спрос на услугу тоже будет, отмечает аналитик, главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров: «Скорее всего, есть компании, которые сейчас

приобретают немалое количество билетов для своих сотрудников на какие-то регулярные рейсы. S7 же говорит: зачем вам лететь регулярным рейсом, когда за вполне разумные деньги вы можете отправить 50 человек, взяв отдельный чартер, и это будет удобнее, комфортнее, и сервис лучше. Поэтому, возможно, таким образом им удастся дозагрузить свои самолеты. A319 достаточно экономичный и самый маленьких из семейства Airbus. И по вместимости, взяв на борт 25-100 человек будет рентабельно и вполне по карману».

По данным **Росавиации**, пассажиропоток S7 в прошлом году сократился более чем на 30%, а всех российских авиакомпаний — почти на 50%. На фоне падения спроса на регулярные рейсы из-за коронавируса перевозчики были вынуждены приостановить эксплуатацию части флота. Некоторые приспособили его под грузовые и чартерные перевозки.

<https://www.kommersant.ru/doc/4661910>

РБК; МИХАИЛ КОТЛЯР, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2021.01.25; S7 ПЕРВОЙ В РОССИИ РАЗРЕШИЛА БРОНИРОВАТЬ САМОЛЕТЫ ОНЛАЙН

Авиакомпания запустила сервис, позволяющий арендовать самолет целиком. Пока доступны полеты только внутри России. Для бронирования предлагаются лайнеры Airbus A319 Extra Edition с 24 местами в бизнес- и 72 — в эконом-классе

Авиакомпания S7 Airlines представила возможность забронировать самолет через интернет и стала первым перевозчиком в России, запустившим подобный онлайн-сервис. Об этом сообщает ее **пресс-служба**.

Для бронирования самолета нужно указать дату, направление, класс обслуживания и выбрать дополнительные услуги. С помощью онлайн-калькулятора сервиса S7 Select можно рассчитать стоимость перелета. Затем с заказчиком частного рейса свяжется оператор.

После этого клиенту нужно будет указать данные всех пассажиров и произвести оплату. Сейчас компания предлагает только перелеты внутри России, в том числе рейсы туда и обратно с вылетом в Москву или из Москвы. Позже географию сервиса обещают расширить.

Оформление заявки доступно не позднее чем за пять рабочих дней до даты планируемого вылета. Маршрутные квитанции пассажиры получают за сутки. В остальном рейс не будет отличаться от других: пассажиры пройдут обычную регистрацию, сдадут багаж и сядут на борт в одном из гейтов.

«Сейчас сервис S7 Select позволяет забронировать обновленные лайнеры Airbus A319 Extra Edition, где в бизнес-классе могут разместиться 24 человека, в экономическом — 72. При этом салон эконом-класса отличается увеличенным шагом кресел — 34 дюйма, на четыре дюйма больше стандартного. Таких самолетов сейчас в парке авиакомпании два», — сообщил РБК представитель S7.

Калькулятор сервиса показывает, что при максимальной загрузке в 96 человек рейс из Москвы в Геленджик с дополнительным бизнес-обслуживанием обойдется в 1,435 млн руб. Перелет из столицы в Санкт-Петербург будет стоить 864 тыс. руб. Полет туда и обратно обойдется в 1,364 млн руб.

В 2020 году S7 с апреля по декабрь лидировала по числу перевезенных пассажиров. Перевозчик обходил даже «Аэрофлот», хотя он был единственным, выполнявшим рейсы в страны СНГ. Но по итогам 2020 года S7 перевез 12,3 млн пассажиров, а «Аэрофлот» — 14,6 млн.

<https://www.rbc.ru/business/25/01/2021/600e9b209a7947fb5f56ff08>

РБК; ВИКТОРИЯ ПОЛЯКОВА, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2021.01.25; «ПОБЕДА» РАЗРЕШИЛА ПАССАЖИРАМ ВЫКУПАТЬ СОСЕДНЕЕ КРЕСЛО

Авиакомпания «Победа» разрешила пассажирам выкупать соседнее кресло. На нем можно будет провезти ребенка до двух лет, определенных размеров музыкальный инструмент и картину. Место также можно оставить пустым для личного комфорта

Российский лоукостер «Победа», входящий в группу «Аэрофлот», разрешил пассажирам выкупать соседнее кресло. Об этом РБК сообщили в **пресс-службе** компании.

Пассажир сможет выкупить только одно дополнительное место. Стоимость услуги будет на уровне тарифа, доступного на момент приобретения билета.

Выкупить соседнее кресло можно будет для следующих целей:

для ручной клади массой до 32 кг и размерами не больше 38х40х110 см. На кресле можно будет провезти музыкальный инструмент, предмет искусства, фото- и видеотехнику. Багаж должен иметь приспособления для крепления к сиденью. Без них можно провести груз габаритами не более 30х40х110 см, его зафиксируют обычным ремнем безопасности; для ребенка до двух лет без права провозить дополнительную ручную кладь. При взлете и посадке нужно будет держать ребенка на руках;

для личного комфорта, также без права провозить дополнительную ручную кладь.

Выкупить кресло может только для себя, передать соседнее место другому человеку не разрешается. Сиденья должны располагаться вместе, в одном ряду и блоке кресел.

Пассажиры, которые выкупят дополнительное место, не смогут зарегистрироваться на рейс онлайн. При выборе пакета «Базовый» за выбор места и дополнительного кресла придется доплатить, а при покупке пакетов «Выгодный» и «Максимальный» это можно сделать бесплатно.

В декабре особую услугу также ввела авиакомпания S7. Пассажиры смогут провозить на соседнем кресле питомцев. Места для них выделяют в эконом-классе у окна. В течение полета собака, кошка или птица должны будут оставаться в жестком контейнере размерами 55х40х40 см. Разрешенный вес животного вместе с переноской — не более 23 кг.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/600ed5269a794717cac780c6>

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.01.26; ВАГОНЫ РАЗГОНЯЮТСЯ ПОД ГОРКУ; ИХ ВЫПУСК В 2020 ГОДУ УПАЛ ПОЧТИ НА 29%

Вагоностроители закончили 2020 год со значительным снижением объема продаж, на 28,7%, однако этот результат все равно гораздо лучше того, что ожидали на рынке. Ситуацию удалось отчасти выправить во втором полугодии, но, по мнению экспертов, в основном за счет демпинга со стороны вагоностроителей, который они не смогут долго поддерживать из-за подорожания металла. Этот фактор может подкосить рынок в 2021 году, усугубив сложности, вызванные профицитом вагонов и затяжным периодом низких ставок.

Российские вагоностроители в 2020 году поставили в Россию и страны «пространства 1520» (где ширина железнодорожной колеи совпадает с российской и составляет 1520 мм) 56,2 тыс. вагонов, на 28,7% меньше, чем годом ранее, следует из расчетов «Infoline-Аналитики». Наибольший спад зафиксирован во втором квартале — 42,3%. Выпуск полувагонов, самого массового типа подвижного состава, сократился на 42,2%, до 21,8 тыс. единиц. На 21,3%, до 11,9 тыс., упала закупка фитинговых платформ, на 21,9%, до 7 тыс., — зерновозов. При этом закупки цистерн выросли на 73,7%, до 6,4 тыс., а крытых вагонов — на 60,3%, до 5 тыс. Плановое списание вагонов за год составило 22,9 тыс. единиц.

Объединенная вагонная компания (ОВК) поставила на рынок около 16,8 тыс. вагонов, на 20% меньше, чем в 2019 году. Производство Уралвагонзавода (УВЗ) упало более чем на 40%, до 10,5 тыс. вагонов.

Крупнейшие закупки новых вагонов в январе—сентябре осуществила Первая грузовая компания Владимира Лисина — 6,7 тыс. полувагонов, 500 крытых вагонов и свыше 300 окатышевозов. На втором месте Федеральная грузовая компания (входит в ОАО РЖД), закупившая 3,6 тыс. инновационных полувагонов, 83 контрейлерных и 500 универсальных платформ. «Модум-Транс» Дмитрия Артякова и Андрея Бокарева приобрел более 2,7 тыс. инновационных полувагонов и 170 пищевых цистерн, ГК РТК (подконтрольна ВТБ, Константину Засову и Константину Синцову) купила более 3,5 тыс. инновационных и 1,8 тыс. типовых зерновозов. «Уголь-Транс» (кэптивный оператор УГМК) купил почти 3 тыс. полувагонов.

В «Infoline-Аналитике» отмечают, что существенным фактором ценообразования на рынке подвижного состава стал дорожающий металлопрокат. Рост цен оказался настолько заметным, что в конце года правительство задумалось о введении экспортных пошлин (см. “Ъ” от 28 декабря 2020 года). Только в январе по отношению к декабрю цена горячекатаного листа выросла на 24,4%.

В то же время, отмечает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров, на рынке ожидали, что итоги 2020 года будут гораздо хуже: второе полугодие оказалось позитивнее прогнозов. Эксперт объясняет ситуацию в том числе снижением цен, к которому прибегли производители в четвертом квартале. Однако, уточняет он, непонятно, как вагоностроители справятся с поставками по низким ценам с учетом подорожания металла. На первое полугодие 2021 года законтрактовано около 9,5 тыс. полувагонов по двум соглашениям — ГТЛК с ОВК и «Уголь-Транса» с УВЗ. Но дальше, подчеркивает господин Бурмистров, вагоностроителям неизбежно придется индексировать цены в связи с ростом цен на металлопродукцию, и даже позитивная динамика грузооборота лишь отчасти сократит профицит вагонов на сети.

Металл занимает более 60–75% в себестоимости вагона в зависимости от модели, и его подорожание снизит и без того невысокую рентабельность производителей, соглашается заместитель гендиректора ИПЕМ Владимир Савчук. А с учетом долгосрочного прогноза низких ставок на рынке оперирования и того, что вагоностроители и в 2020 году работали, и в 2021 году будут работать на грани рентабельности или с очень низкой маржой, рост цен на металл дополнительно снизит выпуск вагонов. Также, отмечает господин Савчук, дополнительные затраты понесет ремонтный сектор, где маржинальность сегодня находится на очень низком уровне и рост затрат зачастую компенсируется снижением качества.

Господин Бурмистров полагает, что в 2021 году будет продано примерно 40–44 тыс., а списано до 29 тыс. вагонов. В структуре закупок доля полувагонов составит до 30%, фитинговых платформ — более 20%. Доля парка с увеличенной осевой нагрузкой, уточняет эксперт, вырастет с 45,7% в 2020 году до 55–60% в 2021-м.

<https://www.kommersant.ru/doc/4662034>

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ КОЗЛОВ, ЮРИЙ БАРСУКОВ; 2021.01.26; РОССИЯ НЕФТЬЮ ВНУТРЬ; ДОБЫВАЮЩИЕ КОМПАНИИ ГОТОВЯТСЯ СНИЗИТЬ ЭКСПОРТ И ПОДНЯТЬ ОБЪЕМЫ ПЕРЕРАБОТКИ

Российские нефтекомпании на фоне роста оптовых цен на топливо внутри страны готовятся перенаправить нефть с экспорта для загрузки НПЗ. Согласно предварительному плану, в феврале отгрузки нефти на экспорт из портов европейской части РФ могут упасть сразу на треть относительно января. Минэнерго уже некоторое время добивалось увеличения загрузки НПЗ, но источники “Ъ” считают, что теперь перенаправление потоков выгодно нефтекомпаниям и экономически.

Нефтекомпании снизят экспорт нефти из европейских портов «Транснефти» в феврале по сравнению с январем сразу на 34%, до 3,36 млн тонн, сообщил «Интерфакс» со ссылкой на план отгрузок. Так, по информации агентства, отгрузка из Усть-Луги с учетом транзита

нефти из Казахстана уменьшится на 37%, до 1,2 млн тонн, из Приморска — на 29%, до 2,2 млн тонн, из Новороссийска (с учетом нефти из Казахстана и Азербайджана) — на 19%, до 1,2 млн тонн, при этом экспорт российской нефти упадет на 23% — до 460 тыс. тонн. Крупнейшим грузоотправителем является «Роснефть», она может снизить поставки на экспорт через европейские порты на 50% в феврале, до 0,9 млн тонн. ЛУКОЙЛ уменьшит показатель на 26%, до 680 тыс. тонн, «Сургутнефтегаз» — на 36%, до 180 тыс. тонн.

В нефтекомпаниях и Минэнерго не предоставили комментариев, в «Транснефти» от них отказались.

Столь резкое снижение планов по экспорту выглядит неожиданно, особенно с учетом того, что в феврале Россия сможет нарастить общую добычу нефти в рамках договоренностей с ОПЕК+.

По словам источников “Ъ”, снижение экспорта может быть связано с перенаправлением потоков для дозагрузки российских НПЗ.

До последнего времени нефтекомпании снижали поставки бензина на внутренний рынок. Так, в среднем за три недели января поставки упали на 6,5% (на 5,9 тыс. тонн в сутки) по сравнению с декабрем и на 2,7% относительно января 2020 года, следует из отчета Refinitiv Oil Research. Кроме того, запасы бензина упали до минимального за несколько лет уровня (1,2 млн тонн). Относительно января 2020 года выпуск бензина снизился на 10,6% (на 11,7 тыс. тонн в сутки).

Необходимость дозагрузить российские мощности по переработке может быть связана с тем, чтобы сбить оптовые цены на топливо, которые возобновили рост этой зимой и достигли годового максимума на СПБМТСБ на прошлой неделе. Так, цены на бензин АИ-92 на СПБМТСБ выросли до 53,4 тыс. руб. за тонну (см. “Ъ” от 22 января).

На этом фоне Минэнерго потребовало от нефтекомпаний увеличить как поставки топлива на внутренний рынок, так и запасы. Параллельно в Минэнерго объясняли низкую загрузку НПЗ «плавным восстанавливающимся спросом на топливо на фоне ослабления антиковидных ограничений». Курирующий **вице-премьер** Александр Новак 28 января намерен провести совещание по ситуации на топливном рынке, на котором нефтекомпаниям, в частности, потребуется объяснить причины низкой загрузки своих заводов на фоне нехарактерного для зимы всплеска цен на топливо.

Впрочем, хотя дальнейший рост оптовых цен может привести к более пристальному вниманию регуляторов, собеседники “Ъ” считают, что решающим фактором перенаправления нефти на НПЗ стало улучшение экономики переработки.

По словам одного из них, уже в феврале переработка станет рентабельной для большинства крупных заводов.

Глава ИГ «Петромаркет» Иван Хомутов полагает, что ответ на вопрос, понесут ли российские нефтяники убытки от гипотетического увеличения объемов переработки нефти на своих НПЗ, зависит от того, смогут ли заводы получить инвестиционную надбавку к возвратному акцизу на нефть, на которую они гипотетически могут претендовать уже в январе, а также смогут ли нефтяные компании реализовать дополнительный объем топлива через собственную сеть АЗС. По его мнению, при выполнении последнего условия убытков у нефтекомпаний не будет. Однако Иван Хомутов полагает, что у участников рынка в конечном итоге могут возникнуть проблемы со сбытом дополнительных объемов бензина и дизтоплива в рознице.

<https://www.kommersant.ru/doc/4662004>

ИЗВЕСТИЯ; АНТОН ЛАВРОВ РОМАН КРЕЦУЛ; 2021.01.26; В ДОБРЫЙ СЕВМОРПУТЬ: ПЕРЕХВАТЧИКИ МИГ-31БМ ПРИКРОЮТ АРКТИЧЕСКУЮ ТРАССУ; СВЕРХЗВУКОВЫЕ ИСТРЕБИТЕЛИ БУДУТ ДЕЖУРИТЬ НА ОСТРОВНЫХ И МАТЕРИКОВЫХ АЭРОДРОМАХ В ЗАПОЛЯРЬЕ

Истребители-перехватчики МиГ-31БМ взяли под защиту Севморпуть (СМП). Машины авиационной эскадрильи Северного флота станут дежурить на островных и материковых аэродромах в Заполярье. Часть была развернута еще в 2019-м году в Мончегорске. Но с конца 2020-го у самолетов появилась новая задача. Теперь при необходимости их можно быстро передислоцировать на любой из более десятка отремонтированных аэродромов вдоль СМП.

МиГ-31— самый мощный в мире истребитель-перехватчик. Благодаря уникальным радарам самолет видит как высотные цели, летящие с гиперзвуковой скоростью, так и крылатые ракеты, скрывающиеся на сверхнизких высотах. Из-за того, что взлетная масса перехватчика превышает 30 т, в войсках его называют «боевым воздушным кораблем».

Арктические перехватчики

Как рассказали «Известиям» источники в военном ведомстве истребители новой арктической эскадрильи 98-го отдельного смешанного авиаполка 45-й армии ВВС и ПВО будут дежурить на аэродромах вдоль трассы СМП на ротационной основе. При этом основным пунктом их базирования останется Мончегорск, отметили собеседники издания. Весь прошлый год в части проходили экспериментальные учения по действию самолетов вдоль СМП. Результаты маневров командование признало успешными.

До недавнего времени в составе 98-го авиаполка была только одна эскадрилья перехватчиков МиГ-31БМ. Но в 2019-м году началось формирование второго подразделения «боевых воздушных кораблей». Теперь пока одна эскадрилья МиГ-31БМ будет прикрывать Кольский полуостров и базы флота, экипажи другой станут дежурить на отдаленных северных территориях.

В январе Минобороны сообщило, что истребители МиГ-31БМ уже заступили на боевое дежурство по охране границы на аэродроме Рогачево архипелага Новая Земля. Ранее там же разместили полк ПВО Северного флота, на вооружении которого состоят новейшие системы С-400.

По словам заслуженного летчика-испытателя, Героя России полковника Игоря Маликова, МиГ-31БМ хорошо подходит для полетов в Арктике.

— У нас в принципе вся техника рассчитана на работу при температуре от –50 до +50, — пояснил «Известиям» специалист. — МиГ-31БМ — сложная машина, но вполне способна выполнять все задачи за Полярным кругом. У нее большая дальность полета, эффективный радиолокатор, новые точные и дальнобойные ракеты. По большому счету такие самолеты смогут полностью перекрыть воздушное пространство над Арктикой.

Решение о прикрытии северного направления силами МиГ-31БМ довольно логично, рассказал «Известиям» военный эксперт Владислав Шурыгин.

— Туда может зайти флот НАТО. Кроме того, в Норвегии и возле нее много стационарных объектов альянса, в частности, командных пунктов, — пояснил он.

По словам Владислава Шурыгина, решение не перебазировать на Новую Землю арктическую эскадрилью на постоянной основе соответствует современной российской концепции: создать сеть аэродромов, на которые при необходимости могут перелетать самолеты. Они будут ограниченное время нести там боевое дежурство, выполнять задачи и возвращаться обратно.

<https://iz.ru/1116095/anton-lavrov-roman-kretcul/v-dobryi-sevmorput-perekhvatchiki-mig-31bm-prikroiut-arkticheskuiui-trassu>

КОММЕРСАНТЪ; НИКИТА КОРОЛЕВ; 2021.01.26; ГОРОДА ЗАПУТАЛИСЬ В ЦИФРАХ; ДЛЯ МОНИТОРИНГА БЕЗОПАСНОСТИ ЗАПУСТЯТ ОЧЕРЕДНОЙ ПРОЕКТ

Минцифры планирует до 2023 года потратить 2 млрд руб. на разработку платформы «Безопасный регион» для видеонаблюдения и мониторинга экологии и дорожного движения. Это уже как минимум пятая по счету инициатива в этой области, которая может, в частности, дублировать проект МЧС «Безопасный город». Несмотря на обилие таких проектов, для полноценной цифровизации регионам все еще не хватает ни финансирования, ни координации, уверены эксперты.

Минцифры в 2021–2023 годах планирует потратить 2 млрд руб. на внедрение системы «Безопасный регион» в субъектах РФ, следует из ведомственного плана цифровой трансформации, опубликованного 13 января на сайте федеральной государственной информационной системы координации информатизации (план утвержден правительственной комиссией в декабре 2020 года). Новая платформа будет объединять несколько направлений в области городской безопасности, пояснили “Ъ” в Минцифры, в том числе видеонаблюдение, мониторинг дорожного движения, отслеживание экологической обстановки, работу особо опасных объектов и состояние объектов критической инфраструктуры.

Доработать проект платформы планируется в 2021 году, после чего к нему начнут подключаться пилотные регионы, но какие именно, в министерстве не уточнили. По словам источника “Ъ” в правительстве, проект также нужен, чтобы финансировать цифровизацию городского хозяйства в тех субъектах, у которых на это нет средств.

Проект Минцифры далеко не первый в этой сфере. Минстрой еще в октябре 2018 года утвердил проект «Умный город» с бюджетом 13 млрд руб. на шесть лет. Согласно ему, министерство должно проанализировать нормативную базу, провести аудит цифровизации городов и выделить наиболее перспективные технологии для внедрения. Сейчас, по данным Минстроя, проект реализуется в 209 городах.

Разработка аналогичного проекта «Цифровой регион» «Ростелекома» была одобрена **премьер-министром Михаилом Мишустиним** в марте 2020 года. Его реализация оценивалась в 137 млрд руб., но по требованию Минцифры он был направлен на доработку и фактически заморожен. 12 августа “Ъ” сообщил о еще одном проекте «Ростелекома» — «Цифровой город», который также предполагает цифровизацию городского хозяйства. Наконец, есть проект МЧС «Безопасный город», который оценивается в 97 млрд руб. до 2030 года. В конце 2020 года глава МЧС Евгений Зиничев предложил передать полномочия по проекту в Минцифры (см. “Ъ” от 28 декабря 2020 года).

Инициатива Минцифры может дублировать проект МЧС, считает генеральный конструктор этой системы Оксана Якимюк. По ее словам, в МЧС уже запущена научно-исследовательская и опытно-конструкторская работа по «Безопасному городу», в ходе которой будут записаны ключевые стандарты для системы. «Если же Минцифры только запускает проект, то нельзя утверждать, что он не будет противоречить разрабатываемым стандартам», — отмечает госпожа Якимюк.

Ряд экспертов считают, что при наличии такого числа различных инициатив для них необходим единый координатор, которым могло бы стать Минцифры. Предложение министерства вполне логично для координации разных инициатив, считает исполнительный директор центра стратегического развития и цифровой трансформации «Ланит-Интеграции» Павел Сварник. Это, по его мнению, позволит избежать дублирования финансирования и повысит эффективность.

Регионы уже начинают оцифровывать управление городской средой, но пока для этого используются разрозненные решения, подтверждает директор по комплексным продажам IT-компании «Крок» Олег Майданский. Без единого центра, по его мнению, не получится

создать набор универсальных решений, которые можно было бы масштабировать на федеральном уровне.

Сейчас финансовые и кадровые возможности разных регионов сильно различаются, как и их готовность к самостоятельной цифровизации, согласен президент НП «Руссофт» Валентин Макаров. Без федеральных дотаций, будь то средства МЧС или Минцифры, по его мнению, ряд субъектов так и не смогут начать подобные проекты.

<https://www.kommersant.ru/doc/4661837>

КОММЕРСАНТЪ FM; ИВАН ЯКУНИН; 2021.01.25; COVID-ПАСПОРТА ПРИСМАТРИВАЮТ СТРАНЫ; ГОТОВЫ ЛИ ГОСУДАРСТВА ВВОДИТЬ «АНТИКОВИДНЫЕ» ДОКУМЕНТЫ

Российские власти признали, что согласовать паспорта вакцинации по всему миру невозможно. **Вице-премьер** Татьяна Голикова назвала недопустимым создание международных документов, позволяющих беспрепятственно путешествовать только тем, у кого есть иммунитет. Такая инициатива, напротив, ограничит свободу передвижения, поскольку не у всех стран есть ресурсы, чтобы в принципе начать вакцинацию. Тогда почему на Западе все равно разрабатывают COVID-паспорта? Разбирался Иван Якунин.

Несколько технологических гигантов, включая Microsoft и Oracle, создали коалицию по созданию цифрового паспорта вакцинации. Идея проста: пациент делает прививку, ему выдается соответствующий сертификат, который доступен по QR-коду в приложении, и при необходимости его можно всем предъявлять. Убеждают, что все будет безопасно. Спрос на такие услуги есть. Несколько европейских, и не только, авиакомпаний заявили, что рассматривают возможность требовать сертификат о прививке при посадке на рейс.

В Лос-Анджелесе паспорта вакцинации планируют внедрять, чтобы первыми на концерты отправились те, у кого есть иммунитет. **Вице-премьер** Голикова непреклонна: «Евросоюз обсуждает что-то такое, но это скорее, наверное, для стран, где много туристов, и они пытаются таким образом обезопасить себя и тех людей, которые к ним приезжают. Не все страны имеют возможность предоставить возможность вакцинации, и любого рода паспорта ограничивают международное передвижение людей, что, на наш взгляд, является сейчас недопустимым».

У системы COVID-паспортов, признанных на международном уровне, есть еще один изъян — нет универсальной признанной вакцины. Россия только подала заявку на регистрацию «Спутника V» в Европе, испытания начнутся в феврале. Вакцина Pfizer не зарегистрирована в России. Испытания AstraZeneca на россиянах — необходимый этап для начала поставок — должны были закончиться в прошлом году, но по факту так и не начались, писал The Bell.

И внедрение международных паспортов вакцинации только обострит это противоречие. Юрист Михаил Барщевский описал негативный сценарий: «В Европу будут пускать только тех, кто привился Pfizer. Мы в ответ начнем пускать только тех, кто привился “Спутником”, “ЭпиВакКороной”, то есть нашими вакцинами. То есть начнется вот эта война вакцин, потому что речь идет о многомиллиардном рынке, помимо финансового, еще и о политическом рынке. Неслучайно поэтому Всемирная организация здравоохранения не рекомендовала применять COVID-паспорта».

ВОЗ действительно пока просит страны воздержаться от внедрения таких документов. Во-первых, потому что вакцины недостаточно, и это создает неравные условия для жителей разных государств. Во-вторых, потому что неизвестно, насколько эффективна вакцинация. До сих пор ни один производитель не уточнил, как долго сохраняется иммунный ответ — месяцы, годы? И какие отметки тогда ставить в паспорте? С точки зрения лоббистов такого документа, это поможет как можно скорее, хотя бы частично, начать открывать границы и восстанавливать экономики.

Но, с точки зрения туризма, принятых мер уже достаточно, убежден вице-президент Ассоциации туроператоров России Дмитрий Горин: «То, что сейчас предложил ряд авиакомпаний, — это прежде всего удобство предоставления информации через систему бронирования, систему дистрибуции, чтобы было как можно меньше документов, которые сейчас зачастую предъявляются на бумажных носителях. Все обязаны предъявлять результаты ПЦР-тестирования, и путешествия без этого уже невозможны. Страны постепенно открываются, и основной фактор, который влияет на решение об открытии границ, — это эпидемиологическая обстановка в той или иной стране. Ведь фактически большинство стран сами сейчас закрывают границы для предотвращения распространения этого вируса».

Впрочем, мнения российских политиков по этой теме расходятся. Внедрение «антиковидных» паспортов уполномоченная по правам человека Татьяна Москалькова назвала необходимостью. Такие документы в виде QR-кодов готовились выдавать привитым в Башкирии, на Сахалине и в Подмосковье. В Кремле резюмировали, что единой позиции по этому вопросу пока нет.

<https://www.kommersant.ru/doc/4661570>

ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛИЯ ПОРТЯКОВА; 2021.01.26; НИКАКИХ КОНТАКТОВ: COVID-19 ВНОВЬ ЗАКРЫВАЕТ СТРАНЫ; ПРИЧИНА — МЕДЛЕННЫЙ ТЕМП ВАКЦИНАЦИИ И БЫСТРОЕ РАСПОЛЗАНИЕ НОВЫХ ШТАММОВ ВИРУСА

Число заболевших коронавирусом в мире вплотную приблизилось к 100 млн человек. На фоне нестихающей пандемии Израиль с 25 января на две недели полностью закрыл страну для полетов, США вернули ограничения на приезд для граждан ЕС и еще ряда государств. Во Франции заявили о весьма вероятном третьем локдауне, хотя побороть недовольство населения новыми ограничениями будет непросто. Например, в Нидерландах, которые сидят на карантине до начала февраля, новости о введении еще и комендантского часа встретили беспорядками. Даже почти победивший коронавирус Китай не обходится без новых рестрикций в целях побороть «рецидив». При этом многие страны уже начали кампании по вакцинации, но пока ее темп не успевает за скоростью новых заражений.

Израиль

К 20 января свыше 2,3 млн граждан Израиля прошли первую вакцинацию от COVID-19, еще 600 тыс. получили вторую дозу. Уже к концу этого месяца страна, население которой сидит уже на третьем локдауне, готовилась установить мировой рекорд по иммунизации. И, по логике, пойти по пути смягчения действующих ограничений. Но на практике всё оказалось наоборот: показатель заболеваемости остался на прежнем высоком уровне — во многом из-за распространения британского штамма вируса, на который пришлось до 40% новых случаев. И с 25 января еврейское государство решило, по выражению премьера Биньямина Нетаньяху, «герметично запечатать страну», на две недели закрыв аэропорт Бен Гурион и впервые в истории отказав евреям иммигрировать в Израиль, если «это не вопрос жизни или смерти».

— Я думаю, что это должно было быть сделано гораздо раньше — до того, как все варианты COVID проникли в Израиль, — сказала «Известиям» 41-летняя жительница Тель-Авива Яара Шарон. — Но проблема и в другом: процесс вакцинации идет очень хорошо в светских частях Израиля, а вот ультрарелигиозные популяции и арабское население от прививок отказывается. И исходя из своих политических интересов накануне выборов, Биби (так в Израиле зовут премьера. — «Известия») этому не противостоит. Пока в светском секторе мы сидим под третьим карантинном и у нас закрыты школы, ультраортодоксы делают всё что хотят. Это очень неприятно.

Франция

Малоприятное развитие ситуации грозит и Франции. На днях в целях остановить проникновение в Пятую республику новых штаммов вируса власти обязали предъявлять

отрицательный результат ПЦР-тестов всех прибывающих из других стран Евросоюза, тогда как ранее это требование касалось лишь граждан не входящих в ЕС государств. При этом правительство загодя предупредило население о большой вероятности третьего локдауна, если действующие меры, включая общенациональный ежедневный комендантский час с 18:00, окажутся недостаточными.

Нидерланды

Между тем в Нидерландах, которые с середины декабря живут в условиях закрытых школ, ресторанов и непродуктовых магазинов, новые ужесточения обернулись протестами. 24 января, на следующий же день после решения парламента ввести в стране еще и комендантский час с 9 вечера до 4:30 утра, митингующие подожгли центр по тестированию в городе Урк и устроили погромы в Амстердаме и южном городе Эйнховен, забросав полицию камнями. Стражи порядка, по определению министра юстиции, ответили «оправданно жестко» — слезоточивым газом и водометами, а также арестом десятков человек.

В Италии возмутителями спокойствия отчасти оказались сами чиновники. Как рассказал «Известиям» эпидемиолог Института фармакологических исследований имени Марио Негри Антонио Клавенна, в ближайшие 18 месяцев власти ожидали поступления 200 млн доз шести различных препаратов и уже к весне этого года планировали увеличить число центров вакцинации до 1,5 тыс. Но с этими планами пришлось притормозить: на прошлой неделе Pfizer сообщила о временном замедлении поставок в Европу, чтобы внести изменения в производство, а AstraZeneca сократила партии своей вакцины в ЕС на 60% из-за проблем с выпуском. **Премьер-министр** Италии Джузеппе Конте счел задержки с поставками препаратов неприемлемыми и нарушающими контрактные обязательства, добавив, что страна подаст на обе компании в суд.

Япония

Схожие проблемы с задержками поставок могут стать актуальными и для Японии, договорившейся о покупке 314 млн доз у Pfizer, Moderna и AstraZeneca и начинающей первый этап вакцинации в феврале. Уже к июню, до старта летней Олимпиады, Токио планировал привить от коронавируса 75% населения. Однако из-за проблем с развертыванием вакцин в других странах эксперты британской исследовательской фирмы Airfinity выразили опасения, что Pfizer, на вакцины которой опирается весь первоначальный план прививок в Японии, может «отыграть» назад до 100 млн доз для использования в США.

Ситуация в Японии между тем не самая радужная: с ноября число заболевших только росло, вынудив власти ввести в начале января режим чрезвычайной ситуации в десятках префектур, включая Токио. Лишь к 24 января ситуация относительно стабилизировалась: число новых заболеваний впервые за 20 дней упало ниже отметки в 4 тыс. человек.

В США, давно выбившихся в антилидеры по числу заболевших COVID-19, количество инфицированных превысило 25 млн человек (это четверть всех случаев в мире). И уже 25 января новый президент Джо Байден без особых раздумий восстановил ограничения на поездки в страну для граждан Евросоюза, Великобритании, Ирландии, Бразилии и ЮАР. Однако и при новом главе Белого дома нашлись недовольные — правда, не столько ограничениями, сколько медленным темпом вакцинации. Ко дню инаугурации Байдена, 20 января, государственные и местные органы власти получили 36 млн доз вакцин от Pfizer и Moderna, однако поставить прививки успели на тот момент лишь 16,5 млн человек. При этом, как показало моделирование Колумбийского университета, в США вакцинация не станет панацеей от дальнейшего расползания вируса, и социальная дистанция, защитные маски и другие меры предосторожности должны сохраняться до конца июля «в самом оптимистичном случае».

Китай

Не всё слава богу оказалось и в Китае, который, как казалось еще недавно, практически изжил коронавирус. 24 января общее число подтвержденных случаев заболевания за сутки достигло 124, притом что с середины января сразу несколько городов провинций Цзилинь и Хэбэй оперативно посадили на карантин после первых случаев COVID-19. Повышенные меры безопасности тут же вернулись и в другие города, включая Пекин.

— Школьников распустили на каникулы раньше срока, и не исключено, что их потом ждет дистанционка. Школа при российском посольстве в КНР, например, уже ввела дистанционное обучение до 1 марта. Университеты также продлили каникулы, причем каждый ввел собственный график, чтобы студенты не пересекались между собой, — рассказал «Известиям» живущий в Пекине российский предприниматель Семен. — Жилые компаунды снова перешли на систему пропусков, хоть и не повсеместно, а вот проверка температуры и кодов здоровья восстановилась везде — даже появилась при посадке в такси, чего весной не было.

Но главное, власти КНР запретили путешествия на Новый год по лунному календарю, даже невзирая на планы привить к его началу в середине февраля порядка 50 млн человек.

Новая Зеландия

До последнего оптимизм преобладал разве что в Новой Зеландии — страна умудрилась прожить без единого заболевания коронавирусом целых два месяца. Однако 24 января и здесь обнаружился новый случай, да такой, что стоил нескольких. 56-летняя женщина, прибывшая в страну под Новый год после четырех месяцев в Европе, отсидевшая в изоляции две недели и вышедшая «на свободу» с отрицательными тестами на COVID, в реальности оказалась инфицирована южноафриканским штаммом. Но к тому моменту, как это обнаружили, она успела проехаться по 30 разным локациям в стране. На этот единственный пока случай отреагировали даже в соседней Австралии, объявив о решении повременить с возобновлением туристического сообщения с новозеландцами.

<https://iz.ru/1115938/nataliia-portiakova/nikakikh-kontaktov-covid-19-vnov-zakryvaet-strany>

ТАСС; 2021.01.25; НАЦПРОЕКТ ПО ДОРОГАМ СТАЛ САМЫМ УПОМИНАЕМЫМ В СМИ В 2020 ГОДУ

Нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» стал самым упоминаемым в СМИ в 2020 году. Количество сообщений по «дорожному» **нацпроекту** составило 344,4 тыс., на втором месте - **нацпроект «Демография»** с 248 тыс. сообщений. Об этом говорится в исследовании «Медиалогии», подготовленном для ТАСС.

Количество сообщений о **нацпроектах** «Образование», «Здравоохранение», «Экология», «Жилье и городская среда», «Культура», «Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы», «Цифровая экономика» составило от 95,5 тыс. до более 226 тыс. Из них наибольшее количество сообщений в СМИ посвящено **нацпроекту «Образование»** и **нацпроекту «Жилье и городская среда»** - 226,1 тыс. и 209,5 тыс. сообщений соответственно.

Нацпроект по производительности труда упоминался в 61,5 тыс. сообщений, по экспорту - в 51,4 тыс. Количество сообщений по **нацпроекту «Наука»** составило 39,8 тыс., а по **комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** - 25,7 тыс. При этом **нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** стал самым упоминаемым во всех СМИ. Этот **нацпроект** занял долю на телевидении в 22,1%, в печатных СМИ - 16,7%, в электронных СМИ - 17,9%.

Нацпроект «Демография» получил в 2020 году 12,6% от общего числа сообщений о **нацпроектах** в телевизионных СМИ, 15,9% в печатных и 12,7% в электронных СМИ. Доля образовательного **нацпроекта** на ТВ составила 11,2%, в печати - 14,5%, в интернете - 11,6%.

По данным «Медиалогии», **нацпроекты «Наука»** и **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** оказались аутсайдерами по упоминаниям

в СМИ: на телевидении сообщения об этих **нацпроектах** составили 2% и 0,5% соответственно, в печатных СМИ - 0,9% и 1%, в интернете - 2,2 и 1,4% соответственно.

<https://tass.ru/ekonomika/10542463>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.01.25; ДЕРЖАТЬ РУКУ НА ПУЛЬСЕ: КАК РАБОТАЕТ ОБЩЕСТВЕННЫЙ КОНТРОЛЬ ДОРОЖНЫХ РАБОТ

Общественный контроль дорожного строительства - важная часть **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. О том, как россияне следят за качеством ремонта старого и укладкой нового дорожного полотна, - в нашем материале.

Уже сейчас перечень объектов в городских агломерациях, которые будут ремонтировать, формируется с учетом мнения местных жителей, рассказали порталу национальныепроекты.рф в «Информавтодоре». Для этого на старте дорожного сезона проводят открытые слушания, куда приглашают активистов и представителей общественных организаций. И именно благодаря участию граждан очень часто в программы ремонта включают дороги, ведущие к социально значимым объектам.

«Первостепенная задача, которую мы перед собой ставили, - сверять шаги с интересами людей, делать все, чтобы граждане были непосредственными участниками проектов развития, в данном случае развития дорожной инфраструктуры страны», - заявил порталу заместитель руководителя **Федерального дорожного агентства** Игорь Костюченко.

Чтобы вовлечь граждан в реализацию **нацпроекта**, была создана система учета общественного мнения. Она объединяет несколько каналов связи: официальный портал **нацпроекта bkdrf.ru**, проект Общероссийского народного фронта «Дорожная инспекция ОНФ /Карта убитых дорог» dorogi-onf.ru, мобильное приложение «Госуслуги.Дороги» и другие.

При этом важным связующим звеном между гражданами и дорожниками стали и социальные сети. Например, во «ВКонтакте» была создана официальная приемная проекта. Здесь появились федеральное и региональные сообщества, где жители могут предложить дорогу для ремонта или указать на недочеты дорожных работ.

«Информавтодор»

Всего в 2020 году, по данным **Росавтодора**, по разным каналам связи от жителей регионов поступило порядка 11 тыс. обращений, касающихся реализации **нацпроекта**, и на 95% из них были даны ответы. Для сравнения, в течение всего 2019 года таких обращений было около 6 тыс., и это говорит о том, что интерес к дорожной теме растет.

Региональные власти также организуют опросы и голосование граждан по ремонту дорог на своих официальных порталах, например в Московской области это портал «Добродел», а в Москве - «Активный гражданин».

Всего в течение 2020 года, по информации **Росавтодора**, благодаря **нацпроекту** в 83 российских регионах было отремонтировано, реконструировано и построено порядка 16,5 тыс. км трасс и магистралей. Работы проводили более чем на 7 тыс. объектов, в итоге в нормативное состояние привели 145 млн кв. м дорожного покрытия в пределах городских агломераций, а также на автомобильных дорогах регионального значения.

Совместная работа

Люди, желающие активно участвовать в проектах по дорожному строительству, могут стать общественными контролерами. Для этого необходимо обратиться в региональное профильное дорожное ведомство или областное отделение ОНФ.

Профессиональные дорожники заинтересованы в таком сотрудничестве, заявили в Информавтодоре. Во всех профильных региональных ведомствах созданы общественные советы, куда входят дорожные контролеры, во многих организована работа по краткосрочному обучению активистов на базе профессиональных техникумов, проводятся регулярные инспекционные рейды по объектам ремонта.

«Информавтодор»

Например, в Удмуртии в течение дорожного сезона 2020 года представители республиканских общественных организаций приняли участие почти в двух сотнях рабочих и приемочных комиссий на 88 объектах **нацпроекта**, пройдя пешком почти 300 км дорог. «Мы заинтересованы в качественных дорогах, в том, чтобы с каждым годом дороги республики становились лучше. И мы должны этому способствовать. Поэтому представители каждой общественной организации считают своим долгом найти время и возможность выезжать на объекты, проводить необходимые проверки», - пояснил порталу председатель общественной организации «Автомобильная Удмуртия» Борис Ломаев.

В свою очередь, координатор регионального проекта «Дорожная инспекция ОНФ» в Кабардино-Балкарии Анзор Тхамоков рассказал, что у общественников нет задачи «просто собирать информацию о недостатках». «Мы говорим о сотрудничестве, в рамках которого участие граждан как основных пользователей автомобильных дорог помогает своевременно выявлять дефекты, достигать лучших результатов в реализации дорожной политики», - отметил он.

Тхамоков уже на протяжении пяти лет старается инициировать улучшение дорожной ситуации в республике. В этом году он побывал на участках работ на автодорогах регионального значения Нальчик - Майский, Шалушка - Каменка, Кенже - Каменка, Нальчик - Нарткала и других и отметил, что масштабы проектов значительно увеличились.

Представитель общественного контроля при министерстве транспорта и дорожного хозяйства Амурской области по реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** Роман Кобыльцов тоже стал инспектировать улицы и магистрали из-за того, что ему небезразлично состояние дорог и пешеходных зон в родном Благовещенске.

«Информавтодор»

«К этому добавился интерес, как это все делается, почему применяются те или иные виды асфальтобетонной смеси, как укладывается бордюрный камень, почему разрушение дороги где-то больше, где-то меньше. Эти моменты меня как обывателя интересовали, поэтому стал контролером», - поделился он. Вместе с единомышленниками в этом сезоне он следил за работами на одной из главных ремонтных площадок Благовещенска - улице Калинина - и инспектировал ход капитального ремонта путепровода на Загородной улице.

В Ижевске проблему доступности пешеходных дорожек для маломобильных групп населения решают, привлекая к контролю за ходом ремонтных дорог инвалидов-колясочников. Они проверяют и вносят коррективы в работу дорожников по занижению бордюров и тротуаров возле пешеходных переходов.

«Мы рады, что нас услышали. Мы принимали участие в проверке практически каждого объекта дорожного ремонта в Ижевске. И могу сказать, что сегодня ситуация изменилась к лучшему. Людям с ограниченными возможностями действительно стало удобнее передвигаться. Совместными усилиями мы будем стараться сделать Ижевск удобным для передвижения всех без исключения», - сообщил член региональной общественной организации инвалидов «Благо» Сергей Меркурьев.

<https://национальныепроекты.рф/news/derzhat-ruku-na-pulse-kak-rabotaet-obshchestvennyy-kontrol-dorozhnykh-rabot>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.01.25; В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ ПРИВЕЛИ В НОРМАТИВНОЕ СОСТОЯНИЕ 170 КМ АВТОДОРОГ

В Новосибирской области благодаря реализации национального **проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2020 году в нормативное состояние привели 170 км дорог.

В прошлом году продолжилась реконструкция вылетных магистралей из Новосибирска, а также крупных региональных трасс. Кроме того, реализован проект «Улицы Победы», в ходе которого отремонтированы улицы Селезнева и Громова в столице области и Коротеева в Искитиме.

Одним из социально значимых объектов стал участок областной автодороги Новосибирск - Кочки - Павлодар протяженностью 6 км, ремонт которой позволил сделать путь до населенных пунктов и туристических баз, а также в Республику Казахстан комфортнее и безопаснее.

На объекте выполнены фрезерование существующего полотна, устройство выравнивающего слоя и покрытия из асфальтобетонной смеси, укрепление обочин щебеночной смесью, размещение дорожных знаков и сигнальных столбиков, нанесение разметки, ремонт автобусных остановок.

В Новосибирске отремонтированы участки улиц Северной, Объединения, Новоуральской, Герцена, Таймырской, Прокопьевской, Бронной, Забалуева, Римского-Корсакова, Сакко и Ванцетти, Федосеева, Гурьевской, Нахимова и других.

Кроме того, восстановлено два отрезка Бердского шоссе общей протяженностью 9,3 км. Городская магистраль связывает центр Новосибирска с научным и студенческим центром - известным на весь мир Академгородком. Подрядная организация устроила новое асфальтобетонное полотно на участках от проспекта Строителей до границы города и между остановками общественного транспорта «Матвеевка» и «Поселок РМЗ».

В регионе продолжили реализацию других крупных проектов. Для обеспечения транспортной доступности к многофункциональной ледовой арене строят автодорогу от пляжа «Наутилус» вдоль территории арены с заездом на дамбу Октябрьского моста, участок улицы Немировича-Данченко до территории арены, реконструируют автодороги по дамбе Октябрьского моста и от площади Лыщинского до пляжа «Наутилус». Работы на этих объектах продолжатся в 2021 году.

<https://национальныепроекты.рф/news/v-novosibirskoy-oblasti-priveli-v-normativnoe-sostoyanie-170-km-avtodorog>

ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2021.01.25; ВЛАСТИ ПЕРМИ СООБЩИЛИ О НАЧАЛЕ СТРОИТЕЛЬСТВА НОВОЙ ДОРОГИ

Врип главы Перми Алексей Демкин назвал дорожные объекты, которые будут ремонтироваться в рамках **нацпроекта БКАД**.

На своей странице в Instagram Алексей Демкин отметил, что в 2021 году в Перми стартуют работы на значимых пермских дорогах. Готовится строительство нового участка дороги длиной 1,25 километра на улице Маршала Жукова, который свяжет улицу Спешилова с медицинским кластером в Камской долине.

«Участок между улицами Спешилова и Шевченко будет двухполосным с остановками и тротуарами. Подрядчик обустроит ливневку, водопроводные и канализационные сети. Строительство планируется завершить до конца года», - отметил врип главы Перми Демкин.

Всего по национальному **проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в Перми отремонтируют в 2021 году четырнадцать дорожных объектов площадью 230,9 тысяч квадратных метров. Семь участков дорог приведут в нормативное состояние в рамках проекта «Малые дела». В текущем году завершится ремонт дороги на улице Героев Хасана, по которой организован выезд из города в направлении южной части региона и Свердловской области.

Напомним, Алексей Демкин поставил задачу увеличить объемы ремонта пермских дорог. В последние годы городские власти вышли на стабильные объемы ремонта в 1 млн квадратных метров, теперь предстоит выйти на уровень 1,6 млн квадратов. Поставлена

задача увеличить к 2024 году долю отвечающих нормативным требованиям дорог с 65 до 85 процентов.

<https://fedpress.ru/news/59/nprojects/2663396>

ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2021.01.25; В ЕКАТЕРИНБУРГСКОЙ МЭРИИ ОБЪЯСНИЛИ ОТМЕНУ ЗАКУПКИ НОВЫХ АВТОБУСОВ

Как сообщили в **пресс-службе** городской администрации, для Екатеринбурга увеличили финансирование по федеральной программе «Безопасные и качественные дороги», это позволит закупить 60 автобусов.

Новый конкурс на сайте госзакупок уже скоро будет объявлен. Вместо 58 новых низкопольных автобусов, ожидается приобретение 60 таких же машин. Требования к автобусам пока не изменились. Нужны большие транспортные средства, в салоне которых могут уместиться пассажиры на инвалидных колясках и до 80 человек, не пользующихся специальными средствами передвижения.

Отметим, что ранее в администрации Екатеринбурга сообщали, что вскоре город будет закупать для работы в качестве общественного транспорта исключительно автобусы большой и средней вместимости. Этот пункт станет обязательным в конкурсной документации с лета 2021 года. Делается это для того, чтобы повысить комфорт передвижения пассажиров.

Напомним, что покупку 58 автобусов отменили 21 января 2020 года. Заказчиком приобретения является ЕМУП «Гортранс».

<https://fedpress.ru/news/66/society/2663004>

ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2021.01.26; КАК ОТРАСЛЕВЫЕ ВУЗЫ ПЕРЕХОДИЛИ НА ДИСТАНЦИОННОЕ ОБУЧЕНИЕ; ПАНДЕМИЯ COVID-19 УСКОРИЛА ЦИФРОВУЮ ТРАНСФОРМАЦИЮ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ ВСЕХ УРОВНЕЙ

Уже сейчас некоторые вузы презентуют модели единой среды цифровых сервисов, хотя их появление в соответствии с федеральным проектом «Кадры для цифровой экономики» запланировано на 2023 год, а в сфере транспортного образования, в соответствии с подготовленной **Минтрансом** Концепцией подготовки кадров для транспортной отрасли, и того позднее - в период до 2030 года. В работу по цифровизации образования активно включились ОАО «РЖД» и отраслевые вузы

Студенты остаются дома

Учебные заведения начали массово переходить на онлайн-обучение с середины марта, и уже к апрелю, по данным Минобрнауки, абсолютно все российские государственные и частные вузы, колледжи и техникумы практиковали бесконтактный формат взаимодействия студентов и преподавателей. Если в начале «дистанционки» возникали технические трудности, то к летней приемной кампании их уже не осталось. «Думаю, сложности с организацией онлайн-обучения у большинства вузов схожи - мало у кого был опыт одновременного проведения множества занятий в дистанционной форме. Выросла нагрузка на серверы, появились проблемы с передачей файлов большого объема. Не обошлось и без хакерских атак, - рассказывает проректор по производственному обучению и связи с производством Омского государственного университета путей сообщения (ОмГУПС) Олег Балагин. - Благодаря работе университетского Управления информационных технологий удалось оперативно наладить процесс онлайн-обучения».

Сейчас, когда учебные заведения снова переходят в онлайн, особых трудностей при проведении теоретических занятий в электронной среде не возникает. Студенты и педагоги контактируют через университетский портал, используют мессенджеры,

электронную почту и сервисы для проведения видеоконференций и онлайн-встреч. «Проводим видеолекции и видеосеминары. Студенты ежедневно получают задания, которые они должны оперативно выполнить и отправить на проверку преподавателю», - рассказал старший преподаватель кафедры «Геодезия, геоинформатика и навигация» Института пути, строительства и сооружений **Российского университета транспорта (МИИТ)** Василий Легкий.

Преподаватель на экране

Один из успешных примеров выстраивания цифровой образовательной среды продемонстрировал Самарский госуниверситет путей сообщения (СамГУПС), запустивший образовательную платформу «Цифровой университет». Она включает комплекс различных баз данных и сервисов, ориентированных на три группы пользователей: студентов, преподавателей и сотрудников вуза. Обучающиеся получили доступ к среде электронного обучения, где хранятся электронные зачетные книжки с результатами промежуточных и итоговых аттестаций, учебные планы, расписание занятий, информация о темах курсовых и выпускных квалификационных работ, приказы. Также студенты могут удаленно записаться на учебные курсы и воспользоваться онлайн-библиотекой. «Фактически студент получает «университет в кармане», когда дистанционно можно не только качественно учиться, но и запрашивать и получать всю необходимую документацию и справочную информацию», - считает проректор по учебно-воспитательной работе СамГУПСА Андрей Булатов.

Для проведения занятий на платформе используются возможности видео-конференц-связи - преподаватели общаются со студентами в открытых и закрытых онлайн-комнатах. В виртуальной реальности доступен и журнал успеваемости и посещаемости.

Среда преподавания

Электронная среда пригодилась не только студентам. Для сотрудников университета на этой же платформе организован электронный документооборот. Программа «1С: Университет» позволяет автоматизировать учет, хранение, обработку и анализ информации об основных процессах вуза: поступлении студентов, оплате обучения, деятельности учебно-методических отделов и деканатов.

В этой же электронной среде СамГУПСА работает и автоматизированная информационная система (АИС) «Выборы». «Она позволяет проводить в университете любые выборные процедуры, например выборы членов ученого или учебно-методического советов. Система может обеспечить несколько голосований одновременно», - объясняет Андрей Булатов. Взаимодействие с АИС «Выборы» происходит по электронной почте: избиратель нажимает ссылку в полученном по имейлу уведомлении о голосовании, заполняет веб-форму и отправляет ее в систему. Результаты подсчитываются при закрытии голосования и публикуются на сайте системы.

Быстрыми темпами развивается и корпоративное онлайн-образование. Сейчас в системе дистанционного обучения (СДО) ОАО «РЖД» зарегистрировано более 740 тыс. пользователей. Железнодорожники в удобное время могут изучить интересующие их курсы различной тематики. Это так называемый дистанционный офлайн - войти в систему можно в любое время, без привязки к расписанию занятий. Кстати, часть курсов нацелена на повышение цифровой грамотности: «Технологии цифровой железной дороги», Agile, Scrum, «Информационная безопасность», «Работа в распределенной команде», «Компьютерная грамотность». После начала пандемии были разработаны курсы, посвященные профилактике новой коронавирусной инфекции, а также организации удаленной работы: «Только факты про коронавирус COVID-19», «Основные меры предосторожности для защиты от новой коронавирусной инфекции (COVID-19)», «Работа с удаленными сотрудниками», «Удаленная работа. Мнение экспертов».

К созданию обучающих курсов привлекаются и сами сотрудники ОАО «РЖД». Это еще один современный тренд в корпоративном обучении - User Generated Content in Learning

(UGC), использование контента, который создают сами пользователи. Первыми в эту работу включились сотрудники Департамента управления персоналом. Они разработали и в октябре выложили в свободный доступ девять дистанционных курсов, которые помогут специалистам по управлению персоналом подтянуть свои навыки и профессиональные компетенции.

«Учитывая размер нашей компании, UGC легче всего распространять в виде дистанционных курсов. У многих сотрудников ОАО «РЖД» есть уникальный опыт, знания, которые можно передать другим. Эти знания и опыт можно «упаковать» с помощью специальных программ и методик по созданию дистанционных курсов. И мы сразу получим эксклюзивные дистанционные курсы, которые никто, кроме работников компании, не может создать», - рассказала заместитель начальника Департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Мария Савина.

Особое внимание в компании уделяется эффективности дистанционного образования. «Дистанционные курсы - это преимущественно асинхронное обучение, когда слушатели сами должны выбрать время для получения знаний. При этом, как показывает практика, человека нельзя оставлять один на один с обучающим контентом, он быстро теряет мотивацию. Поэтому очень важно включать в дистанционные форматы живое общение, дополняя его вебинарами, - именно таким путем сегодня идет наш Корпоративный университет, реализуя этот подход в ряде своих образовательных программ, - отметила Мария Савина. - Тандем синхронного и асинхронного форматов позволяет существенно повышать эффективность обучения за счет вовлечения слушателей во взаимодействие друг с другом и преподавателями».

Этой весной при поддержке Департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Корпоративный университет РЖД запустил новый образовательный онлайн-проект «Знания.live» - цикл вебинаров в СДО на темы повышения личной и профессиональной эффективности. Еженедельно в формате мастер-классов преподаватели, методисты и тренеры университета делятся экспертизой по темам, которые важны работникам, специалистам и руководителям компании. Среди них - инструменты процессного и проектного управления, эмоциональный интеллект, стресс-менеджмент, финансовая грамотность, эффективное проведение переговоров и совещаний.

По словам директора Корпоративного университета РЖД Романа Баскина, дистанционный формат обучения, востребованный во время пандемии, останется таким и после стабилизации санитарно-эпидемиологической ситуации в стране. «Переходить в онлайн-формат имеет смысл, если логистика слушателей сложна в организации. Также элементы онлайн можно привнести в очную программу. Например, если обучение состоит из нескольких модулей, то один из них можно провести удаленно. И, конечно, теперь стало ясно, что образовательные организации должны иметь в своем арсенале полноценную студию и техническое оборудование для онлайн-работы, хотя это очень затратно, - подчеркнул Роман Баскин. - Но полностью заменить аудиторный формат обучения дистанционным нельзя - качество образовательного процесса будет страдать. К примеру, как организовать деловую игру виртуально? Бизнес-образование, как и классическое, должно строиться на реальной коммуникации преподавателей и слушателей».

Справка

Этой весной при поддержке Департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Корпоративный университет РЖД запустил новый образовательный онлайн-проект «Знания.live»

https://gudok.ru/content/science_education/1550613/

ТАСС; 2021.01.25; ПУТИН ПОУЧАСТВУЕТ В ОТКРЫТИИ ТРАНСПОРТНОЙ РАЗВЯЗКИ В ХИМКАХ

Президент России Владимир Путин примет во вторник, 26 января, участие в церемонии открытия транспортной развязки в городе Химки в Подмосковье. Об этом сообщила в понедельник пресс-служба Кремля.

«26 января Владимир Путин примет участие в церемонии открытия транспортной развязки на пересечении автомобильной дороги М-10 «Россия» и улицы Репина в городе Химки», - говорится в сообщении пресс-службы.

Ранее пресс-секретарь главы государства Дмитрий Песков отмечал, что поручение по поводу строительства этой развязки, данное президентом министру транспорта и губернатору Подмосковья, выполнено, но обещал позже сообщить о дате и формате церемонии ее открытия.

В апреле 2019 года во время посещения НПО «Энергомаш» президент РФ поручил решить проблему транспортного соединения между старыми и новыми Химками. В октябре 2019 года Путин на встрече с главой Подмосковья Андреем Воробьевым призвал ускорить реализацию проекта, подчеркнув, что «люди ждут» эту развязку.

В пресс-службе Кремля напомнили, что общая площадь транспортной развязки составила порядка 40 тыс. кв. м. Протяженность основного хода составляет 0,8 км с путепроводом, длина которого 158 метров. Число полос движения - от двух до пяти, а расчетная скорость движения по новой развязке составит 70 км/ч.

<https://tass.ru/obschestvo/10539695>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИЯ СОКОЛОВА; 2021.01.25; ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ АВТОМАГИСТРАЛЕЙ ПРЕДЛАГАЮТ ОДНОВРЕМЕННО ВОЗВОДИТЬ ОБЪЕКТЫ ДОРОЖНОГО СЕРВИСА; НАД СООТВЕТСТВУЮЩИМ ЗАКОНОМ РАБОТАЮТ В МИНТРАНСЕ

Минтранс до конца 2021 года должен разработать и внести в Правительство законопроект о размещении объектов дорожного сервиса вдоль автомобильных дорог. Необходимость подготовки документа связана с тем, что сейчас при строительстве магистралей часто «забывают» построить инфраструктуру для водителей и путешественников — кафе, туалеты, отели, заправки. Такие проблемы есть, например, на трассе «Гаврида» в Крыму.

Дорога есть, а заправиться негде

22 января Правительство включило «Гавриду» в перечень автомобильных дорог федерального значения. Соответствующее постановление подписал премьер-министр Михаил Мишустин, сообщается на сайте кабмина. Трасса открыта 27 августа 2020 года и должна стать основой развития новой транспортной системы Крыма. Автомобилистам сама дорога нравится, но они жалуются, что по пути негде не только перекусить и отдохнуть, но даже заправить машину.

Дело в том, что часть магистрали построена в чистом поле, а не там, где проходит старая дорога. 130-километровый участок от села Батального, в 20 км от Феодосии, до Белогорска решили обойти севернее старой трассы, так как вдоль трассы расположено большое количество населённых пунктов. «Новая дорога сама по себе прекрасная, но, проехав по ней, я не увидел ни одного знака, ни одной заправки», — сказал «Парламентской газете» член Комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Вячеслав Лысаков. Чтобы заправить машину, депутату пришлось съезжать с магистрали в ближайший город.

По его словам, подобные проблемы встречаются на многих магистралях. «К сожалению, есть маршруты, где в течение сотен километров водитель не может ни в туалет сходить, ни выпить чашку кофе, ни заправиться, — отметил он. — Ситуацию в перспективе надо исправлять».

Что должно быть в законе?

Согласно плану законопроектной работы Правительства, **Минтранс** должен к декабрю разработать изменения в Закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ», направленный на совершенствование норм о размещении объектов сервиса вдоль магистралей. Если кабмин одобрит документ, его внесут в Госдуму в марте 2022 года.

Что будет в этом нормативном акте? Вячеслав Лысаков предполагает, что документ обяжет при строительстве новых трасс размещать на определённом расстоянии друг от друга станции техобслуживания, заправки, кафе, места для стоянки и отдыха, торговые точки, где продают самые необходимые товары. Если прописать требования по созданию придорожной инфраструктуры в федеральном законе, то дорожникам придётся их выполнять, считает парламентарий.

По словам члена Комитета Госдумы по транспорту и строительству Александра Васильева, бизнесу не хватает заинтересованности в строительстве кафе и заправок на магистралях. «Сами дорожники не будут заправлять машины, кормить водителей и заниматься шиномонтажом. Для этого есть частный бизнес, который должен подключиться к отрасли, — считает депутат. — Но дорожники могут взять на себя обязательства по организации взаимодействия с бизнесом. Каждый раз, когда проектируют глобальную трассу, следует планировать строительство инфраструктуры. Водителям нужно обеспечить безопасность и комфорт, а этого сейчас нет на новых дорогах».

В Госдуму 21 декабря внесён закон об автотуризме, авторы которого хотят установить единые правила строительства придорожных мотелей, кемпингов и кафе. Выступая 20 ноября на I Международном форуме по автотуризму в Суздале, соавтор инициативы, глава думского Комитета по физкультуре, спорту, туризму и делам молодёжи Борис Пайкин сообщил, что в законодательство предлагают ввести новые понятия — «автомобильный туризм», «караванинг» (путешествие с проживанием в автодомах или автоприцепах). Пайкин уверен, что у такого вида путешествий есть большой потенциал — при поддержке государства караванинг будет быстро развиваться.

По данным Росстата, по нашей стране на автомобиле ежегодно путешествует более 20 миллионов человек, но большинство из них не выезжает дальше 400 километров от дома. По словам Пайкина, это обусловлено проблемами, связанными с недостаточной инфраструктурой. «Площадки для остановок вдоль большинства автомобильных трасс являются редкостью, а оказываемые услуги не отвечают потребностям возросшего интереса наших граждан к данному виду путешествий», — сказал депутат.

По мнению Пайкина, следует предоставить льготы инвесторам, которые хотят заняться придорожным сервисом, и использовать механизм государственно-частного партнёрства. На форуме по автотуризму он предложил создать перечень пилотных автомаршрутов на перспективных туристских направлениях и оценить состояние придорожной инфраструктуры.

<https://www.pnp.ru/social/pri-stroitelstve-avtomagistralej-predlagayut-odnovremenno-vozditi-obekty-dorozhnogo-servisa.html>

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ, НИКИТА ЩУРЕНКОВ; 2021.01.26; РЕГИОНАМ ВКРУТЯТ VOLT; АГРЕГАТОР ТАКСИ ПОРАБОТАЕТ ЧЕРЕЗ ПАРТНЕРОВ

Эстонский агрегатор такси Bolt, который на российском рынке пока не вышел за пределы Санкт-Петербурга, планирует экспансию в регионы по модели франшизы. Партнеры сервиса в обмен на процент выручки смогут под его брендом оказывать услуги не только такси, но и, например, доставки еды и аренды электросамокатов. Такая модель позволит компании сэкономить, но вряд ли поможет занять заметную долю рынка, считают эксперты.

Агрегатор такси Bolt запускает в России франчайзинговую программу, чтобы выйти в регионы и оказывать новые услуги, рассказал “Ъ” представитель сервиса в России. Франшиза Bolt также запускается в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Латинской Америке.

Bolt (ранее — Taxify) был запущен в Эстонии в 2013 году. По данным Crunchbase, сервис привлек \$592,9 млн, среди его инвесторов — китайский агрегатор такси Didi, который вышел в Россию в августе 2020 года, запустившись в Казани. С апреля 2019 года Bolt работает в Санкт-Петербурге, где осенью 2020 года также запустил аренду электросамокатов.

Франчайзи Bolt в обмен на процент от выручки смогут развивать под его брендом один или несколько сервисов, уточнили в компании, например, оказывать услуги такси, доставки еды, аренды электросамокатов и электровелосипедов. На них же лягут и маркетинг, клиентская поддержка, подбор и наем водителей и курьеров.

Bolt будет искать одного франчайзингового провайдера на страну, но возможна и работа с несколькими поставщиками в разных городах, уточняют в компании.

Компания хочет запустить сервис в том числе в Москве, но видит большой потенциал и в других регионах, говорит ее представитель.

Российский рынок такси фрагментирован. По данным Аналитического центра при правительстве, по итогам 2019 года его объем составил 709 млрд руб., лидирует «Яндекс.Такси». По данным департамента транспорта Москвы, в столице «Яндекс.Такси» занимает 70,8%, еще 20,2% у «Ситимобила».

По модели франшизы в России уже работают агрегатор такси «Максим» и группа «Везет». У «Максим», по собственным данным, более 300 партнерских подразделений, они наиболее популярны в городах с населением от 10 тыс. до 100 тыс. человек. По словам представителя сервиса, в России компания продает франчайзи «эксклюзивные права на город», а также развивает франшизу в 16 странах.

Успех новой франшизы на рынке будет зависеть от узнаваемости бренда, считают в «Максим». За пределами Петербурга узнаваемость Bolt невелика, указывает гендиректор Gett в России Анатолий Сморгонский. В Петербурге, по данным на декабрь 2020 года, о Bolt знают 35% пользователей такси, но за месяц им пользовались только 2%, следует из результатов опроса Ipsos (проводился с помощью анкетирования 400 человек), с результатами которого ознакомился “Ъ”.

Развитие бренда потребует затрат на рекламную кампанию, уверена эксперт портала Franchise.ru Анна Рождественская. По ее оценке, франшизу такси ищут меньше 1% от всех заинтересованных во франчайзинге. В большинстве случаев, по ее словам, это инвесторы, уже связанные с рынком или имеющие собственный автопарк.

Развитие по франшизе может быть успешным для растущего рынка аренды самокатов, но в сегменте такси такая модель вряд ли позволит занять лидирующие позиции, считает исполнительный директор «Ситимобила» Виталий Бедарев. Чтобы модель агрегатора такси приносила прибыль, необходимо занимать не менее 25% рынка, считает он. «Для этого нужны существенные инвестиции, а к франшизе агрегаторы такси чаще всего прибегают ради экономии», — рассуждает господин Бедарев. Работа через партнеров поможет Bolt сэкономить, согласен аналитик «ВТБ Капитала» Владимир Беспалов. Но без субсидий и скидок компании, по его мнению, будет сложно конкурировать с крупными брендами в регионах.

<https://www.kommersant.ru/doc/4662017>

ТАСС; 2021.01.25; В КАЛИНИНГРАДЕ НАМЕРЕНЫ НАПРАВИТЬ ДО 500 МЛН РУБЛЕЙ НА ЗАКУПКУ ТРАНСПОРТА В 2022 ГОДУ

Калининградская область совместно с властями Калининграда планирует направить на закупку общественного транспорта для областного центра до 500 млн рублей. Об этом в понедельник сообщил журналистам губернатор региона Антон Алиханов.

На 2021 год на эти цели выделено порядка 100 млн рублей.

«Мы с городом сейчас определяемся по объему финансирования окончательно. Те деньги, которые заложены в этом году, они уже предусмотрены законом о бюджете. В следующем году объем финансирования лизинговых платежей мы планируем довести совместно с городом, общим бюджетом - регион плюс муниципалитет - до 500 млн рублей, это ориентир», - сказал Алиханов.

Он добавил, что эта сумма включает закупку для муниципалитета новых трамваев, автобусов. Это, по его словам, предполагает увеличение количества общественного транспорта на городских маршрутах, а также на новых маршрутах, которые можно открывать с учетом строительства новых магистралей в городе.

Как сообщила глава городской администрации Елена Дятлова, город планирует восстанавливать ранее действовавшую трамвайную сеть. В 2021 году или в первой половине 2022 года планируется, в частности, восстановить движение трамваев по маршруту номер три. Стоимость этого проекта - порядка 20 млн рублей. Также планируется обновление трамвайного парка. С учетом пока единственного действующего и восстановленного маршрута номер пять, для обслуживания трамвайной сети города к этому времени потребуется 26 трамвайных вагонов.

Дятлова отметила, что городские власти ставят перед собой задачу внедрения экологически чистого общественного транспорта, в частности, автобусов на газомоторном топливе, либо электробусов. При этом расширения троллейбусной сети в Калининграде пока не планируется. «Проектируя новые дороги мы не закладываем туда установку контактной сети (для троллейбусов)», - сказала она.

<https://tass.ru/ekonomika/10540509>

ТАСС; 2021.01.25; В ПЕТЕРБУРГЕ ПЛАНИРУЮТ ЗАМЕНИТЬ 2 ТЫС. ГОРОДСКИХ АВТОБУСОВ В 2022 ГОДУ

Власти Петербурга планируют заменить 2 тыс. городских автобусов в 2022 году в рамках перехода на новую транспортную модель. При замене автобусов предпочтение планируется отдать транспорту на экологически чистом топливе, рассказал в понедельник в эфире телеканала «Санкт-Петербург» первый заместитель председателя городского комитета по транспорту Валентин Енокаев.

«В будущих годах основной объем замены подвижного состава ожидаем в 2022 году, в связи с переходом на новую модель транспортного обслуживания. Более 2 тыс. автобусов будет заменено <...> постараемся дать приоритет экологически чистым видам топлива», - сказал он.

Новые автобусы появятся на улицах города уже в 2021 году: планируется закупить 54 автобуса и поставить их на линии. Они должны будут работать на газе. Енокаев подчеркнул, что экологически чистые виды топлива являются для города более выгодными и финансовой точки зрения.

По словам Енокаева, в 2020 году из-за пандемии коронавируса выручка городского транспорта упала. Ожидается, что падение произойдет и в нынешнем году. Несмотря на финансовые потери, Петербург приобрел 349 автобусов и 142 троллейбуса в 2020 году по программе обновления пассажирского автотранспорта.

Обновление пассажирского подвижного состава города проходит в рамках перехода на новую транспортную модель, которая в том числе предусматривает увеличение емкости подвижного состава общественного транспорта на 25%. Благодаря реформе, которую

планируется внедрить к 2022 году, улично-дорожная сеть города отдаст приоритет общественному транспорту.

Она также предполагает повышение качества транспортного обслуживания жителей города, в том числе за счет отказа от маршрутных такси, расширения зоны парковок, увеличения количества остановок в шаговой доступности от объектов городской социальной и медицинской инфраструктуры.

<https://tass.ru/ekonomika/10543729>

ТАСС; 2021.01.25; В ПОДМОСКОВЬЕ ПОЯВИЛИСЬ КАМЕРЫ, ФИКСИРУЮЩИЕ ВОДИТЕЛЕЙ С НЕПРИСТЕГНУТЫМ РЕМНЕМ

Камеры фото- и видеофиксации в Подмосковье начали выявлять в тестовом режиме водителей, не пристегивающихся ремнями безопасности, сообщил журналистам глава УГИБДД по Московской области Виктор Кузнецов.

«Что касается видеофиксации, мы будем это направление развивать. Тестируются у нас и ремни безопасности, и, возможно, гаджеты будут тестироваться. Человек, который будет нарушать правила, будет получать это все по почте, желательно по почте, чтобы не было дополнительных расходов», - сказал Кузнецов. Он добавил, что количество камер будет расти, но пока рано говорить о конкретных цифрах. Также некоторые камеры перевесят в другие места, чтобы было меньше жалоб от водителей.

С 1 декабря прошлого года в Москве появились камеры, штрафующие за езду без ремня безопасности и разговор по телефону за рулем. С начала работы по 16 декабря за такие нарушения было оштрафовано около 2,4 тыс. водителей.

<https://tass.ru/moskovskaya-oblast/10539467>

ТАСС; 2021.01.25; В РОССИИ ПЛАНИРУЮТ НАЧАТЬ ЭКСПЛУАТИРОВАТЬ ЛЕТАЮЩЕЕ ТАКСИ В 2025 ГОДУ

Первый этап предполагает безопасные маршруты, сообщил гендиректор компании по созданию дронов-такси «Ховер» Александр Атаманов

Начало эксплуатации первого летающего такси в России планируется в 2025 году, сообщил в понедельник журналистам гендиректор компании по созданию дронов-такси «Ховер», способных доставлять пассажиров и груз по воздуху, Александр Атаманов. Презентация летающего такси прошла в понедельник на малой арене «Лужников» в Москве.

«По прогнозам мировых экспертов, считается, что годом начала первого этапа внедрения летающих дронов-такси станет 2025-й. Мы целимся примерно в эту же дату, когда будет первый этап, [он предполагает] безопасные маршруты, распределенные над промзонами, реками, каналами, путепроводами, где люди начнут эксплуатировать такой вид техники, привыкать к нему. Сама технология должна доказать, что она безопасна, нам, конечно же, потребуется на это время какое-то. И в это же время будут проводить работы с законодательством, позволяющим эксплуатировать такую технику», - сказал Атаманов.

Аэротакси представляет собой пассажирский дрон, который может поднять в воздух одновременно двух людей (общий вес до 300 кг). Машиной управляет цифровая система, которая полностью исключает пассажира из управления и следит за безопасностью в небе. Пассажиры находятся в защитной капсуле, которая принимает на себя удар в случае аварии. И для самых экстренных ситуаций есть спасательный парашют, который мягко опустит на землю машину с пассажирами.

«Мы рады запуску этого проекта, надеемся, что именно эта площадка (малая арена «Лужников» - прим. ТАСС) позволит протестировать дрон для дальнейшей сертификации и выхода на серийное производство. Все крупные мегаполисы тестируют аналогичные летательные аппараты, чтобы стать первыми. Мы не хотим отставать от наших

конкурентов», - сказал журналистам на презентации глава столичного департамента предпринимательства и инновационного развития Алексей Фурсин.

Стартап «Ховер» - член ассоциации «Аэронет» Национальной технологической инициативы (НТИ), резидент фонда «Сколково».

По данным **пресс-службы** НТИ, с 2016 года на создание летающего пассажирского дрона компания в общей сложности привлекла \$3 млн инвестиций, на создание аэротакси уже направлено \$1,5 млн. В течение 2021 года «Ховер» планирует представить серийную версию дрона-такси. Стоимость полета на аэротакси в будущем может ориентировочно составить около 20 рублей за 1 км, - это вдвое меньше стоимости проезда на обычном такси. «Ховер» планирует предоставлять летающие машины агрегаторам услуг и другим игрокам нового рынка по аналогии с Uber. При этом машина может использоваться не только как городской транспорт, но и как воздушная скорая помощь.

<https://tass.ru/ekonomika/10539939>

ТАСС; 2021.01.25; БОЛЕЕ 340 ПЕРЕЕЗДОВ ПЛАНИРУЮТ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ НА МОСКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В 2021 ГОДУ

Столичные железнодорожники планируют в этом году отремонтировать более 340 железнодорожных переездов. Они расположены в Московской, Рязанской, Калужской, Орловской, Курской, Брянской, Смоленской, Тульской и Владимирской областях, сообщили ТАСС в понедельник в **пресс-службе** Московской железной дороги (МЖД).

«Согласно программе, на 11 переездах выполнят капитальный ремонт, на 15 заменят устройства заграждения переезда, на 32 вместо асфальтового покрытия уложат резинокордовое, еще на 341 проведут асфальтировку проезжей части, находящейся в зоне ответственности железнодорожников», - сообщили в **пресс-службе**.

Ремонт переездов проводится в период специальных технологических «окон». Когда это возможно, железнодорожники оставляют на переезде одну полосу для пропуска автомобильного транспорта в реверсивном режиме. Если такой возможности нет, то для проведения ремонта используется преимущественно ночное время, чтобы доставить как можно меньше неудобств водителям.

«Железнодорожные переезды являются значимыми транспортными объектами, которые испытывают ежедневную нагрузку не только от проезжающих поездов, но и от интенсивного автомобильного потока, в том числе многотонных грузовых автомобилей. Чтобы обеспечить безопасность и стабильность перевозок, железнодорожники ремонтируют и модернизируют переезды, в том числе оборудуют их дополнительными системами защиты», - сообщили в МЖД.

Железнодорожники просят автомобилистов с пониманием относиться к ремонтным работам, направленным на обеспечение безопасности движения.

<https://tass.ru/moskva/10536323>

ТАСС; 2021.01.25; МОСКВА-ЯРОСЛАВСКАЯ ПРИЗНАНА САМОЙ ВОСТРЕБОВАННОЙ СТАНЦИЕЙ ЦППК 11-Й ГОД ПОДРЯД

Станция Москва-Ярославская стала самым востребованным у пассажиров остановочным пунктом Центральной пригородной пассажирской компании (ЦППК) в прошлом году. Станция оставляет за собой первое место с 2009 года, сообщили ТАСС в понедельник в **пресс-службе** ЦППК.

«Москва-Ярославская - самая востребованная станция ЦППК в 2020 году; за год с Ярославского вокзала отправлено более 21 млн человек. На втором месте по популярности - Курский вокзал, им воспользовались почти 20 млн пассажиров. На третьем месте - Казанский вокзал, с него начали свой путь 10,6 млн человек», - сказали в **пресс-службе**.

Там добавили, что станция Железнодорожная стала четвертой по популярности, ею воспользовались 10,3 млн человек. Топ-5 замыкает остановочный пункт Мытищи, где за год было отправлено более 9 млн пассажиров. Востребованными также были станции: Одинцово, Выхино, Царицыно и Москва-Киевская - каждой из них за год воспользовались более 7 млн человек.

«Напомним, общий пассажиропоток всех направлений за год составил почти 448 млн человек», - заключили в **пресс-службе**.

<https://tass.ru/moskva/10539887>

ИНТЕРФАКС; 2021.01.25; РФ ЗАВЕРШИТ СОЗДАНИЕ САМОЛЕТА МС-21, НЕСМОТРЯ НА САНКЦИИ

Проекту создания среднемагистрального самолета МС-21 пытаются препятствовать путем санкций, но Россия все равно завершит работу над ним, заявил **президент РФ Владимир Путин**.

«Создается у нас среднемагистральный самолет МС-21. Чуть ли не на каждом шагу палки в колеса вставляют с помощью тех же санкций», - сказал он в понедельник на встрече с учащимися вузов по случаю Дня российского студенчества.

«Но ничего, мы постепенно, даже если приходится по графику производства что-то вправо сдвигать, все равно делаем и будем это делать, причем будем делать успешно», - заверил **Путин**.

<https://www.interfax.ru/russia/746735>

<https://tass.ru/ekonomika/10539201>

ТАСС; 2021.01.25; РОССИЯ СНИМАЕТ ОГРАНИЧЕНИЯ НА ВЪЕЗД ДЛЯ ГРАЖДАН ФИНЛЯНДИИ, ВЬЕТНАМА, ИНДИИ И КАТАРА

Россия снимает ограничения на въезд для граждан Финляндии, Вьетнама, Индии и Катара, авиасообщение с которыми возобновится с 27 января. Россияне также могут выехать в эти страны, сообщили в понедельник в **пресс-службе** российского кабмина.

«Для граждан еще четырех стран - Финляндии, Вьетнама, Индии и Катара - снимаются ограничения на въезд в Россию, введенные из-за распространения коронавируса, - говорится в сообщении. - Соответствующее распоряжение подписал председатель правительства **Михаил Мишустин**».

Отмечается, что гражданам указанных государств и тем, кто имеет там вид на жительство, разрешается въезд в Россию через воздушные **пункты пропуска**. «Россияне, в свою очередь, также могут улететь в любую из этих стран», - добавили в кабмине.

<https://tass.ru/obschestvo/10543187>

ТАСС; 2021.01.25; В МИД РФ ЗАЯВИЛИ, ЧТО ВОЗОБНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ С КАТАРОМ КОСНЕТСЯ И ПОЛЕТОВ ТУРИСТОВ

Возобновление международного авиасообщения России с Катаром в ближайшее время коснется и полетов туристов. Об этом в понедельник сообщил журналистам спецпредставитель **президента РФ** по Ближнему Востоку и странам Африки, замглавы МИД **Михаил Богданов**.

«Думаю, да, конечно. Это очень важное направление с Дохой», - сказал он, отвечая на вопрос ТАСС.

Богданов пояснил, что возобновление авиасообщения очень важно для двусторонних отношений РФ и Катара и реализации совместных проектов. «Не говоря уже о подготовке к чемпионату мира по футболу, который должен состояться уже в следующем году. Так что очень много дел есть в рамках наших двусторонних контактов и связей с этой страной. И это очень важный и удобный транзит для полетов на Дальний Восток, в Азию, да и в Африку», - добавил замглавы МИД.

<https://tass.ru/politika/10538145>

ТАСС; 2021.01.25; ПАССАЖИРЫ «ПОБЕДЫ» СМОГУТ ВЫКУПИТЬ СОСЕДНЕЕ КРЕСЛО

Лоукостер «Победа» разрешит пассажирам выкупить авиабилет на соседнее кресло, чтобы оно оставалось пустым или было использовано для ручной клади или других целей. Об этом говорится в сообщении «Победы». Стоимость услуги будет равна стоимости авиабилета на конкретный рейс.

«Входящий в Группу «Аэрофлот» лоукостер «Победа» запустил на официальном сайте pobeda.aero услугу Extraseat для комфортного перелета. Услуга дает возможность клиентам использовать соседнее кресло в салоне самолета по своему усмотрению - оставить свободным для личного комфорта или разместить на нем дополнительную ручную кладь, не превышающую габаритами 38x40x110 см и весом до 32 кг», - говорится в сообщении перевозчика.

Сейчас при покупке авиабилета необходимо предоставлять паспортные данные, что затрудняет выкуп соседнего места, даже если пассажир готов купить фактически два авиабилета для себя.

«Мы стали получать от клиентов больше обращений с просьбой разрешить забронировать соседнее кресло. Кто-то хочет лететь без соседа, кто-то решил использовать кресло для ребенка до двух лет, который может лететь бесплатно на коленях родителя, а кому-то необходимо провезти в салоне ручную кладь, требующую особого бережного отношения. Например, музыкальный инструмент или произведение искусства, или фото и видеоаппаратура. Теперь прямо на нашем сайте клиент может самостоятельно забронировать соседнее кресло для своего перелета», - отметил гендиректор «Победы» Андрей Калмыков.

В компании добавили, что у услуги не будет фиксированной стоимости.

«Как и при покупке билета она рассчитывается автоматически с учетом загрузки рейса и даты покупки билета относительно вылета, и может начинаться от 499 рублей», - отметили в «Победе».

<https://tass.ru/ekonomika/10539561>

ТАСС; 2021.01.25; АВИАКОМПАНИЯ S7 ЗАПУСТИТ ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ РОСТОВА-НА-ДОНУ В КИШИНЕВ

Авиакомпания S7 с конца января запустит международные рейсы из Ростова-на-Дону в столицу Молдавии, сообщили в **пресс-службе** аэропорта Платов, уточнив, что перелеты в Кишинев будут выполняться еженедельно.

«С 29 января открываются прямые рейсы авиакомпании S7 из Платова в столицу Республики [Молдова]- Кишинев. В соответствии с разрешением **Росавиации**, S7 Airlines уже открыла продажи билетов на еженедельные чартерные рейсы по маршруту», - говорится в сообщении.

Уточняется, что рейсы будут выполняться по пятницам. «Из Платова самолет вылетает в 22:45, прилет в Кишинев - в 00:40. Обратный самолет отправляется в 01:30 субботы, а в 05:05 садится в Ростове-на-Дону», - добавили в **пресс-службе**.

<https://tass.ru/ekonomika/10536971>

ТАСС; 2021.01.25; RED WINGS ПЛАНИРУЕТ ОТКРЫТЬ ПОЛЕТЫ ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА В БЕЛГОРОД И УЛЬЯНОВСК

Авиакомпания Red Wings планирует открыть полеты в Ульяновск из екатеринбургского аэропорта Кольцово в мае. Об этом ТАСС сообщили в понедельник в **пресс-службе** компании.

«Новые направления из Кольцово будут открываться обязательно, переговоры постоянно ведутся с **Росавиацией** и правительствами большого количества регионов, самую серьезную поддержку в этой программе оказывает правительство Свердловской области. В мае планируется открыть направление Екатеринбург - Ульяновск. Будут и другие премьеры», - сказали в **пресс-службе**.

Кроме того, в ближайшее время планируется начать полеты из Екатеринбурга в Белгород. Как уточнили в **пресс-службе** Кольцово, полеты в Белгород будут выполняться с 8 февраля. Прямые рейсы в Белгород из Екатеринбурга возвращаются в расписание аэропорта впервые за четыре года, до января 2017 года их выполняла авиакомпания «РусЛайн».

При стабилизации эпидемиологической ситуации по коронавирусу Red Wings планирует также открыть международные рейсы из Кольцово, который на данный момент закрыт для полетов за рубеж. «Мы планируем начать полеты из Екатеринбурга за рубеж, прежде всего в крупные города стран СНГ, как только эпидемиологическая ситуация и снятие ограничений на передвижение между странами сделают это возможным», - сообщили в компании.

Авиакомпания Red Wings 15 сентября начала полеты из Екатеринбурга, в аэропорту Кольцово перевозчик создаст транзитный хаб с использованием самолетов SSJ-100. Полеты будут осуществляться в Саратов, Нижний Новгород, Волгоград, Махачкалу, Воронеж, Оренбург, Красноярск, Кемерово, Ноябрьск. Почти все эти направления будут субсидироваться из бюджета. К 2022-2023 годам авиакомпания собирается увеличить авиапарк SSJ-100 в Екатеринбурге до 20 самолетов. Также там будут базироваться четыре-пять среднемагистральных самолетов семейства Airbus 320.

<https://tass.ru/ural-news/10536595>

ТАСС; 2021.01.25; СМИ: ПРОИЗВОДСТВО РОССИЙСКО-КИТАЙСКОГО САМОЛЕТА CR929 ДОЛЖНО НАЧАТЬСЯ В 2021 ГОДУ

Производство разрабатываемого совместно Россией и Китаем широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета CR929 должно начаться в 2021 году. Об этом сообщает в понедельник шанхайский информационный ресурс Yicai Global со ссылкой на главного инженера по предварительным исследованиям Китайской корпорации коммерческой авиации (COMAC) Чжан Чжигана.

Запуск процесса сборки первого образца, пояснил он, означает то, что стороны согласовали и утвердили такие параметры воздушного судна, как форма фюзеляжа, его размер, основные материалы конструкции и подобрали главных поставщиков. «Если это будет возможным, то мы определенно надеемся на то, что некоторые из основных систем будут иметь по два поставщика или более», - приводит ресурс слова инженера, который указал на то, что это позволит обеспечить непрерывную операционную деятельность.

Проект создания российско-китайского широкофюзеляжного дальнемагистрального лайнера реализуется с 2014 года. Самолет разрабатывается совместным предприятием Объединенной авиастроительной корпорации и базирующейся в Шанхае китайской COMAC - компанией Csaic. Российская сторона отвечает за консоли крыла, центроплан и механизацию крыла, китайская - за фюзеляж, обтекатель и горизонтальное и вертикальное оперение.

Базовая версия CR929-600 сможет перевозить 280 пассажиров на расстояние до 12 тыс. км. Семейство самолетов будет состоять также из модификации с удлиненным (CR929-700) и укороченным (CR929-500) фюзеляжем. Его первый испытательный полет намечен на 2023 год.

<https://tass.ru/ekonomika/10536219>

[Вернуться в оглавление](#)

