



Ежедневный мониторинг СМИ

1 ФЕВРАЛЯ 2021

СОДЕРЖАНИЕ

РЖД-ПАРТНЕР; РЕЗВАНОВ РИНАТ; 2021.01.29; ПРИ ПРОДЛЕНИИ НАЦПРОЕКТА «ТРАНСПОРТНАЯ ЧАСТЬ КПМИ», РАСШИРЕНИЕ ПРОВОЗНОЙ СПОСОБНОСТИ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА ДО 182 МЛН ТОНН ПЕРЕНОСИТСЯ ЕЩЕ НА 6 ЛЕТ	4
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ТИМУР АЛИЕВ, ТАТЬЯНА ДМИТРАКОВА, СЕРГЕЙ ПАНАСЕНКО, ВЕРА ЧЕРЕНЕВА; 2021.02.01; НЕБО ОТКРЫВАЕТСЯ; ВОЗОБНОВИТСЯ МЕЖДУНАРОДНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ ЕЩЕ ИЗ 8 РЕГИОНОВ СТРАНЫ.....	4
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КОЛЯДА, АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2021.01.02; RED WINGS НАВОСТРИЛА КРЫЛЬЯ В КИТАЙ; АВИАКОМПАНИЯ ПОЛУЧАЕТ ПЕРВЫЕ ДАЛЬНЕМАГИСТРАЛЬНЫЕ ЛАЙНЕРЫ.....	5
ВЕДОМОСТИ; АНТОН ФИЛАТОВ, МАРИЯ КОТОВА; 2021.01.02; «ИНГРАД» МОЖЕТ НАЧАТЬ ЕЩЕ ОДИН ПРОЕКТ РЯДОМ С АЭРОПОРТОМ «ВНУКОВО»; ДЕВЕЛОПЕР ПЛАНИРУЕТ ПОСТРОИТЬ 350 000 КВ. М ЖИЛЬЯ В САЛАРЬЕВЕ ...	7
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2021.01.02; ХВАТАЙ МЕШКИ, КИТАЙ ЗАКРЫЛСЯ; ГРУЗЫ В МЕШКАХ НЕ МОГУТ ПРОБИТЬСЯ НА ЭКСПОРТ	8
РБК; АННА БАЛАШОВА, АННА ЛЕВИНСКАЯ, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО, ВЛАДИСЛАВ СКОБЕЛЕВ; 2021.01.02; ПОДОРОЖАНИЕ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК СПРОВОЦИРОВАЛО ПОВЫШЕНИЕ ЦЕН НА ТОВАРЫ.....	9
КОММЕРСАНТЬ; СЕРГЕЙ СТРОКАНЬ, КИРИЛЛ КРИВОШЕЕВ; АРШАЛУЙС МГДЕСЯН, ЕРЕВАН; 2021.01.02; МИРОТВОРЦЫ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ; РОССИЯ, АЗЕРБАЙДЖАН И АРМЕНИЯ ПЫТАЮТСЯ НАЧАТЬ ВОССТАНОВЛЕНИЕ РЕГИОНА.....	11
ИЗВЕСТИЯ; КСЕНИЯ ЛОГИНОВА; 2021.01.02; НАШ ПАРОВОЗ: ЛАТВИЯ, ЛИТВА И ЭСТОНИЯ РЕШИЛИ ПРИГРОЗИТЬ ЕС; ТРИ БЫВШИЕ РЕСПУБЛИКИ ССРС ТРЕБУЮТ ВЫДЕЛИТЬ ДЕНЬГИ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАГИСТРАЛИ, КОТОРАЯ СВЯЗАЛА БЫ ИХ С ЗАПАДНОЙ ЕВРОПОЙ	13
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2021.01.29; ВЕДОМСТВЕННОЙ ОХРАНЕ ХОТЯТ СОКРАТИТЬ ЧИСЛО ОХРАНЯЕМЫХ ОБЪЕКТОВ	16
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; СЕРГЕЙ БАБКИН; 2021.02.01; ПРОГРЕСС НАЛИЦО; БИОМЕТРИЧЕСКАЯ ОПЛАТА ПРОЕЗДА ЗАРАБОТАЕТ К КОНЦУ 2021 ГОДА	16
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.01.29; ПО СТОПСТВЕННОЙ НАДОБНОСТИ; МВД ДОРАБОТАЛО ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ ИЗЪЯТИИ ДОКУМЕНТОВ ЗА НЕИСПРАВНОСТИ В АВТОМОБИЛЯХ	17
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВАЛЕРИЙ БУДУМЯН; 2021.01.29; ИЗДАЛЕКА ВИДИТСЯ ЯСНЕЕ; ПЕРЕХОД НА ДИСТАНЦИОННЫЙ КОНТРОЛЬ ТРАНСПОРТА СТИМУЛИРОВАЛА ПАНДЕМИЯ	19
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕЛИЗАВЕТА КАРПОВА; 2021.01.29; ДО ВСТРЕЧИ В АУДИТОРИЯХ!; КАК В МГТУ ГА НАЛАЖЕНО СОТРУДНИЧЕСТВО С ИНОСТРАННЫМИ ПАРТНЕРАМИ	20
РОССИЯ 1 2021.01.29; РОСАВИАЦИЯ УТВЕРДИЛА СПИСОК СУБСИДИРУЕМЫХ МАРШРУТОВ НА 2021 ГОД. УТРО РОССИИ	22

ГТРК ПОМОРЬЕ, 31.01.2021 15:00; В СЕВЕРОДВИНСКЕ СОТРУДНИКИ ПОЛИЦИИ И РОСТРАНСНАДЗОРА ПРОВЕЛИ МАССОВУЮ ПРОВЕРКУ ВОДИТЕЛЕЙ ГРУЗОВИКОВ	22
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.01.31; В РУКАХ КАЖДОГО: КАК ПОВЛИЯТЬ НА КАЧЕСТВО ДОРОГ В СТРАНЕ	23
REGNUM; СТАНУЛЕВИЧ ВЛАДИМИР; 2021.01.30; ГДЕ, КТО И ЗАЧЕМ ПРОПУСТИЛ ТРИ НОРМАТИВНЫХ СРОКА РЕМОНТА ДОРОГ?	24
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.01.29; В РЕСПУБЛИКЕ АЛТАЙ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ 120 КМ ДОРОГ	29
ТАСС; 2021.01.31; ДЛЯ ПОЕЗДОВ НА КУРОРТ ПРИЭЛЬБРУСЬЕ В КАБАРДИНО-БАЛКАРИИ ЗАРАБОТАЛА СИСТЕМА ЕДИНОГО БИЛЕТА	30
ТАСС; 2021.02.01; ТАРИФ СИСТЕМЫ «ПЛАТОН» С 1 ФЕВРАЛЯ УВЕЛИЧИЛИ ДО 2,34 РУБЛЯ ЗА 1 КМ.....	32
ТАСС; 2021.01.30; ПАССАЖИРЫ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА В ЛЕНОБЛАСТИ СМОГУТ ОПЛАЧИВАТЬ ПРОЕЗД КАРТОЙ «ТРОЙКА»	32
РАДИО СПУТНИК; 2021.01.29; ПРИСТЕГИВАТЬСЯ ОБЯЗАТЕЛЬНО: НЕЙРОСЕТЬ БУДЕТ ВЫИСКИВАТЬ НАРУШИТЕЛЕЙ ПДД.....	32
ТАСС; 2021.01.29; ПРОЕКТ РЕМОНТА САМОГО ДЛИННОГО В МИРЕ КРЫТОГО МЕТРОМОСТА В НОВОСИБИРСКЕ ПОДГОТОВЯТ К ВЕСНЕ.....	33
ТАСС; 2021.01.29; В РОССИИ С 1 ФЕВРАЛЯ ИЗМЕНЯЮТСЯ ПРАВИЛА ТЮНИНГА АВТОМОБИЛЯ.....	34
РИА НОВОСТИ; 2021.01.29; НАЗНАЧЕН ВРИО ГЕНДИРЕКТОРА ПЕТЕРБУРГСКОГО «МЕТРОСТРОЯ»	35
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВАЛЕРИЙ КАРТАШОВ; 2021.01.29; В ШВЕЦИИ ЭЛЕКТРОМОБИЛИ НАУЧИЛИСЬ ЗАРЯЖАТЬСЯ ОТ ДОРОГИ.....	36
REGNUM; 2021.01.29; МИНТРАНС ВЫСТУПАЕТ ЗА УСИЛЕНИЕ МОНОПОЛИИ РЖД НА РЫНКЕ ПЕРЕВОЗОК	36
ПРАЙМ; 2021.01.29; ЗАМГЛАВЫ ПНС ОБСУДИЛ ВОЗОБНОВЛЕНИЕ РОССИЙСКИХ ПРОЕКТОВ В ЛИВИИ, В ТОМ ЧИСЛЕ Ж/Д.....	37
ПРАЙМ; 2021.01.30; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ РЕШИЛО СУБСИДИРОВАТЬ ЛЬГОТНЫЕ Ж/Д ПЕРЕВОЗКИ СОИ С ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА.....	38
ПРАЙМ; 2021.01.30; РЖД МЕНЯЕТ ПРАВИЛА ТОРГОВЛИ У ВОКЗАЛОВ МОСКВЫ И ОБЛАСТИ.....	38
РИА НОВОСТИ; 2021.30.01; ЛАТВИЯ РАСПРОДАЕТ ДАЖЕ РЕЛЬСЫ. И СНОВА ВИНИТ РОССИЮ	39
ТАСС; 2021.01.30; ПЕРЕДВИЖНОЙ МУЗЕЙ «ПОЕЗД ПОБЕДЫ» ПРИБЫЛ В ГАТЧИНУ	41
ТАСС; 2021.02.01; ГРУЗИЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ РЕГУЛЯРНОЕ МЕЖДУНАРОДНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ	41
ТАСС; 2021.02.01; СУД 22 МАРТА РАССМОТРИТ АПЕЛЛЯЦИЮ ВЕРТОЛЕТНОЙ «ДОЧКИ» UTAIR НА ВЗЫСКАНИЕ 9,1 МЛН РУБЛЕЙ	42
ТАСС; 2021.01.29; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА В ХАБАРОВСКЕ СНИЗИЛСЯ ЗА ГОД БОЛЕЕ ЧЕМ НА 40%	43
ТАСС; 2021.01.29; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ОТКРЫВАЮТ ПРЯМОЙ РЕЙС ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА В ДУБАЙ.....	43
ТАСС; 2021.01.29; НОВОСИБИРСКИХ СТУДЕНТОВ ПОПРОСЯТ РАЗРАБОТАТЬ ДИЗАЙН НОВОГО ТЕРМИНАЛА ТОЛМАЧЕВО	44
ТАСС; 2021.01.29; ЛИВИЯ ЗАИНТЕРЕСОВАНА В РОССИЙСКИХ САМОЛЕТАХ SSJ 100 И MC-21.....	44
ТАСС; 2021.01.29; НАЧАЛИСЬ ИСПЫТАНИЯ ПЕРВОГО ОТЕЧЕСТВЕННОГО ДВИГАТЕЛЯ ДЛЯ ЛЕГКИХ ВЕРТОЛЕТОВ.....	45

ПУБЛИКАЦИИ

РЖД-ПАРТНЕР; РЕЗВАНОВ РИНАТ; 2021.01.29; ПРИ ПРОДЛЕНИИ НАЦПРОЕКТА «ТРАНСПОРТНАЯ ЧАСТЬ КПМИ», РАСШИРЕНИЕ ПРОВОЗНОЙ СПОСОБНОСТИ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА ДО 182 МЛН ТОНН ПЕРЕНОСИТСЯ ЕЩЕ НА 6 ЛЕТ

И если сейчас к этому времени целью указано достижение показателя в 182 млн тонн в расчете провозной способности Восточного полигона, то в случае удлинения сроков еще на шесть лет этот же показатель переносится уже на 2030 год.

Минтранс России сообщил об обеспечении в 2020 году суммарной провозной способности Восточного полигона на уровне 144 млн тонн. Таким образом, провозная способность БАМа и Транссиба на востоке страны возросла на 16,7% по отношению к базовому значению начала 2018 года. Суммарная пропускная способность на Восточном полигоне также увеличилась, достигнув уровня в 101 пару грузовых поездов ежедневно (95 пар - по состоянию на 2019 год).

Данные обнародованы в ходе ведомственной корректировки Плана деятельности на 2019 - 2024 гг. Цифры появились только сейчас, хотя, и это вовсе не секрет, сами корректировки были утверждены **министром Виталием Савельевым** еще в конце декабря прошлого года.

Впрочем, если «провозной» показатель на поверку действительно возрос, то для **Минтранса** это однозначно положительное известие. Ведь именно значение 144 млн тонн заложено для министерства в качестве ключевого контрольного индикатора **нацпроекта «Транспортная часть КПМИ»** на 2020 год для Восточного полигона. Этот же показатель сохранен за **Минтрансом** и на текущий год. Но любые выводы пока преждевременны. Поскольку именно в 2021 году мы наконец-то должны узнать ответ на главный вопрос - будет ли продлен срок исполнения **нацпроекта** до 2030 года?

Напомню, действующая редакция транспортной части **КПМИ** рассчитана до конца 2024 года. И если сейчас к этому времени целью указано достижение показателя в 182 млн тонн в расчете провозной способности Восточного полигона, то в случае удлинения сроков еще на шесть лет этот же показатель переносится уже на 2030 год.

Такой вариант, как мы прекрасно знаем, был представлен на прошлогодней октябрьской коллегии **Минтранса**.

Безусловно, в таком случае будет произведен погодовой перерасчет контрольных индикаторов **нацпроекта**. В любом случае, пока тот же федпроект «Развитие Восточного полигона железных дорог», получивший в прошлом году право на самостоятельное администрирование, имеет сроком завершения 31 декабря 2024 года.

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/opinions/pri-prodlenii-natsproekta-transportnaya-chast-kpmi-rasshirenje-provozhnoy-sposobnosti-vostochnogo-pol/>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ТИМУР АЛИЕВ, ТАТЬЯНА ДМИТРАКОВА, СЕРГЕЙ ПАНАСЕНКО, ВЕРА ЧЕРЕНЕВА; 2021.02.01; НЕБО ОТКРЫВАЕТСЯ; ВОЗОБНОВИТСЯ МЕЖДУНАРОДНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ ЕЩЕ ИЗ 8 РЕГИОНОВ СТРАНЫ

Почти 150 пассажиров вылетели в минувшие выходные из Санкт-Петербурга в Хельсинки двумя регулярными авиарейсами, которые возобновились после перерыва, связанного с пандемией коронавируса. В ближайшее время международное авиасообщение откроется также из аэропортов Астрахани, Екатеринбурга, Иркутска, Махачкалы, Минеральных Вод, Нижнего Новгорода, Перми и Хабаровска.

Основная часть вылетевших из Пулково - граждане Финляндии, для них граница открылась, а вот российских туристов в Суоми пока не пустят, несмотря на открытие авиасообщения между двумя странами. А вообще финский авиаперевозчик Finnair анонсировал два рейса в неделю. Сейчас в Финляндию россияне могут попасть только в случае крайней необходимости, например, при болезни близкого человека.

В Хабаровском крае авиаперевозчики уже приступили к проработке маршрутов из Хабаровска с учетом введенных ограничений и требований к прилетающим гражданам в иностранных государствах. Планируется, что ближайший рейс состоится в апреле в Турцию. По словам представителя Российского союза туриндустрии Валентины Асеевой, полеты будут чартерными. «Турбизнес края готовился к этому с конца прошлого года и разработал чартерную авиационную программу в Турцию на период с 28 апреля до конца октября», - говорится в сообщении краевого правительства. Специалисты туротрасли надеются, что интерес у дальневосточников вызовет и возможность прямых полетов в Египет.

Готовится к возобновлению международных авиарейсов и аэропорт в Махачкале - дважды в неделю в Дубай, которые будет выполнять авиакомпания Flydubai, и три раза в неделю в Стамбул пассажиров будет возить авиакомпания «ЮТэйр».

Уже с 6 февраля в международном екатеринбургском аэропорту Кольцово авиакомпания «Уральские авиалинии» запускает чартерный рейс Екатеринбург - Ереван, а с 14 февраля начнут летать по маршруту Екатеринбург - Дубай. Раз в неделю, по понедельникам, Airbus A320 будет летать в столицу Беларуси. Стоимость билетов составит от 10 тыс. рублей в одну сторону. Раньше «Уральские авиалинии» не летали в Минск из Екатеринбурга.

Что же понадобится пассажиру международного рейса, чтобы попасть на борт самолета? В Пулково для полета в Хельсинки требуется предъявить либо ПЦР-тест, либо справку от врача, что COVID-19 пассажир уже переболел. Также на борт пустят тех, кто сделал прививку от коронавирусной инфекции и предъявил соответствующий сертификат.

А вообще, как сообщили «РГ» в аэропортах регионов, правила определяет страна прибытия. Также есть и общие правила в оформлении билетов для российских аэропортов, которые в зависимости от региона разнятся только в деталях. Так, в **пресс-службе** управления Роспотребнадзора по Республике Дагестан уточнили, что для вылетающих в зарубежные страны обязательно нужна справка об отсутствии COVID-19. Если между вылетом и прилетом не прошло трех дней и справка еще действует, то необходимо внести эти данные на сайт госуслуг. Если срок истек, то следует сдать тест повторно. Эту процедуру отслеживают сотрудники Роспотребнадзора, нарушителям грозит штраф.

<https://rg.ru/2021/01/31/mezhdunarodnoe-aviasoobshchenie-vozobnovitsia-eshche-iz-vosmi-regionov-strany.html>

КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КОЛЯДА, АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2021.01.02; RED WINGS НАВОСТРИЛА КРЫЛЬЯ В КИТАЙ; АВИАКОМПАНИЯ ПОЛУЧАЕТ ПЕРВЫЕ ДАЛЬНЕМАГИСТРАЛЬНЫЕ ЛАЙНЕРЫ

орая должна стать крупнейшим пользователем российских самолетов SSJ 100, расширяет парк за счет иностранной техники. Она впервые получает дальнемагистральные самолеты, три Boeing 777-200ER, на которых планирует развивать полеты в Китай. Суда будут базироваться в подмосковном Жуковском. Эксперты отмечают огромный отложенный из-за пандемии спрос на азиатских направлениях. Однако в условиях ограниченного международного авиасообщения сохраняются высокие коммерческие риски для эксплуатации таких больших самолетов.

Первый Boeing 777, который должен пополнить парк Red Wings, прилетел в Жуковский 28 января. Его получение анонсировал в конце 2020 года гендиректор авиакомпании

Евгений Ключарев, заявив, что на первом этапе у перевозчика будут три таких судна, их задействуют в китайской и туристической полетных программах. «Мы в проекте с «тремя семерками» выступаем совместно, по сути, с владельцами этих самолетов», – сказал господин Ключарев, не уточнив, о ком именно идет речь. Сейчас Red Wings эксплуатирует 4 региональных SSJ 100 и 15 среднемагистральных Airbus 320/321. Компания должна стать одним из основных получателей SSJ в будущем.

В Red Wings рассказали “Ъ”, что сейчас идет процедура внесения Boeing 777-200ER в сертификат эксплуатанта, не раскрыв других деталей проекта. По данным “Ъ”, самолеты приобрела некая гонконгская лизинговая компания, получив кредит от самарского банка «Солидарность». В банке это подтвердили.

«В прошлом у аэропорта уже был опыт реализации масштабных туристических программ, мы уверены в их значительном потенциале», – сказал “Ъ” гендиректор «Рампорт Аэро» (оператор Жуковского, блокпакетом владеет «Ростех») Томас Вайшвила. – Партнерство с Red Wings должно было начаться год назад. Тогда авиакомпания получила допуски на полеты в Тайюань, Нанкин, Чжэнчжоу, Цзинань, Шицзячжуан, Гуанчжоу, Хэфэй, Ханчжоу, Фучжоу. Сейчас перевозчик активно работает над восстановлением этих и получением новых назначений. В число первых маршрутов могут войти рейсы в страны Азии и Европы». В Жуковском надеются, что активное развитие совместной программы произойдет в рамках летнего расписания 2021 года.

Сегодня в России Boeing 777 для перевозок пассажиров используют только «Аэрофлот», «Россия», Nordwind, чартерные Azur Air и Royal Flight. Представитель «Интуриста», который сотрудничает с Red Wings по чартерным программам, Дарья Домостроева рассказала “Ъ”, что компания заинтересована в больших самолетах для отправки туристов в Турцию в период высокого летнего сезона. Также, по ее словам, в перспективе широкофюзеляжные суда можно было бы использовать для формирования программ в Юго-Восточной Азии, Латинской Америке и на египетские курорты в случае возобновления авиасообщения.

До пандемии Китай традиционно был одним из наиболее популярных туристических направлений. Собеседник “Ъ” на рынке отмечает, что китайские власти неофициально называют сроком открытия массового международного сообщения февраль 2022 года, ориентируясь на темпы вакцинации населения. Исполнительный директор Ассоциации туроператоров России Майя Ломидзе подтверждает, что у стран Юго-Восточной Азии «большая аудитория и сейчас формируется огромный отложенный спрос».

Но авиационные эксперты настроены осторожно. Использование Boeing 777-200ER несет очень высокие коммерческие риски, отмечает исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев. Пока невозможно достоверно прогнозировать сроки восстановления международных полетов, а высокая конкуренция на популярных туристических направлениях внутри России и в Турцию будет оказывать давление на маржинальность эксплуатации самолетов. «Соответственно, эти риски должен принять на себя партнер, который выступит заказчиком рейсов. Аналогичная схема фактически реализована во взаимоотношениях авиакомпании «Россия» и туркомпании «Библио-Глобус», – говорит он.

Эксперт уточнил, что 777, которые получает Red Wings, – «достаточно возрастные машины» и лизинговые ставки за них невысоки для лайнеров такой размерности. Однако расходы на техобслуживание и возможные внеплановые ремонты могут подорвать экономику их эксплуатации.

<https://www.kommersant.ru/doc/4671354>

ВЕДОМОСТИ; АНТОН ФИЛАТОВ, МАРИЯ КОТОВА; 2021.01.02; «ИНГРАД» МОЖЕТ НАЧАТЬ ЕЩЕ ОДИН ПРОЕКТ РЯДОМ С АЭРОПОРТОМ «ВНУКОВО»; ДЕВЕЛОПЕР ПЛАНИРУЕТ ПОСТРОИТЬ 350 000 КВ. М ЖИЛЬЯ В САЛАРЬЕВЕ

Девелоперская компания «Инград» выкупила у ритейлера X5 Retail Group участок на 15 га на Киевском шоссе в Саларьево, районе новой Москвы. Об этом «Ведомостям» рассказали два консультанта, работавшие с участниками сделки, а также девелопер, претендовавший на покупку площадки.

Согласно «СПАРК-Интерфаксу», в середине декабря прошлого года гендиректором ООО «Румянцево», которому принадлежит эта земля, стал Сергей Бобровников. Он руководит также фирмой «Морион», бенефициар которой Алексей Доманов участвовал в продаже «Инграду» 5 га на бывшей территории завода «Гелиймаш» на Лужнецкой набережной. Представитель X5 Retail Group продажу земли в Саларьево подтвердил, но назвать покупателя отказался. Представитель «Инграда» от комментариев отказался.

Главная сложность нового проекта – необходимость согласования его с **Росавиацией**, говорит управляющий партнер «Метриума» Мария Литинецкая. Несколько лет назад ведомство аннулировало согласование на возведение другого крупного жилого комплекса «Инграда» – «Филатова луга» (первая очередь – 150 000 кв. м) в деревне Картмазово в новой Москве. **Росавиация** не учла оценки возможного влияния объекта на работу средств радиотехнического обеспечения полетов аэропорта «Внуково», говорилось в ее письме в «Инград».

Сам проект к тому моменту находился в активной стадии строительства, в нем было продано больше половины площадей, отмечает Родионцев. Даже несмотря на то, что структура «Инграда» в судах смогла добиться признания отзыва согласований со стороны **Росавиации** недействительным, ввести построенные уже корпуса в эксплуатацию она пока не может. На прошлой неделе глава департамента развития новых территорий столицы Владимир Жидкин заявил, что эту проблему планируется решить к лету 2021 г. после строительства нового радиолокатора во «Внуково».

Проблемы с аэропортом были не только у «Инграда». Группа ПИК, которая строит в Саларьево крупный жилой комплекс «Саларьево парк» (он находится через дорогу от нового участка «Инграда»), сейчас судится с Комитетом государственного строительного надзора Москвы, **Росавиацией** и «Внуково» в связи с отказом в выдаче разрешений на ввод построенных корпусов в эксплуатацию: один из исков она в ноябре прошлого года уже выиграла.

Законодательством вводятся существенные ограничения на пользование землями, включенными в приаэропортовую территорию, говорит управляющий партнер юридической компании «Иккерт и партнеры» Павел Иккерт. Приаэродромная территория «Внуково» делится на семь зон, Саларьево входит в зону № 7, самую свободную от ограничений.

Но, по словам Иккерта, даже тут действуют определенные нормы по высотности и барьеры, связанные с обеспечением санитарно-эпидемиологического благополучия населения. Ситуацию усугубляет и то, что точные границы этой подзоны № 7 до сих пор не согласованы, добавляет Иккерт. А это значит, что даже при наличии всех необходимых документов на практике согласование **Росавиации** может быть отозвано.

Последствия для застройщиков в этом случае могут быть самыми печальными – от требований внесения изменений в уже согласованный проект застройки до отказа введения его в эксплуатацию или признания комплекса самостроем с последующей необходимостью сноса за счет собственника, резюмирует Иккерт. Впрочем, по словам Литинецкой, как раз в этом году планируется внесение поправок в закон, регулирующий использование приаэродромной территории, а это сделает правила игры для всех участников процесса более понятными.

<https://www.vedomosti.ru/realty/articles/2021/01/31/856098-ingrad-proekt>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2021.01.02; ХВАТАЙ МЕШКИ, КИТАЙ ЗАКРЫЛСЯ; ГРУЗЫ В МЕШКАХ НЕ МОГУТ ПРОБИТЬСЯ НА ЭКСПОРТ

Запрет на пропуск через китайскую границу железнодорожных грузов в мешках – прежде всего зерновых и продуктов перемола – заставил российских отправителей спешно менять логистику и привел к росту перевозок на внутреннем рынке. Китай в рамках мер по противодействию коронавирусу подталкивает торговых партнеров к максимальной контейнеризации, отмечают эксперты. Между тем такая политика только усиливает дефицит контейнеров на рынке.

Российские грузоотправители вынуждены приспосабливаться к специфическим ограничительным мерам, введенным Китаем на ввоз по железной дороге грузов в мешках, переориентируя их на внутренний рынок. Как сообщили “Ъ” в Федеральной грузовой компании (ФГК, входит в ОАО РЖД), в декабре она перевезла более 15 тыс. тонн зерна и продуктов перемола в крытых вагонах во внутрироссийском сообщении, что в 2,3 раза больше, чем годом ранее. Ввод ограничений на погрузку вагонов в направлении пограничных переходов с КНР заставил часть грузоотправителей в срочном порядке изменить рынок сбыта. «В январе 2021 года мы видим ту же тенденцию: объем погрузки зерна и продуктов перемола во внутреннем сообщении растет на фоне снижения объема экспорта», – цитируют в ФГК ее гендиректора Виктора Вороновича.

О том, что из-за ограничения приема грузов в мешках ОАО РЖД пришлось ввести конвенции, говорил замгендиректора монополии Алексей Шило (см. “Ъ” от 29 января). Из-за пандемии КНР требует, чтобы упакованные в мешки грузы и товары, которые нужно разгружать вручную, поставлялись в закрытых контейнерах или на поддонах, сообщал Россельхознадзор. «Грузоотправители перестраиваются на палеты, чтобы можно их автоматизированно погрузчиком перегружать», – пояснял господин Шило.

Клиенты оперативно отреагировали на вызов и начали грузить продукцию в биг-беги, а также палетировать ее, подтверждают в Первой грузовой компании (ПГК). Многие грузоотправители ищут альтернативы, говорят в ПГК: например, везут продукцию до портовых грузовых терминалов и далее морем. «Мы делаем все возможное для ритмичного вывоза грузов, – заверили в ПГК. – Например, предложили грузовладельцам Амурской области использовать полувагоны для доставки зерновой продукции в биг-бегах в порты, при таком способе груз удобно разгружать».

По данным Росстата, в 2020 году погрузка зерна и продуктов перемола на железнодорожный транспорт выросла по сравнению с 2019 годом в 1,25 раза, до 30,25 млн тонн. К концу года экспорт начал расти в преддверии введения экспортных пошлин: в декабре погрузка выросла к ноябрю, тогда как годом ранее падала. По данным ОАО РЖД, погрузка зерна за год увеличилась на 28,7%, до 27,9 млн тонн. По состоянию на 28 января погрузка зерна с начала года выросла на 70% к тому же периоду 2019 года.

Глава Российского союза мукомольных и крупяных предприятий Аркадий Гуревич подтвердил, что Китай ужесточил контроль за партиями на границе из-за пандемии. Но каких-либо серьезных последствий для российского экспорта муки он не ожидает, отмечая, что в год из РФ вывозится всего около 200 тыс. тонн.

Как отмечает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров, лидером по перевозке таких грузов, как сахар, зерно, продукты перемола, соль, жмых, картофель и тому подобное, в крытых вагонах является ПГК (2,6 млн тонн), далее следуют «Рэйлспецтранс» (РСТ, 800 тыс. тонн), «Евросиб-СПб» – 630 тыс. тонн, «Атлант» – более 610 тыс. тонн. В перевозках в крытых вагонах на экспорт в третьи страны (всего 1,1 млн тонн) лидеры ПГК, ФГК, РСТ, «Атлант».

Господин Бурмистров говорит о том, что отправки в Китай подобных грузов фактически подвергаются «принудительной контейнеризации», поскольку риски, связанные с коронавирусом, китайские власти считают более существенными, чем рост стоимости

перевозок. При этом контейнеры, прежде всего в Китае, остаются в дефиците (см. “Ъ” от 3 декабря 2020 года). Из-за того, что порожние контейнеры не возвращаются в нужном количестве в Китай, ставки на морские перевозки из КНР, например, на Западное и Восточное побережье США выросли за 2020 год на 208% и 110% к уровню 2019 года. По данным Carnegie Moscow Center, отправка сорокафутового контейнера из Шанхая или Нинбо во Владивосток сегодня стоит до \$5,5 тыс., тогда как до кризиса обходилась в \$850. Впрочем, по данным китайских СМИ, перед китайским Новым годом появились признаки сокращения дефицита контейнеров.

<https://www.kommersant.ru/doc/4671400>

РБК; АННА БАЛАШОВА, АННА ЛЕВИНСКАЯ, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО, ВЛАДИСЛАВ СКОБЕЛЕВ; 2021.01.02; ПОДОРОЖАНИЕ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК СПРОВОЦИРОВАЛО ПОВЫШЕНИЕ ЦЕН НА ТОВАРЫ

Повышение стоимости перевозки грузов морем в конце прошлого года уже начало влиять на стоимость отдельных категорий импортируемых в Россию товаров. Эксперты ожидают подорожание импортной обуви, бытовой техники, мебели и еды

О том, что из-за высокой стоимости морских перевозок в ближайшее время ожидается рост цен сразу на несколько категорий импортируемых в Россию товаров, РБК рассказали участники рынка из нескольких отраслей.

По прогнозу гендиректора «INFOLine-Аналитика» Михаила Бурмистрова, в ближайшее время стоимость новых партий габаритных импортных товаров – бытовой техники, мебели, товаров для дома и др. – может вырасти не менее чем на 10–15%. Исполнительный директор diHouse (входит в группу компаний ЛАНИТ) Андрей Тарасов прогнозирует, что электроника и бытовая техника могут подорожать на 2–3%.

По словам основателя Zenden Group (бренды обуви Zenden, Thomas Munz и Mascotte) Андрея Павлова, компания уже сейчас получает межсезонную обувь и коллекции весна–лето по более высокой себестоимости, увеличение цен на полке в зависимости от категории товара составит от 2 до 10–20%.

Сразу несколько участников рынка говорят, что к концу 2020 года стоимость морских перевозок выросла примерно до \$9 тыс. с \$1,5 тыс. за контейнер.

«Если речь идет о перевозке холодильников, в стандартный контейнер их помещается 60–70 штук, – приводит расчет глава представительства производителя бытовой техники Candy-Hoover Group Глеб Мишин. – То есть рост стоимости перевозки с \$1,5 тыс. до \$9 тыс. означает плюс более \$100 на каждый холодильник». Он отметил, что до недавнего времени производители субсидировали увеличение расходов в надежде, что это временное явление, а также использовали складские запасы на территории России. Но, поскольку высокий уровень цен на перевозку сохраняется, в ближайшее время он начнет отражаться на конечной стоимости товаров, констатирует собеседник РБК. Впрочем, на собственную продукцию Candy-Hoover не ожидает существенного роста цены, потому что значительная ее часть собирает внутри страны.

По словам Андрея Павлова, в пиковые моменты стоимость морского фрахта достигала \$10 тыс., хотя даже за эту цену забронировать перевозку бывает сложно. «Значительнее всего выросла стоимость логистики для недорогой обуви – примерно на 12%. Для кожаной обуви прирост составил примерно 4%», – рассказал он. Вместе с тем обувной рынок ожидает подорожания комплектующих для производства обуви, прогнозирует Павлов. Сергей Юнг, директор производственной компании «Обувь России» (входит в OR GROUP), которая ввозит не готовую обувь, а материалы для производства, заявил, что из-за изменений в логистике себестоимость и цена их продукции увеличится на 1–2%. По информации от одного из представителей транспортных компаний, рассчитывать на снижение тарифов можно не раньше июня, отметил он.

Почему подорожали перевозки и какие товары могут подорожать, разбирался РБК.

Почему росла стоимость морских перевозок

Источник РБК в одной из компаний, занимающихся контейнерными перевозками, пояснил, что после окончания выборов президента США в ноябре прошлого года резко возрос спрос на перевозки между этой страной и Китаем – это привело к дефициту контейнеров и судов сначала на этом направлении, а потом и по всему миру. «Кроме того, в ноябре Китай ввел новые требования на ввоз грузов в страну, что увеличило время их оформления и еще больше сказалось на доступности контейнеров», – указал собеседник РБК.

Представитель «РЖД Логистики» добавляет, что китайский экспорт на западные рынки рос на фоне того, что сам Китай сократил закупки товаров из США. «В итоге контейнеры, отправленные из Китая с товаром, было нечем загружать в обратном направлении, а возить их пустыми невыгодно, что вызвало острую нехватку свободного контейнерного оборудования в Азии и скопление порожних контейнеров на Западе», – говорит он. В конце года мировая экономика начала постепенно выходить из карантина, экспорт из Китая в США начал вновь расти, но из-за неготовности к этому морских перевозчиков выросла задержка отправок судов.

Президент группы «Рускон» (входит в ГК «Дело») Сергей Березкин подтвердил, что с осени прошлого года стоимость морского фрахта на маршруте Китай – Европа/Средиземноморье выросла в несколько раз. По его словам, это вызвано совокупностью факторов: негативным эффектом из-за пандемии, разрушившей ритмичность и сбалансированность отправок; значительными колебаниями спроса на услуги перевозки в течение года. По словам начальника отдела стратегического маркетинга транспортной группы FESCO Максима Шишкова, первый существенный подъем ставок был в сентябре, второй – в ноябре, а в январе этого года наблюдается пик роста. Цена доставки сорокафутового контейнера из Китая в Европу в январе 2021 года почти в четыре раза больше, чем в январе 2020 года.

Кто пострадал

По мнению Сергея Березкина, в первую очередь проблема коснется готовой импортируемой продукции – товаров массового спроса, одежды и обуви, а также бытовой техники. По словам собеседника РБК еще из одной компании, занимающейся контейнерными перевозками, больше всего пострадали те, кто перевозил морем дешевую продукцию, например еду и сырье, поскольку рост стоимости перевозки серьезно отразился на себестоимости этой продукции.

По словам руководителя отдела внешнеэкономической деятельности ЕЛКО в России (дистрибьютор ИТ-товаров и бытовой техники) Сергея Тулупова, компания ожидает рост стоимости товара из-за подорожания морского фрахта приблизительно на 5%. «Сильнее всего подорожают относительно недорогие товары – коммерческие персональные компьютеры и моноблоки, мониторы и периферия. Некоторые комплектующие тоже заметно вырастут в цене, например корпуса и блоки питания. Такие товары объемные, каждая единица занимает много места в контейнере, соответственно, их себестоимость сильнее зависит от цены доставки, чем «маленькой и дорогой» видеокарты», – рассуждает Тулупов.

«Рост тарифов [на контейнерные перевозки], конечно, скажется на стоимости некоторой продукции, которая тяжелая по весу, но не очень дорогая. Это метизы, скобянка, сезонные товары. Сейчас мы боремся за минимальное повышение розничных цен, сглаживая его за счет собственной прибыли и рассчитывая на посленовогоднее снижение тарифов на перевозку», – рассказал коммерческий директор СТД «Петрович» Константин Мельников. По его словам, производство почти всей тяжелой продукции (сухие смеси, плитка, гипсокартон, теплоизоляция и т.д.) локализовано в России, компания импортирует ручной инструмент, инженерную, электроинструмент, смесители.

По словам Максима Шишкова, на конечную стоимость товара влияет большое количество факторов и логистические затраты лишь часть из них. «Крупные клиенты, такие как производители техники, электроники, обуви и др., имеют долгосрочные логистические контракты, поэтому доля ставки фрахта в конечной стоимости таких товаров значительно ниже, чем в других, они в меньшей степени подвержены колебаниям цен», – отметил он. Шишков ожидает постепенного снижения ставок фрахта после китайского Нового года (12 февраля. – РБК). «Поэтому сезонные товары, отгрузки которых начнутся во втором квартале 2021 года, будут в меньшей степени подвержены влиянию текущих высоких ставок», – считает он.

Совладелец сети гипермаркетов мебели и товаров для дома Hoff Михаил Кучмент говорит, что рост стоимости логистики в их сегменте увеличивает закупочные цены на 20%, но компании важно, «чтобы это не сказалось на конечной цене». В ассортименте Hoff менее 20% импортных товаров, в основном это садовая и офисная мебель, а также товары для дома. Краткосрочное повышение закупочных цен компания намерена нивелировать за счет собственной маржи и меньшей промоактивности, однако если ситуация затянется, ретейлер будет вынужден увеличить и стоимость товаров в магазинах. Представитель Ассоциации производителей и поставщиков продовольственных товаров Руспродсоюз отказался от комментария, в Ассоциации импортеров плодоовощной продукции не ответили на запрос РБК на момент публикации.

Есть ли альтернативы

По словам президента группы «Рускон», уже началось переключение импортеров с китайских поставщиков на производителей из других регионов, например из Турции, и активное использование альтернативных маршрутов перевозки – железной дороги, авиа, автоперевозок.

Гендиректор «БСХ Бытовые приборы» («дочка» СП Bosch и Siemens) Хюберт де Хаан отметил, что для их компании морские перевозки – не единственный вид транспорта в цепи поставок. «Есть локальное производство холодильников и стиральных машин с высокой степенью локализации; существенные объемы импортных поставок идут из Германии и других стран Европы автотранспортом. Так что в нашем случае прямой корреляции между удорожанием морских перевозок и динамикой цен на конечную продукцию нет», – сказал он.

Однако Андрей Тарасов констатирует, что железнодорожные перевозки также подорожали в среднем в два-три раза. «Но, к сожалению, пропускная способность железных дорог намного ниже, чем у моря. Поэтому приходится искать альтернативу. Некоторые перевозчики рассматривают сервисы автодоставки напрямую из континентального Китая, а также из портов Дальнего Востока, но это пока сложный и нестабильный вариант, несколько опасный для дорогостоящих товаров», – указал он. При этом представитель Harman (бренды Harman, JBL, AKG) говорит, что для их компании нет альтернатив морским перевозкам по стоимости и функциональности: «Ж/д-перевозки недоступны из-за ограничения транспортировки литий-ионных батареек; тарифы на авиаперевозки еще выше и также подорожали за последнее время. Мы рассчитываем на постепенное снижение тарифов на морские перевозки после китайского Нового года, но рынок уже точно не сможет стать прежним».

https://www.rbc.ru/business/01/02/2021/6016624d9a794755dc0e2f8e?from=from_main_5

КОММЕРСАНТЪ; СЕРГЕЙ СТРОКАНЬ, КИРИЛЛ КРИВОШЕЕВ; АРШАЛУЙС МГДЕСЯН, ЕРЕВАН; 2021.01.02; МИРОТВОРЦЫ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ; РОССИЯ, АЗЕРБАЙДЖАН И АРМЕНИЯ ПЫТАЮТСЯ НАЧАТЬ ВОССТАНОВЛЕНИЕ РЕГИОНА

В Москве состоялось заседание вице-премьеров России, Азербайджана и Армении, согласовавших механизм разблокирования транспортной инфраструктуры в Нагорном

Карабахе и регионе в целом. Оно совпало с началом работы в Агдамском районе Азербайджана российско-турецкого центра по контролю за перемирием в Карабахе. Открытие центра приветствовали президенты РФ и Азербайджана **Владимир Путин** и Ильхам Алиев. Зато у многих в Армении появление в регионе турецких военных, как и бездействие Еревана в вопросе возвращения пленных, вызывает острое негодование: оппозиция обвиняет **премьер-министра** Никола Пашиняна в сговоре с Баку и Анкарой и с удвоенной энергией требует его отставки.

Лед тронулся в январе

Первое заседание трехсторонней рабочей группы под председательством **вице-премьеров** России, Азербайджана и Армении Алексея Оверчука, Шахина Мустафаева и Мгера Григоряна было посвящено сугубо транспортным вопросам. Проблемы политического урегулирования и обеспечения безопасности были вынесены за скобки, чтобы не накалять страсти, а заявления сторон были крайне осторожными.

«Пока ничего нельзя сказать, мы встречаемся в первый раз. Как пойдет, так пойдет», – признался накануне переговоров **вице-премьер** РФ Алексей Оверчук, напомнив, что создание рабочей группы стало результатом договоренностей лидеров трех стран на переговорах в Москве, прошедших 11 января.

Бенефициарами восстановления транспортного сообщения в Закавказье должны стать не только страны–участницы переговоров, но и соседние государства: Грузия, Турция, Иран. Однако загвоздка в том, что существует несколько альтернативных сценариев запуска железнодорожного и автомобильного сообщения, которые для каждой из сторон включают определенные плюсы и минусы, экономическую выгоду и политические риски, а также проблемы безопасности.

«С советских времен есть два входа с территории Азербайджана на территорию Армении, – напомнил “Ъ” эксперт международного клуба «Валдай» Фархад Маммадов. – Они оба позволяют обеспечить сообщение с Нахичеванью и Турцией, что нужно Азербайджану. Северный маршрут идет через Иджеван и Ереван, а южный – через Зангилан».

Армяне наверняка захотят, чтобы Баку использовал северный путь. Азербайджану, в свою очередь, предпочтительнее южный путь, который пройдет по освобожденной территории, пересекая небольшой участок Армении. Это позволит обеспечить безопасность», – продолжает Фархад Маммадов.

В свою очередь, армянский эксперт по логистике Норайр Геворгян подтвердил “Ъ”, что Еревану более выгоден северный маршрут, восстановить который будет намного легче: большая часть пути находится в рабочем состоянии. Что же касается открытия автомобильных маршрутов, то они, по словам господина Геворгяна, не нужны Еревану. «Автотранспортное сообщение через Азербайджан нерентабельно, – говорит Норайр Геворгян. – Потому что дорога в Россию получается на 900 км длиннее, чем через Грузию».

«Сложная работа, есть много вопросов, которые должны быть проанализированы и отрегулированы, но считаю решение возможным», – подтвердил накануне встречи в Москве один из сопредседателей трехсторонней комиссии армянский **вице-премьер** Мгер Григорян. «Уверен, что все эти элементы должны пройти экспертизу для формирования работающей системы», – отметил господин Григорян, добавив, что для решения поставленной задачи необходимо создать атмосферу доверия.

В сообщении, размещенном на сайте российского правительства, отмечается, что работа трехсторонней группы направлена на реализацию пункта 9 заявления лидеров трех государств от 9 ноября 2020 года, а также пунктов 2, 3, 4 их заявления от 11 января 2021 года.

Итогом первого заседания стала договоренность создать экспертные подгруппы по железнодорожным, автомобильным и комбинированным перевозкам, вопросам

обеспечения перевозок, включая их безопасность, пограничный, таможенный, санитарный, ветеринарный, фитосанитарный и другие виды контроля.

Стороны договорились до 2 февраля 2021 года завершить формирование экспертных подгрупп и до 5 февраля 2021 года провести их первые заседания», – говорится в сообщении российского правительства.

Учитывая, что работа по решению вопросов восстановления и развития транспортной инфраструктуры в регионе начнется уже в первую неделю февраля, главную интригу составляет вопрос о том, как отнесется к этому армянская оппозиция, изначально встретившая идею таких переговоров в штыки.

Так, вице-председатель возглавляемой экс-президентом Сержем Саргсяном Республиканской партии Армен Ашотян счел странным создание трехсторонней рабочей группы по вопросу разблокирования коммуникаций, в то время как не создана аналогичная комиссия по вопросу военнопленных. «Либо Пашинян изначально не придал важности этому вопросу, либо не в состоянии решить проблему. Его необходимо отстранить от власти», – заявил Армен Ашотян. «О каких коммуникациях, о каких дорогах может идти речь, когда нерешенным остается главный вопрос по возвращению пленных», – вторил ему член оппозиционной фракции «Прцветающая Армения» Арман Абовян, предупредивший, что Турция и Азербайджан «реализуют свою мечту – свяжутся через территорию Армении». «Разве это победа?» – возмущался господин Абовян.

А лидер армянской оппозиции Вазген Манукян накануне переговоров вице-премьеров в Москве заявил, что, если отстранить премьер-министра страны Никола Пашиняна конституционным путем не удастся, необходимо будет «устроить восстание».

<https://www.kommersant.ru/doc/4671384>

ИЗВЕСТИЯ; КСЕНИЯ ЛОГИНОВА; 2021.01.02; НАШ ПАРОВОЗ: ЛАТВИЯ, ЛИТВА И ЭСТОНИЯ РЕШИЛИ ПРИГРОЗИТЬ ЕС; ТРИ БЫВШИЕ РЕСПУБЛИКИ СССР ТРЕБУЮТ ВЫДЕЛИТЬ ДЕНЬГИ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАГИСТРАЛИ, КОТОРАЯ СВЯЗАЛА БЫ ИХ С ЗАПАДНОЙ ЕВРОПОЙ

Лидеры Эстонии, Латвии и Литвы выдвинули руководству Евросоюза ультиматум. Они настаивают на том, чтобы Брюссель выделил деньги на один из крупнейших инфраструктурных проектов региона – железнодорожную магистраль Rail Baltica. Она должна связать балтийские государства с остальными европейскими странами с помощью скоростных поездов. В противном случае Таллин, Рига и Вильнюс угрожают заблокировать распределение по Евросоюзу финансовой помощи для борьбы с последствиями пандемии коронавируса. Подробности – в материале «Известий».

Просто ультиматум

«Эстония, Латвия и Литва полны решимости добиться финансирования строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали Rail Baltica, которая соединит их с другими странами Евросоюза, даже если для этого им потребуется в качестве выкупа притормозить работу фонда для восстановления экономики [ЕС]», – сообщает Politico. В распоряжении издания оказалось письмо, которое лидеры трех балтийских государств направили в адрес Антониу Косты, премьер-министра председательствующей в Совете ЕС Португалии. В нем они требуют выделить из бюджета €1,4 млрд на финансирование проекта.

Предполагалось, что Rail Baltica получит деньги из бюджета ЕС. Об этом государства Евросоюза условились еще во время переговоров в июле прошлого года. Тогда лидеры стран утвердили проект бюджета в размере €1,8 трлн и пакет по восстановлению экономики, а также пообещали дать €1,4 млрд «на завершение строительства недостающих основных трансграничных железнодорожных путей между странами сплочения в целях поддержки функционирования единого рынка».

Многие были уверены, что речь идет о Rail Baltica. Однако для этого необходимо согласие Европейского парламента. А его депутаты, хоть и поддерживают саму идею сооружения железнодорожной магистрали, выступают против выделения денег на какой-либо отдельный проект.

Парламентарии – против

Депутаты ссылаются на механизм Connecting Europe Facility, в основе которого лежит принцип: деньги должны распределяться на конкурсной основе, а не предоставляться только потому, что какие-то страны на этом настаивают. В свою очередь балтийские государства утверждают, что Европарламент не может отменять соглашение, достигнутое в июле между лидерами Евросоюза. К слову, 22 января прошли переговоры между Европарламентом, Советом ЕС и Европейской комиссией. На встрече они обсуждали этот вопрос, однако так ни к чему и не пришли. Когда состоится следующее заседание, пока неизвестно.

Как отметил министр сообщения Латвии Талис Линкайтс, пока в Брюсселе нет четкой позиции по вопросу строительства железнодорожной магистрали. «Борьба за многолетний бюджет в ЕС очень похожа на то, что происходит при формировании бюджета Латвии. В Европе тоже есть разные интересы. Так что денег на всех не хватает. Мы в ходе переговоров настаиваем, чтобы зарезервированных средств хватило на проект Rail Baltica. Пока в Европарламенте мы не видим настоящей поддержки. Поэтому руководителям стран Балтии пришлось дать довольно жесткий сигнал европейским партнерам, что это одна из наших „красных линий“», – пояснил чиновник. При этом Линкайтс надеется, что Брюссель все-таки выделит деньги и вопрос решится.

Балтийские страны в противном случае угрожают насолить другим странам ЕС – затормозить запуск фонда восстановления экономики ЕС для преодоления последствий пандемии COVID-19 в размере €750 млрд. Вначале принятию мер по спасению экономики активно мешали Польша и Венгрия, но позднее они пошли на попятную.

Весной планируется распределить между странами 13% от запланированных средств – это первый взнос. В Брюсселе торопят страны Евросоюза как можно скорее начать ратификацию планов – сделать это должно каждое государство ЕС, поскольку такие финансовые решения принимаются консенсусом.

Только после этого Еврокомиссия начнет рассматривать каждый план и принимать решение по распределению средств. Предполагается, что этот процесс растянется на несколько месяцев и деньги в распоряжение Еврокомиссии поступят к лету этого года. Если балтийские страны начнут тянуть с ратификацией, то другим членам ЕС придется гораздо дольше ждать поступления денег на восстановление экономик. Пока планы ратифицировали лишь две страны Европейского союза – Кипр и Хорватия.

Поезда без пассажиров

Балтийские страны исторически связаны между собой широкой железнодорожной колеей российского образца – 1524 мм, однако местные политики давно мечтают перейти на европейскую узкоколейку – 1435 мм. Реализацию проекта Rail Baltica обсуждают уже около десяти лет. Маршрут должен пройти через Берлин, Варшаву, Вильнюс, Каунас, Ригу и Таллин. Предполагалось, что в эксплуатацию магистраль будет запущена в 2026 году, а ее стоимость оценивалась в €5,8 млрд.

Балтийские государства очень заинтересованы в этом строительстве – и в плане пассажирского, и в плане грузового сообщения. Проект важен для них и с экономической, и с политической точек зрения, считает литовский политолог, независимый эксперт Вадим Воловой. «Речь идет о транспортных коридорах. Чем лучше развивается транспортная инфраструктура, тем лучше для всего Евросоюза, в частности, для Балтийского региона, а также в отношении логистики и сообщения между государствами», – подчеркнул эксперт в разговоре с «Известиями».

Однако прошлым летом в Брюсселе возникли сомнения по поводу окупаемости этой дороги. В частности, не слишком понятно, какое число пассажиров будет пользоваться этой железнодорожной магистралью. В целом планируется пускать по девять пар международных пассажирских поездов в сутки. Критики проекта считают, что в настоящее время железнодорожные пассажирские перевозки вряд ли можно считать прибыльным делом.

Помимо этого, Эстония, Латвия и Литва не могут договориться, кто и как должен управлять на своей территории строительством. Наиболее тяжелым в техническом плане для строителей считается участок от литовской границы до польского города Белосток длиной 204 км.

В Эстонии отмечают, что смета работ выросла на 13,9% по сравнению с утвержденным бюджетом. Серьезным ударом по строительству стали события в Белоруссии, которые поставили под вопрос планируемый транзит китайских грузов в Европу через территорию республики. В настоящее время стоимость железнодорожного проекта выросла почти до €7 млрд. К тому же до конца не ясно, во сколько будет обходиться содержание инфраструктуры. «Это такая стройка, у которой нет конца, постоянно возникают проблемы то на участке одной страны, то другой. По принципу: чем больше сделаешь сегодня, тем больше придется переделывать завтра», – сообщил Вадим Воловой.

«Неприятный осадок останется»

Как отметил в беседе с «Известиями» старший научный сотрудник ИМЭМО им. Е.М. Примакова РАН, эксперт РСМД Дмитрий Офицеров-Бельский, такие проекты в ЕС всегда не политические, они направлены на укрепление общеевропейского единства. «Но Real Baltica не совсем понятен с точки зрения своего смысла, не думаю, что он нужен, поскольку не будет такого большого пассажиропотока. Балтийским странам важно получить деньги от Брюсселя. Традиционно Польша – главный получатель дотаций в ЕС. В Варшаву уходят колоссальные деньги из Брюсселя, этому завидуют другие страны», – пояснил политолог. По его словам, это такой «способ для балтийских государств, оказавшихся на отшибе ЕС, заявить о себе».

Эксперт уверен, что стороны, скорее всего, договорятся. Вопрос в том, кому придется уступать. «Сейчас тот самый случай, когда между Брюсселем и Берлином можно поставить знак равенства – после прихода к власти Урсулы фон Дер Ляйен. У Брюсселя полно инструментов, с помощью которых можно надавить. Особенно сейчас, в эпоху пандемии коронавируса. Например, можно заблокировать трудовым мигрантам из Балтии возможность приезжать в Германию и зарабатывать там деньги», – уверен Офицеров-Бельский. Он полагает, что поведение восточноевропейских государств, а в данном случае Эстонии, Латвии и Литвы, «настраивает брюссельскую бюрократию на то, чтобы пересмотреть систему принятия решений в Евросоюзе, сделать ее более устойчивой к подобным вызовам».

Вадим Воловой считает, что в данном случае балтийские страны, вдохновившись примером Польши и Венгрии, тоже решили показать свою значимость. «Скорее всего, они действуют по принципу: проси больше – дадут меньше. Возникла ситуация, когда малые страны ЕС начинают лезть на рожон. Но лучше не предъявлять центру ультиматум, – полагает политолог. – В последнее время в Евросоюзе часто возникают конфликты, но при этом странам удается договориться. Получится и сейчас. Однако неприятный осадок останется. Надо искать тонкую грань между постановкой ультиматума и конструктивной защитой своих интересов».

<https://iz.ru/1118156/kseniia-loginova/nash-parovoz-latviia-litva-i-estoniia-reshili-prigrozit-es>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2021.01.29; ВЕДОМСТВЕННОЙ ОХРАНЕ ХОТЯТ СОКРАТИТЬ ЧИСЛО ОХРАНЯЕМЫХ ОБЪЕКТОВ

В России предлагают уточнить сферу деятельности сотрудников ведомственной охраны. В частности, определить круг объектов, которые будут подлежать охране. Соответствующий законопроект депутаты планируют рассмотреть на одном из пленарных заседаний Госдумы в весеннюю сессию.

Согласно действующему законодательству, ведомственная охрана защищает объекты, являющиеся государственной собственностью или находящиеся в сфере ведения соответствующих федеральных государственных органов. Но столь широкая трактовка в отдельных случаях приводит к тому, что охрана защищала совсем не относящиеся к отдельным министерствам объекты.

Авторы законопроекта предлагают устранить эту коллизию и уточнить сферу деятельности ведомственной охраны. Согласно документу, она должна будет защищать объекты, принадлежащие на праве собственности или ином законном основании соответствующим федеральным государственным органам, федеральным органам исполнительной власти, имеющим право на создание ведомственной охраны, либо находящихся в их сфере деятельности.

Таких ведомств по состоянию на декабрь 2020 года в России всего девять: МЧС, Минобороны, Главное управление спецпрограмм президента, Минкультуры, Минстрой, **Минтранс**, **Федеральное агентство железнодорожного транспорта**, Минфин и Федеральное агентство по государственным резервам. Также документ устанавливает прямой запрет на охрану объектов, не включённых в соответствующие перечни.

<https://www.pnp.ru/social/vedomstvennoy-okhrane-khotyat-sokratit-chislo-okhranyaemykh-obektov.html>

<https://radiosputnik.ria.ru/20210129/parlament-1595077278.html>

https://www.securitymedia.ru/news_one_12254.html

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; СЕРГЕЙ БАБКИН; 2021.02.01; ПРОГРЕСС НАЛИЦО; БИОМЕТРИЧЕСКАЯ ОПЛАТА ПРОЕЗДА ЗАРАБОТАЕТ К КОНЦУ 2021 ГОДА

Система оплаты проезда «лицом» FacePay заработает в московском метро ближе к концу года. Такой срок обозначил заммэра Максим Ликсутов, выступая на международном вебинаре «Стратегическое развитие транспорта в эпоху COVID».

Как уже писала «РГ», FacePay запустят благодаря внедрению «умного» видеонаблюдения и совершенствованию эквайринга, то есть максимально быстрого проведения банковских оплат. Пользователи таких систем обычно дают в приложениях электронное согласие на использование своих биометрических данных, потом «привязывают» банковскую карту к своему профилю. Система отсканирует лицо, сопоставит с картинкой из базы данных, банк спишет деньги за проезд с привязанного счета - створки турникетов открываются. Сейчас, как отмечают в департаменте транспорта, дверцы в московском метро открываются быстрее, чем во всех подземках мира - за 0,3 секунды. А скоро будут за 0,2 - быстрее, чем мы моргнем.

Для пользователей FacePay, как следует из недавнего видеоанонса департамента транспорта, выделяют отдельный турникет. На полу будет метка «Биометрическая оплата». Встаете в обозначенное место и смотрите в камеру.

Она расположена на уровне лица человека среднего роста. Эти устройства в метро появились достаточно давно, но пока задействованы как «пассажирыские светофоры»: зеленым обозначают проход, красным - стоп. А когда заработает FacePay, эти устройства покажут, «сработало» ли ваше лицо или нет.

Сейчас эту технологию в метро тестирует фокус-группа - специально отобранные добровольцы. Детальная информация о ходе этих испытаний не разглашается.

Необходимо четко отработать все технические моменты, чтобы в часы пик вдруг не произошло сбой системы. Как только тестирование закончится, технология станет доступна всем пассажирам. По мнению Максима Ликсутова, в эпоху пандемии FacePay сыграет важнейшую роль - значительно сократит оборот наличных. Кроме того, позволит людям быстрее проходить в метро, не тратя времени на поиск «Тройки» или карты по карманам.

В том, что за безналом будущее транспорта, уверен первый замначальника Московского метрополитена Роман Латышов. «Уже сейчас в каждом вестибюле подземки работают турникеты с возможностью бесконтактной оплаты, в том числе с помощью смартфона. Всего в метро их 886», - рассказал он. Для тех, кто выбирает безнал, проводятся скидочные акции, да и сам процесс стал удобнее. Например, «Тройку» теперь можно удаленно пополнять в приложении «Метро Москвы». В итоге в 2020 году количество безналичных оплат в метро превысило показатели 2019-го на 77 процентов и составило 53 миллиона. А доля безналичных платежей в билетных автоматах за тот же период выросла с 44 до 55 процентов. Соответственно и в приложении «Метро Москвы» количество таких транзакций выросло с 1,9 до 2,7 миллиона. Вероятнее всего, введение FacePay еще больше увеличит популярность безналичных оплат и позитивно скажется на антиковидной безопасности транспорта.

<https://rg.ru/2021/01/31/reg-cfo/biometricheskaia-oplata-proezda-v-moskovskom-metro-zarabotaet-k-koncu-goda.html>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.01.29; ПО СТССТВЕННОЙ НАДОБНОСТИ; МВД ДОРАБОТАЛО ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ ИЗЪЯТИИ ДОКУМЕНТОВ ЗА НЕИСПРАВНОСТИ В АВТОМОБИЛЯХ

МВД доработало законопроект, позволяющий ГИБДД приостанавливать действие диагностической карты неисправных транспортных средств и изымать у водителей свидетельства о регистрации (СТС). Уточняется, что новый запрет будет применяться «незамедлительно» после выявления нарушений. Инспекторы, по сути, получают право направлять водителей на «неограниченное количество внеочередных ТО», считают эксперты, и каждый раз за это придется платить.

“Ъ” ознакомился с новой версией поправок к законам «О безопасности дорожного движения» и «О техническом осмотре», которые МВД доработало по итогам обсуждений в рамках «регуляторной гильотины». Первая редакция полицейским ведомством была представлена в конце 2020 года (см. “Ъ” от 7 декабря). Суть поправок сводилась к тому, что инспекторы смогут приостанавливать действие диагностических карт (необходимы для получения ОСАГО) через процедуру «запрещение эксплуатации транспортных средств» при наличии выявленных неисправностей транспортного средства. Если в течение 72 часов поломка не устранена, изымается СТС.

В новой редакции уточнено, что эксплуатация неисправного автомобиля будет запрещаться «незамедлительно», за исключением случаев, когда ремонт можно произвести на месте.

К примеру, перегоревшую лампу можно будет поменять, пока инспектор пишет протокол по ст. 12.5 КоАП (штраф 500 руб.). В этом случае процедура «запрета эксплуатации» не применяется. Изначально МВД планировало установить в законе запрет движения при неисправных тормозах, рулевом управлении, неработающих фарах ночью и неработающих дворниках в дождь. Однако такой запрет есть и сегодня в ПДД и КоАП. В новой редакции дублировать его не стали. При неисправных рулевом управлении, тормозах или сцепном устройстве автопоезда, как и сейчас, помимо штрафа будет применяться еще и эвакуация транспортного средства на спецстоянку (предусмотрено ст. 27.13 КоАП).

Владельцу отводится 72 часа на ремонт и прохождение «внеочередного техосмотра». Если проверка проведена в срок, данные от оператора ТО автоматически будут переданы в единую информационную систему техосмотра ЕАИСТО МВД. После этого запрет снимается, и машина допускается к движению «незамедлительно» (этой фразы не было в первой редакции).

Если по истечении трех суток техосмотр не пройден, при этом автомобиль продолжает участвовать в дорожном движении, инспекторы изымают у водителя СТС: порядок изъятия будет закреплен постановлением правительства.

Инспектор в течение суток с момента наложения запрета должен внести соответствующие данные в ЕАИСТО (раньше срока не было).

Доработанный документ будет направлен в правительство. Перечень неисправностей, при которых будет применяться процедура, опишут в приложении к ПДД. Мелкие нарушения, следует из пояснительной записки к законопроекту, к примеру отсутствие аптечки, неисправные противотуманные фары или стояночные огни, отсутствие опознавательных знаков («Перевозка детей», «Крупногабаритный груз» и т. д.), туда не войдут. На подготовку подзаконных актов МВД возьмет полгода после вступления в силу закона.

Участие в процедуре подтверждения устранения неисправностей – «большое подспорье» для операторов ТО, считает председатель совета директоров группы компаний «Техностайл» Раппа Ахъядов, но, добавляет он, многое зависит от тарифов.

Сегодня, напоминает эксперт, цены рассчитываются на основании устаревшей и не устраивающей рынок методики 2012 года. Федеральная антимонопольная служба с июля 2020 года обещает разработать новую, но документ до сих пор не представлен. «Сам по себе механизм проверки на дорогах, запрета эксплуатации, внеочередного ТО, изъятия СТС позитивно скажется и на безопасности движения», – считает господин Ахъядов. При этом, продолжает он, нужно продумать механизм на тот случай, если при внеочередном ТО (проверке того, что уже ремонтировали) техэксперт выявит другие неисправности, из-за которых также возможен запрет эксплуатации, у оператора должно быть право приостанавливать действие карты и отправлять машину на ремонт.

Против законопроекта выступает Ассоциация международных автомобильных перевозчиков АСМАП (президентом является глава думского комитета по транспорту Евгений Москвичев). Для проверки неисправностей, как правило, нужны «контрольно-диагностическое оборудование и средства измерения», пишет организация в своем заключении. Оснастить инспекторов «набором такого оборудования практически нереализуемо при проведении контроля непосредственно на дороге», считают в АСМАП, это потребует «существенных финансовых затрат».

По сути, сказано в заключении, вводится возможность проведения «неограниченного количества» внеочередных ТО, причем каждый раз платного, что «приведет к дополнительным финансовым затратам и негативно отразится на транспортных компаниях».

Предлагаемая МВД система тесно связана с масштабной реформой ТО, которая заработает с 1 марта этого года. К этому моменту МВД должно полностью перезапустить ЕАИСТО (в нее вложено 80 млн руб.): получить диагностическую карту будет невозможно без передачи в ЕАИСТО фотографий машины, приехавшей на проверку, с координатами. Сама карта станет электронной и будет подписана усиленной квалифицированной подписью.

<https://www.kommersant.ru/doc/4663827???tg>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВАЛЕРИЙ БУДУМЯН; 2021.01.29; ИЗДАЛЕКА ВИДИТСЯ ЯСНЕЕ; ПЕРЕХОД НА ДИСТАНЦИОННЫЙ КОНТРОЛЬ ТРАНСПОРТА СТИМУЛИРОВАЛА ПАНДЕМИЯ

В Москве состоялась отраслевая конференция «Дистанционный контроль - шаг вперед», организованная Федеральной службой по надзору в сфере транспорта (**Ространснадзор**). Участники дискуссии обсудили изменения в контрольно-надзорной деятельности, которые ожидаются в 2021 году.

В частности, речь шла о специфике дистанционного контроля, как будет организована работа **Ространснадзора** в связи с вступлением в силу с 1 июля 2021 года Федерального закона «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» № 248-ФЗ.

Руководитель **Ространснадзора Виктор Басаргин** отметил, что пандемия внесла существенные коррективы в работу контрольно-надзорных органов. Подтверждением тому является статистика: если по итогам 2019 года службой были проведены 39 тыс. проверок, то итоги 2020 года - только 13 тыс. Поэтому дистанционные формы контроля стали в минувшем году как никогда актуальными.

«Дистанционный формат имеет ряд преимуществ как для государственных инспекторов службы, так и для проверяемых организаций. В дистанционном формате, как показывает практика, сотрудники не отвлекаются от своей основной деятельности. Кроме того, увеличивается время на сбор запрашиваемых документов».

Виктор Басаргин

В 2019 году **Ространснадзором** был запущен пилотный проект по использованию дистанционного контроля на водном транспорте. Цель эксперимента - организация системы, позволяющей службе дистанционно, без взаимодействия с предприятиями водного транспорта, осуществлять непрерывный мониторинг исполнения субъектами надзора обязательных требований. В том числе международных договоров, соглашений в рамках торгового мореплавания. Результаты пилотного проекта показали, что порядка 90% субъектов водного транспорта в скором времени будут выведены из системы плановых проверок.

В рамках межведомственного взаимодействия **Ространснадзора** и ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации» сотрудниками госавианadzора осуществляется дистанционный контроль за использованием воздушного пространства коммерческими перевозчиками, эксплуатантами авиации общего назначения, в том числе пилотами частных воздушных судов.

В 2019 году осуществление дистанционного контроля в авиации проверялось по всем направлениям. В процессе приняли участие **Минтранс России, Ространснадзор, Росавиация**, представители таможенной службы, МВД, ФСБ. В результате, если исходить из 100-балльной оценочной системы, то дистанционный контроль в отечественной авиации получил 95 баллов, став одним из лучших среди подобных систем в авиации государств - участников ИКАО.

Одна из задач, связанная с перспективой развития дистанционного контроля, - объединение в единое целое трех составляющих: **Росавиации, Ространснадзора** и информационных систем авиакомпаний, что позволит в режиме реального времени, реального полета видеть все риски.

Такая практика повысит безопасность полетов, эффективность деятельности контрольно-надзорного органа без дополнительного увеличения личного состава и какого-либо финансового обременения со стороны проверяемых лиц.

В рамках реализации федеральной целевой программы по поддержанию, развитию и использованию системы ГЛОНАСС в **Ространснадзоре** создается аппаратно-программный комплекс, основное назначение которого - автоматизация деятельности

подразделений службы в части обеспечения дистанционного контроля за автомобильными перевозками опасных грузов и пассажиров. Система позволяет оперативно получать информацию о транспортном средстве, его местоположении, наличии разрешительных документов, имеющихся нарушениях и т. д. Подключение новой технологии на основе ГЛОНАСС начнется с 2022 года. Согласно прогнозам в результате внедрения технологий искусственного интеллекта ожидается сокращение нарушений законодательства РФ в сфере транспорта на 15%.

В недалекой перспективе начнется работа по внедрению цифровых технологий при осуществлении перевозок железнодорожным транспортом. В результате тестирования одной из технологий появилась возможность в реальном времени проверять наличие лицензии на местах погрузки и разгрузки опасных грузов.

Как отметил **Виктор Басаргин**, в течение 2021 года процесс выдачи лицензий по всем направлениям перейдет в режим электронного взаимодействия посредством единого портала госуслуг.

<https://transportrussia.ru/razdely/it-tehnologii/6066-izdaleka-viditsya-yasnee.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕЛИЗАВЕТА КАРПОВА; 2021.01.29; ДО ВСТРЕЧИ В АУДИТОРИЯХ!; КАК В МГТУ ГА НАЛАЖЕНО СОТРУДНИЧЕСТВО С ИНОСТРАННЫМИ ПАРТНЕРАМИ

Развивая систему подготовки кадров в современных условиях, важно помнить в том числе и о том, что каждому университету необходимо развивать международные связи. О том, как налажено международное сотрудничество в одном из ведущих транспортных вузов страны, корреспондент «ТР» побеседовал с ректором Московского государственного технического университета гражданской авиации Борисом Елисеевым.

- Борис Петрович, с какими странами и в каком формате на данный момент сотрудничает МГТУ ГА?

- В МГТУ ГА и филиалах учатся более 500 иностранных студентов из 35 стран мира. Всего в университете прошли обучение иностранные граждане из 74 государств. В последнее время стали поступать граждане США, ФРГ и Израиля.

Успешно окончили аспирантуру иностранные граждане из Монголии, Таджикистана, Марокко, Нигерии, Перу, Вьетнама, Китая, Алжира, Ирана, Армении, Казахстана, Чада. На 2021 год запланированы защиты диссертационных работ, подготовленных гражданами Алжира, Нигерии, Ирана и Канады.

В образовательной и научной деятельности мы имеем договоры с Главным управлением гражданской авиации Монголии, Институтом стипендий Анголы, Центром международных программ министерства образования и науки Республики Таджикистан, Школой подготовки летного и технического персонала Института гражданской авиации Кубы, а также с вузами-партнерами в Китае, Чехии, Словении, Латвии, Таджикистане, Азербайджане, Белоруссии, Узбекистане, Казахстане, Кот-д'Ивуаре, Иране, Вьетнаме, Израиле и Франции.

Наш университет входит в Ассоциацию транспортных вузов России и Китайской Народной Республики, а ваш покорный слуга является сопредседателем Ассоциации ректоров транспортных вузов России и Китая. К слову, недавно состоялось очередное видеозаседание этой ассоциации, организованное РУТ (МИИТ). Представители российских и китайских отраслевых университетов договорились встретиться и провести свой седьмой форум в Новосибирске в 2021 году, на базе Сибирского государственного университета путей сообщения.

- География и правда обширна. Каков обычный процесс налаживания подобных связей?

- Скажу откровенно, мы работаем, что называется, «точно». С конкретными вузами, авиапредприятиями и международными организациями. В транспорте вообще, а в

гражданской авиации в особенности, надо четко придерживаться избранного маршрута и экономить время.

В частности, в ходе двухдневного визита делегации МГТУ ГА в Таджикистан удалось провести рабочие встречи с первым заместителем министра образования и науки республики, заместителем директора Агентства гражданской авиации, ректором Таджикского технического университета имени М.С. Осими, директором Центра международных программ Таджикистана (ЦМП). Позже в Душанбе, на базе ЦМП, преподаватели МГТУ ГА провели тестирование более ста абитуриентов. В дальнейшем десять из них, наиболее успешных и талантливых, которые сумели показать блестящие знания в области математики и физики, по результатам вступительных испытаний были зачислены на 1-й курс нашего вуза.

Для меня лично очень большую роль играет обмен опытом с коллегами - ректорами транспортных вузов. Такие очень нужные совещания «без галстуков» периодически устраивают **Минтранс России** и Ассоциация высших учебных заведений транспорта. К сожалению, пандемия внесла свои коррективы в их проведение, однако, как видите, мы привыкли справляться и собственными силами.

- Известно, что для любой структуры гражданской авиации очень важным является сотрудничество с ее штаб-квартирой в Монреале. А в каком формате МГТУ ГА сотрудничает с Международной организацией гражданской авиации ИКАО?

- Здесь сразу же следует отметить, что МГТУ ГА с момента создания получил признание в самом важном вопросе - качестве подготовки специалистов в области воздушного транспорта. Учебные программы, реализуемые вузом, составляются с учетом рекомендуемой практики и документов Международной организации гражданской авиации. Мне несколько раз доводилось бывать в штаб-квартире ИКАО во время службы в ПАО «Аэрофлот», общаться с работниками секретариата. Так что тесный контакт практически не прерывался, что очень важно для организации эффективного взаимодействия.

Отмечу, что как ведущий вуз в области подготовки кадров по наземному обслуживанию воздушных судов МГТУ ГА включен в реестр ИКАО. Благодаря этому выпускники нашего университета могут работать практически в любом государстве мира и являются полноценными авиационными инженерами на международном уровне. К слову, две выпускницы нашего вуза, специалисты по безопасности технологических процессов в авиации, успешно трудятся в аппарате ИКАО. Так что сотрудничество налажено в полной мере!

- В 2021 году университет будет отмечать 50-летие. Международной деятельности уже больше 25 лет, но с чего все начиналось?

- Первый иностранный студент, гражданин Иордании, был зачислен в МГТУ ГА в 1992 году. Постепенно контингент иностранных студентов стал увеличиваться, и к концу 1993 года в университете был создан отдел по работе с иностранными студентами. В ходе дальнейших структурных преобразований был создан факультет обучения иностранных студентов, который с февраля 1997 года решал организационно-правовые вопросы пребывания и обучения иностранных граждан. После моего прихода на работу в университет в 2007 году пришлось провести серьезные организационно-кадровые изменения в системе организации международной деятельности. Мне кажется, нам удалось сделать ее более эффективной. В чем-то опирались на опыт работы международных служб ПАО «Аэрофлот».

- А кто взял на себя роль первопроходца и решился заняться организацией этой работы? Не пришлось ли приглашать специалистов со стороны?

- Нет, что вы! Руководителем международного направления тогда стала выпускница МАИ, опытный работник вуза Ирина Хурушвили. Она в короткий срок сумела создать и сплотить коллектив службы, организовала эффективное взаимодействие с внешними

структурами. Время подтвердило правильность выбора. В 2020 году теперь уже начальник управления международного сотрудничества МГТУ ГА Ирина Хурошвили была награждена медалью ордена «За заслуги перед отечеством» второй степени, которую вручил **министр транспорта РФ Виталий Савельев**.

- В 2021 году вузам России, в том числе и отраслевым, придется еще не раз столкнуться с последствиями пандемии. Что бы вы хотели пожелать читателям нашей газеты, многие из которых имеют непосредственное отношение к системе подготовки кадров?

- Во-первых, позвольте высказать глубокую благодарность руководству и коллективу редакции газеты «Транспорт России» за возможность периодически рассказывать о делах нашего вуза. А во-вторых, желаю всем читателям поскорее забыть о коронавирусной напасти, не позволяющей полностью расправить крылья гражданской авиации. И в-третьих, коллегам-ректором - вновь увидеть лица наших студентов, и российских, и иностранных. И наконец-то не на экране компьютера, а в университетских аудиториях!

<https://transportrussia.ru/razdely/transportnaya-infrastruktura/6065-do-vstrechi-v-auditoriyakh.html>

РОССИЯ 1 2021.01.29; РОСАВИАЦИЯ УТВЕРДИЛА СПИСОК СУБСИДИРУЕМЫХ МАРШРУТОВ НА 2021 ГОД. УТРО РОССИИ

Федеральное агентство воздушного транспорта утвердило список маршрутов на 2021 год, по которым будут продавать субсидированные авиабилеты! Полететь дешевле россияне смогут в города Дальнего Востока, Симферополь, Калининград и ряд других направлений. Кто претендует на льготные билеты, и сколько можно сэкономить на путешествии разбиралась Дарья Тиунова.

<https://www.vesti.ru/video/2263469>

ГТРК ПОМОРЬЕ, 31.01.2021 15:00; В СЕВЕРОДВИНСКЕ СОТРУДНИКИ ПОЛИЦИИ И РОСТРАНСНАДЗОРА ПРОВЕЛИ МАССОВУЮ ПРОВЕРКУ ВОДИТЕЛЕЙ ГРУЗОВИКОВ

Во время рейдов выясняли, как соблюдаются правила дорожного движения, нормы труда и отдыха, установлены или нет в большегрузах тахографы.

- Документы все в соответствии. Вопросов к Вам нет больше.

Вопросы водителям большегрузов задают прямо на выезде из Северодвинска. Помимо соблюдения общих для всех правил дорожного движения и технических требований, проверяют систему «ПЛАТОН», тахографы и путевые листы. У водителя этого фургона инспекторы сочли недействительным предрейсовый медосмотр. Его мужчина прошел онлайн.

Дамир Набиев, водитель:

- Вы его как-то дистанционно проходите? - Да, в онлайн режиме. - А как это происходит?

- Ну, под камерами. - А что Вы делаете? Что именно проверяете? - Давление, трубку и температуру.

На водителя и владельца автомобиля составлены протоколы. А этот тяжеловес двигался без системы «ПЛАТОН», а значит, на его большегруз не начислялась плата за движение по федеральным трассам.

Андрей Вепрев, заместитель начальника отдела автотранспортного и автодорожного надзора северного МУГАДН:

- Он был отключен. Он зарегистрирован в системе «Платон», но прибор на момент остановки данного транспортного средства был в выключенном состоянии, и плата не вносилась. Собственнику и владельцу транспортного средства грозит штраф административный в размере 5 тысяч рублей на первый раз, повторно - 10 тысяч рублей.

За время акции только не только в Северодвинске, но и по всему региону проверено почти 200 водителей. Из них 24 оказались нарушителями. Один большегруз был остановлен с

техническими неисправностями, при которых выезд на дорогу запрещен. А чаще всего водители грузовиков нарушают правила работы с тахографом.

Павел Ульянов, старший государственный инспектор отдела ГИБДД по г. Северодвинску:

- То есть, это либо отсутствие карты водителя, либо техническая неисправность тахографа. В данном случае, к административной ответственности привлекается как водитель, так и должностное лицо, осуществившее выпуск транспортного средства, индивидуальный предприниматель или юридическое лицо, осуществляющее эксплуатацию транспортного средства.

В прошлом году в Северодвинске по вине водителей большегрузов произошло 3 ДТП с пострадавшими. А еще в ходе профилактической акции под усиленным контролем инспекторов автобусы и их водители. Среди них так же не редки нарушения. В 2020 году по вине водителей автобусов только в Северодвинске произошло 2 ДТП с пострадавшими. 290 водителей пассажирского транспорта привлечены к административной ответственности.

<https://www.pomorie.ru/2021/01/31/60146a8eadf8658fff16c2d2.html>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.01.31; В РУКАХ КАЖДОГО: КАК ПОВЛИЯТЬ НА КАЧЕСТВО ДОРОГ В СТРАНЕ

Прошедшее под занавес 2020 года совместное заседание Госсовета и Совета по стратегическому развитию и национальным проектам еще раз подчеркнуло, что главная цель национальных проектов - улучшение качества жизни граждан нашей страны. Один из основных способов достичь нужного результата - ориентация на реальные потребности населения, среди которых и качество конкретных дорог. Помочь наладить обратную связь в сфере дорожного хозяйства должны новые цифровые инструменты гражданского участия.

Цифровой двойник дорог

В 2019 году, по данным ВЦИОМ, лишь 38% россиян были удовлетворены качеством дорог и только 23% знали, что в области дорожной инфраструктуры проводятся прорывные технологические изменения. В то же время за последний год 54% увидели, что государство стало уделять больше внимания дорожной сфере. Так, в 2020 году по **нацпроекту «Безопасные и качественные автодороги»** было построено и отремонтировано более 16,5 тыс. км дорог, а в нормативное состояние приведено 145 млн кв. м дорожного покрытия. Но еще совсем недавно возможность вовлекать граждан в эти масштабные мероприятия и контролировать качество работ отсутствовала.

Сегодня в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автодороги»** такая среда создается на базе системы контроля формирования и использования средств дорожных фондов (СКДФ), разработанной **Российским дорожным научно-исследовательским институтом (РосдорНИИ)**. Изначально система задумывалась как финансово-контрольный механизм, позволяющий понять, что каким образом и кем делалось на том или ином участке дороги. При этом, как напоминают в **Минтрансе РФ**, даже единой базы всех автодорог страны, а их более 1,5 млн км, до недавнего времени не было.

На региональном и федеральном уровнях был разрозненный бумажный учет, а на поиски ответственного за какой-нибудь отдаленный участок дороги могли уйти месяцы. Благодаря **нацпроекту** с начала 2019 года началось наполнение базы СКДФ первичной информацией об автомобильных дорогах и их состоянии. До конца 2020 года шли сверка и подтверждение сведений в регионах. На начало декабря в системе были данные о 100% федеральных дорог, о 92% региональных и 55% дорог местного значения.

С самого начала работы над СКДФ стало очевидно, что система может объединить различные слои информации и фактически стать цифровым двойником дорог. Она может

быть не просто источником информации о выделенном на тот или иной участок финансировании, а цифровой копией всего жизненного цикла дороги - от проектирования и стройки до содержания. А там, где налажен учет, будут и контроль, и обратная связь.

Стать партнером властей

Сейчас в рамках работы над СКДФ созданы открытый портал для граждан и четыре мобильных приложения, позволяющих прямо или опосредованно влиять на преобразования в дорожной сфере. В частности, в **РосдорНИИ** запланировали, что каждый определенный тип пользователя получит необходимый ему функционал для работы с системой. Это владельцы дороги, которые непосредственно работают со всеми данными. Это органы власти, для которых в большей степени интересны анализ рисков и аналитика. Это исполнители дорожных работ, которым важно контролировать ход и качество работы. Это перевозчики, которым нужно планировать маршруты, получать разрешения. И конечно, это общественные организации и граждане, без учета мнения которых дорожное строительство сегодня уже невозможно.

Следующим шагом по вовлечению граждан в управление состоянием дорог в стране должна стать интеграция СКДФ с разработками Агентства стратегических инициатив (АСИ). **РосдорНИИ** и АСИ сейчас совместно работают над едиными стандартами вовлеченности граждан в задачи повышения качества дорожно-транспортной инфраструктуры и единым индексом удовлетворенности жителей инфраструктурой российских городов. Речь идет о том, чтобы не просто наделить гражданина функцией контролера, а дать ему возможность стать партнером властей при проектировании и городских улиц и маршрутов, и трасс для дальних поездок. Реализовать идеи планируется на мультимедийной платформе «Моя дорога», которую власти намерены запустить в 2021 году в нескольких пилотных городах.

Платформа позволит гражданам получать всю первичную информацию о дороге и ее содержании. Кроме того, она будет агрегировать жалобы и обращения, формируя единый индекс удовлетворенности жителей дорогами. А также будет содержать обучающий и полезный контент, к примеру интересные туристические маршруты.

<https://национальныепроекты.рф/news/v-rukakh-kazhdogo-kak-povliyat-na-kachestvo-dorog-v-strane>

REGNUM; СТАНУЛЕВИЧ ВЛАДИМИР; 2021.01.30; ГДЕ, КТО И ЗАЧЕМ ПРОПУСТИЛ ТРИ НОРМАТИВНЫХ СРОКА РЕМОНТА ДОРОГ?

Дороги России вместе с особой категорией граждан признаны двумя главными бедами страны. Дороги Русского Севера беда в квадрате - и Севера, и России. Традиционные вопросы «Кто виноват?» и «Что делать?» ИА REGNUM задало **Игорю Пинаеву, директору «Архангельскавтодора»**.

Владимир Станулевич: Дороги Архангельской области в прошлые десятилетия пропустили три плановых срока капитального ремонта. Дорожное строительство было резервом всех остальных статей областного бюджета? «Архангельскавтодор» неубедительно просил денег, не работал с администрацией и депутатами?

Игорь Пинаев: Не совсем так. Нужно немного углубиться в историю. Автодорожная отрасль в нашей стране всегда недофинансировалась - в приоритете были железнодорожные и речные перевозки, а также авиация. Первой комплексной государственной программой по преобразованию региональной дорожной сети СССР - по ее созданию в том виде, в котором мы имеем ее сегодня, - была программа «Дороги Нечерноземья». Она была запланирована на 1988–1995 годы, но прервана в 1991 году в связи с распадом Союза. Тогда за несколько лет была построена региональная сеть дорог Архангельской области.

После этого создали дорожные фонды, куда крупные предприятия региона отчисляли процент с оборота. В Архангельской области этот процент был одним из самых высоких в России - спасибо тогдашним областным депутатам. Из этого фонда и выделялись средства на дороги, при этом средства фонда не были целевыми, то и дело отвлекались на социальные нужды области.

Средства дорожного фонда расходовались на строительство дорог, содержание же их финансировалось по остаточному принципу, примерно 12% от норматива. Поэтому межремонтные сроки были увеличены в два-три раза. Решалась первоочередная задача, дороги доводились туда, где их не было вообще, так как немногие райцентры нашей области соединены с железной дорогой. Сложно поверить, но даже дорога Архангельск - Москва, главная автотрасса Архангельской области, была сдана лишь в 1986 году! Приоритеты были другие - в области, например, почти не было железобетонных мостов. Так что начало 1990-х годов благодаря поддержке областных депутатов было очень благоприятным временем для дорожной отрасли.

Позже, когда дорожные фонды были отменены и денег не было почти совсем, дорожникам приходилось работать вплоть до бартера с лесниками. Я пришел работать в дорожную отрасль в 1998 году, отработал три месяца - и не получил ни копейки. Первую зарплату получать пришлось через год, после возвращения из армии. Так было!

Федеральные средства начали приходить в регион после поручений президента и **премьер-министра**. Чтобы их софинансировать, Архангельской области приходилось замораживать большинство других направлений дорожных работ. Субсидии закончились - региону приходилось привлекать кредиты. Некоторые из них до сих пор не закрыты. В приоритете была федеральная сеть дорог.

Потом ввели отчисления от акцизов на топливо, и лишь в 2012 году дорожный фонд был возрожден, деньги стали целевыми. Но средств на дороги все равно не хватает - область огромная.

Одним словом, ситуация с дорогами - это отражение государственной политики. Дорожная отрасль плоть от плоти процессов в стране, вся страна так жила. Лишь с началом национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в государстве появилась долгосрочная программа финансирования региональной сети автодорог. В отрасль пошли реальные деньги, и она начала меняться на глазах, ремонтироваться и реконструироваться. Хотя сфера содержания до сих пор серьезно отстает.

Архангельская область - тупик?

Владимир Станулевич: Архангельскую область часто называют тупиковой во многих смыслах. Какие дорожные коридоры через Архангельскую область открыты с запада на восток и с юга на север, какие планируются и какие надо открыть?

Игорь Пинаев: Долгое время в Архангельской области развивались лишь внутренние направления, у нас не было выхода ни на Карелию, ни на Коми. Появились они на наших глазах, и это показатель того, что подход к дорожной деятельности меняется. Сформировали внутреннюю дорожную сеть - появилась необходимость выхода на соседей. С Вологодской областью нас сегодня соединяют уже три дороги, есть проезд на Карелию и далее на Санкт-Петербург, несколько лет назад появилась качественная дорога на Сыктывкар. Так называемый Северный транспортный коридор уже есть, и мы занимаемся улучшением состояния дорог на этом направлении. В соседней Кировской области, где крепкая команда дорожников, ведутся работы в нашу сторону, надеюсь, скоро появится прямое сообщение и с этим регионом.

Перспективное для нас широтное направление Онега - Малошуйка, и далее на Карелию. Появится короткий путь из Архангельска в соседнюю республику с выходом на федеральную трассу «Кола» и далее - на Мурманскую область и Финляндию. Развитие широтных направлений - признак изменения менталитета, традиционно в нашем регионе

главным считалось направление с юга на север. Сегодня оно обеспечено, поэтому появляется интерес к контактам с соседями с запада и востока. Это понимают и в Москве - отсюда планы **Росавтодора** по принятию в собственность автодороги Чекшино - Куратово и направления на Онегу.

Что касается новых направлений, мы не можем рассуждать категориями «нужны - не нужны». В идеале все населенные пункты должны быть соединены круглогодичной дорожной сетью. Однако мы живем на Севере, и экономика выходит на первый план.

Огромной проблемой, например, остается почти полное отсутствие дорог по правому берегу Северной Двины. Посмотрите, река пересекает область по диагонали длиной 700 километров. При этом через Двину есть только три автомобильных моста - два в Архангельске и один - в Котласе. Нужно строительство нового моста, где-то в Виноградовском районе, с последующим соединением дорогами всего правого берега. Этот вопрос сейчас активно обсуждается. Также нужны мосты через Онегу, Мезень и Пинегу - нехватка мостов очень большая.

Нужна ли Карелии и Мурманску дорога из Архангельска?

Владимир Станулевич: В планах **Росавтодора** принять в 2029 году Онежское шоссе на федеральный баланс. Это готовый транспортный коридор к Мурманску или за границами области эту дорогу никто не ждет?

Игорь Пинаев: Действительно, благодаря личным усилиям губернатора Александра Цыбульского и его встрече с президентом Владимиром **Путиным**, которая состоялась в прошлом году, удалось, наконец, сдвинуть с мертвой точки вопрос реконструкции автодороги на Онегу с переводом ее в асфальтобетон. Мы начинаем реализацию этого огромного проекта уже в текущем, 2021 году, сейчас активно готовится проектная документация.

Что касается интереса Карелии и Мурманска к строительству этой дороги, необходима совместная взаимовыгодная работа. Сегодня в Карелии существует одна федеральная трасса, которая выводит в центр страны - и дороги, ведущие к **пунктам пропуска** на российско-финской границе. По большому счету интереса к дороге на Архангельскую область у них нет. Хотя перспективы у этого направления огромные, к его созданию высок интерес у скандинавских соседей.

Владимир Станулевич: Мост через Онегу также в планах **Росавтодора**. Где и каким он будет, сколько будет стоить?

Игорь Пинаев: Насколько мне известно, конкретных планов и проектов по строительству моста через Онегу пока нет. Однако если его строить, то оптимальным местом было бы строить его в районе Порога, рядом с железнодорожным мостом. Вся будущая дорога будет притянута к железнодорожной сети.

Владимир Станулевич: Гости Кенозерского национального парка в прошлом году столкнулись с проблемой переправы через Онегу. Рассматривались разные варианты дороги в парк - по мосту в Североонежске, строительство моста в Коневе. На чем остановились?

Игорь Пинаев: Да, эта проблема известна. С новым главой Плесецкого района мы прорабатываем несколько вариантов, где появится такой мост. Перспективно соединение нескольких участков дорог вдоль левого берега Онеги в одну автотрассу. Реальные варианты, помимо Афанасовской, где сейчас осуществляется переправа на Кенозерский парк, - строительство моста в районе Североонежска, либо со стороны Каргопольского района - со строительством моста через Кену.

В **нацпроекте** только 30% дорог Архангельской области

Владимир Станулевич: В национальный проект **БКАД** вошли только около 30% автодорог области - почему? Не поздно включить еще дороги, например Пинега - Мезень - Лешуконское?

Игорь Пинаев: Включить в **нацпроект** можно все что угодно, это определяет сам регион. Однако проектное управление подразумевает понимание имеющихся ресурсов. В **нацпроект** мы включали наиболее загруженные дороги с высокой интенсивностью движения. Кстати, дорога до Пинеги как раз включена в **нацпроект**, и активные работы на этом направлении начнутся уже в этом году. А вот дальше - интенсивность около 150 автомобилей в сутки. Если дороги Мезени и Лешуконья не включены в **нацпроект**, не значит, что работы на них проводиться не будут. Существуют другие источники финансирования, помимо средств **нацпроекта**. Будем приводить дорогу в норматив в рамках работ по содержанию.

Владимир Станулевич: Все три областных ДРСУ приватизированы. Вы, как я слышал, были против, но это случилось. Какие аргументы были за приватизацию?

Игорь Пинаев: Не совсем так, 100%-ный пакет акций АО «Котласское ДРСУ» остался у области. Действительно, я был против приватизации областных дорожных управлений. Считаю, что содержанием автомобильных дорог должны заниматься государственные предприятия или предприятия с госучастием, так как эта сфера связана с социальной миссией обеспечения проезда. Это стратегические вещи. Аргумент для приватизации дорожных управлений был один - пополнение областного бюджета. Это решение было принято сверху и от нас не зависело.

Владимир Станулевич: Приватизированные ДРСУ в руках одного собственника?

Игорь Пинаев: Собственники у предприятий, работающих на нашей сети, разные. Мы вообще не должны и не управляем политикой подрядных организаций - будь они даже с государственным участием. Взаимодействие осуществляется в рамках договорных отношений и государственных контрактов.

Не сказал бы, что после приватизации предприятий возникли какие-то серьезные проблемы. Были скорее трудности психологического характера - возникла необходимость перестроить отношения на иные рельсы, более четко, детально прописывать формулировки в контрактах и тщательнее контролировать выполнение работ. Мы понимаем, что для частного предприятия главное - это извлечение прибыли. Для этого и создается любое предприятие, кто бы ни был в нем собственником. Другое дело, как эффективно для собственника она извлекается.

Ледовые переправы - вымирающий вид?

Владимир Станулевич: Климат теплеет, ледовые переправы встают в феврале, поселения «за рекой» недоступны по 3–4 месяца в году. Вместо ледовых переправ надо придумывать что-то другое или срок их службы продлевается новыми техническими решениями?

Игорь Пинаев: Изменения климата - вопрос спорный. В этом году, например, мы видим привычную северную зиму, все работы на ледовых переправах проходят в графике. Хотя и десять лет назад случалось, что проезд на Мезень был закрыт всю зиму, и район был оторван от большой земли. По технологии устройства ледовых переправ сложно придумать что-то кардинально новое. Несколько лет назад мы экспериментировали с геосеткой, которая улучшала проезд, но которую потом уносило течение. Для решения проблемы необходимо строить больше капитальных мостов, но Вы знаете, какие широкие есть реки, и сколько их в области. Нужно четкое понимание того, где действительно без моста никак, а где можно обойтись и ледовой переправой.

Владимир Станулевич: «Архавтодор» планирует заказать типовой проект однопролетного металлического моста для малых рек?

Игорь Пинаев: Типовые проекты есть, и не обязательно такие мосты должны быть однопролетными и металлическими. Они могут быть разными. По большому счету такой проблемы не существует - двух одинаковых рек нет. Поэтому необходимость в типовых проектах не столь велика - иногда дешевле разработать новый проект, типовой мост может оказаться куда дороже. К тому же для малых рек сегодня мы все чаще используем арочные конструкции.

Владимир Станулевич: Есть ли в Архангельской области вечная мерзлота и как дорожники борются с ее таянием?

Игорь Пинаев: В нашем регионе вечной мерзлоты нет. Когда мы работали в НАО, между слоем мерзлоты и нижним слоем земполотна приходилось делать прослойку из торфа. Сейчас для этого используются современные теплоизоляционные материалы.

Владимир Станулевич: В начале 2020 года была беда с лесными дорогами-зимниками - температуры не позволяли лесозаготовителям их использовать. Вы видите техническое решение этой проблемы? «Архавтодор» может помочь лесникам?

Игорь Пинаев: На самом деле, вариантов здесь много, можно построить любую дорогу - хоть асфальтобетонную. Но нужно понимать, что зимник - это самое дешевое решение проблемы, все остальные ведут к повышению себестоимости продукции лесозаготовителей. Сегодня некоторые предприятия ЛПК возвращаются к традиционному речному сплаву, начинают вкладывать в дноуглубление Северной Двины и перевозку баржами. Однако сроки навигации в Архангельской области довольно короткие. В советское время использовали молевой сплав - спускали бревна по рекам, собирали их в устьях рек в плоты и далее пускали плотоведами. Потом система была нарушена, прекратились плановые работы по дноуглублению, реки начали мелеть и т. д. Сейчас все восстановить очень сложно - создается долго и по крупицам, а рушится разом.

Асфальт как в Москве, но «одежда» толще

Владимир Станулевич: Срок службы дорожного покрытия на Севере короче, чем в средней полосе? Дорожники продлевают его современными технологиями?

Игорь Пинаев: Нет разницы между сроком службы дорожного покрытия в Архангельской области или в Московской. Да, существуют дорожно-климатические зоны, мы относимся ко второй - но к ней же, повторяюсь, относится и Москва, и еще процентов 40 территории России. Хотя новые ГОСТы на проектирование асфальтобетонной смеси уже более привязаны к регионам, в-первую очередь в части применяемых битумных вяжущих, а во-вторую - для того, чтобы использовались местные инертные материалы. Но в целом покрытие везде одинаковое.

Другое дело, что конструкция дорожного пирога рассчитывается с учетом того, что мы живем на севере. Тут действительно - дорога в Краснодарском крае и в Архангельской области - это две разные дороги. У нас необходимо, например, укладывать серьезный дренарующий слой, чтобы учесть глубину промерзания. Если на юге километр дороги строят в пределах стоимости в 12–13 миллионов, то мы дешевле 40 миллионов ничего сделать не можем. Потому что на юге хватит 15–20 сантиметров щебеночно-песчано-гравийной смеси. Нам же, чтобы дорога стояла, приходится возводить насыпь на метр-полтора, и конструкция дорожной одежды намного толще.

Владимир Станулевич: Дорога от М-8 на Котлас в 2023 году принимается на федеральный баланс? Что в связи с этим изменится?

Игорь Пинаев: В первую очередь - финансирование. Безусловно, ресурсов у **Росавтодора** для содержания дороги и приведения ее в норматив гораздо больше, чем у региона. А с изменением финансирования качественно изменится и состояние дороги. Для области это благо - высвобождающиеся средства будут направлены на другие дороги.

Владимир Станулевич: Как идут дела с выходом на шоссе Вологда - Санкт - Петербург с дороги на Каргополь?

Игорь Пинаев: Это направление уже передано в федеральную собственность, поэтому ваш вопрос лучше адресовать УпрДор «Холмогоры», новому собственнику данной автодороги.

Буторинские дороги пронзили болота

Владимир Станулевич: Руководитель Устьянской лесной компании Владимир Буторин рассказал о дорогах, которые его компания строит в Пинежском и Лешуконском районах -

через болота и леса. Там есть решения, которым Вы позавидовали? Какие проблемы в интересах населения, кроме производственных задач УЛК, они решили?

Игорь Пинаев: Завидовать можно объему выполненных УЛК работ, они строят по несколько сотен километров в год. А технологии используют обычные. Специалисты компании часто советовались с нами, в том числе по поводу использования тех или иных технологий. Но считать лесную дорогу полноценной дорогой общего пользования все-таки нельзя. Ее главное предназначение - обеспечение вывозки леса в определенный период. Наши дороги строятся, конечно, более капитально.

Несомненно, эти транспортные пути обогащают областную дорожную сеть - вы знаете, например, о том, что многие нынешние региональные автотрассы Архангельской области - вчерашние технологические дороги. Все лесные компании, с которыми мы активно работаем в регионе, идут навстречу населению и разрешают использовать их для движения частных машин. Например, местными жителями активно используется дорога от Карпогор до реки Вашки в Лешуконском районе.

Что сказать **Мишустину**?

Владимир Станулевич: Представьте, произошло чудо, и по работе Вас принял **председатель правительства РФ Михаил Мишустин**. О чем Вы его попросите?

Игорь Пинаев: Конечно, переговоры на столь высоком уровне в компетенции губернатора. Мы работаем в единой команде, поэтому возможность донесения потребностей дорожной отрасли Поморья до федерального руководства есть. Но если предположить возможность встречи с председателем правительства, то, думаю, я поднял бы вопрос необходимости баланса между реализацией **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** и текущей деятельностью, прежде всего работами по качественному содержанию сети региональных дорог. Многие регионы говорят о том, что с реализацией капиталоемких объектов, куда вкладывается большая часть средств, все остальные виды работ отходят на второй план и страдают от недофинансирования. У себя в регионе мы пока с этим справляемся, однако тенденция такая есть.

Конечно, в перспективе необходимо обеспечение 100% норматива финансовых затрат по содержанию региональных автодорог, как это было сделано ранее с федеральными автотрассами. В результате если по федеральной сети уже 87% протяженности автодорог полностью соответствуют нормативу, то по региональной сети страны всего около 40%. Мы можем качественно работать по **нацпроекту**, ремонтировать и реконструировать региональную дорожную сеть. Однако при этом нельзя потерять те дороги, которых **нацпроект** не коснулся, но которые требуют постоянной, системной и полноценной заботы. Ремонтируя одно - не потерять все остальное.

<https://regnum.ru/news/3177685.html>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.01.29; В РЕСПУБЛИКЕ АЛТАЙ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ 120 КМ ДОРОГ

В Республике Алтай в 2020 году по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** привели в нормативное состояние более 120 км дорожного полотна. Работы выполнены в полном объеме на 45 объектах.

По итогам года в республике отремонтировано порядка 109 км региональных трасс и 11,2 км городских магистралей. Специалисты привели к нормативу более 60,5 км асфальтобетонного полотна и почти 50 км щебеночного покрытия на дорогах регионального значения. Одним из значимых мероприятий стал ремонт участка региональной трассы Бийск - Турочак - Верх-Бийск протяженностью более 17,5 км.

Подрядная организация восстановила основание дороги от села Дмитриевка до райцентра Турочак, укрепила обочины, уложила выравнивающий и верхний слой асфальтобетонного покрытия, нанесла разметку термопластиком с применением стеклошариков. Кроме того,

благодаря высоким темпам и располагающим погодным условиям дорожники досрочно выполнили все предусмотренные контрактом виды работ на подъезде к Горно-Алтайску и в черте села Чемал, хотя ранее предполагалось завершить их лишь в 2021 году.

При ремонте уделяли большое внимание сохранности дорог. В 2020 году современные технологии применяли на 14 региональных объектах. Специалисты укладывали асфальтобетон, устойчивый к образованию колеи, укрепляли основание методом холодной регенерации, на пешеходных переходах наносили разметку термопластиком.

В Горно-Алтайской агломерации отремонтировали 11,2 км улично-дорожной сети, специалисты также заменили инженерные коммуникации. В столице республики обновлен участок улицы Колхозной от Фрунзе до Вербицкого, отремонтировано дорожное полотно на улице Вербицкого от Колхозной до автобусной разворотной площадки.

Также привели в нормативное состояние улицы Кирова, Чкалова, Ленина, Чапаева и другие. Кроме того, на автомобильных дорогах Республики Алтай установлено четыре стационарных комплекса фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения в Усть-Канском, Чемальском, Шебалинском и Майминском районах.

Сегодня доля автодорог регионального значения в нормативном состоянии составляет 22,9%, показатель по дорожной сети Горно-Алтайской городской агломерации - 64,1%.

<https://национальныепроекты.рф/news/v-respublike-altay-otremontirovali-120-km-dorog->

ТАСС; 2021.01.31; ДЛЯ ПОЕЗДОК НА КУРОРТ ПРИЭЛЬБРУСЬЕ В КАБАРДИНО-БАЛКАРИИ ЗАРАБОТАЛА СИСТЕМА ЕДИНОГО БИЛЕТА

Система единого билета, включающая проезд на поезде или самолете и автобусе, заработала для поездок на горнолыжный курорт Приэльбрусье в Кабардино-Балкарской Республике с 31 января. Нововведение поможет улучшить логистику и сократить время в пути, отмечают представители региональной власти и туристов.

Курортная зона на Эльбрусе расположена в 150 км от Нальчика и в 186 км от аэропорта Минеральные Воды. Общая протяженность трасс - 12 км с перепадом высот до 1,5 км. На трассах курорта возможно катание лыжников и сноубордистов различного уровня подготовки. Ежегодно на курорт съезжаются сотни тысяч любителей активных видов отдыха.

Ранее в АНО «Единая транспортная дирекция» **Министерства транспорта РФ** сообщили, что единые билеты с пересадкой на железнодорожном вокзале и в аэропорту Минеральные Воды по направлениям Нейтрино, Эльбрус, Тегенекли, Байдаево, Иткол, Чегет, Терскол, Азау поступили в продажу 22 января. Оформить единый билет «поезд + автобус» можно в кассах любого железнодорожного вокзала, на **сайте ОАО «РЖД»**. Билет «самолет + автобус» оформляется через агентскую сеть Транспортной клиринговой палаты.

Больше туристов

Введение системы единого билета позволит увеличить турпоток в регион, отмечают опрошенные ТАСС эксперты. Как рассказал ТАСС министр курортов и туризма КБР Мурат Шогенцуков, вопрос запуска регулярных автобусных рейсов в район Приэльбрусья стоял давно. «Отдыхающие добирались с пересадками или вынуждены были заказывать трансфер, многие говорили о том, что готовы воспользоваться общественным транспортом при его наличии. [Введение системы единого билета] удобно тем, что у туриста есть гарантированная возможность спланировать свое путешествие и беспрепятственно добраться в Приэльбрусье», - сказал он.

По его мнению, это интересно в первую очередь индивидуальным путешественникам со своим инвентарем, так как в легковую машину такси, к примеру, сложно вместить лыжи или сноуборд. «Компании также с удовольствием воспользуются услугой. Уже есть

вопросы со стороны туроператоров, которые формируют туры для групповых поездок», - отметил Шогенцуков. Он также добавил, что прорабатывается возможность трансфера на автобусах внутри курорта для поездки до мест катания.

Глава администрации Эльбрусского района, где расположен курорт, Каншаубий Залиханов сообщил ТАСС, что сейчас приезжающие заранее бронируют номера в гостиницах и заказывают трансфер через отели. «Для большого количества [отдыхающих] введение новой системы будет очень удобно, особенно для тех, кто приезжает впервые. Таким образом можно будет привлечь больше туристов в Приэльбрусье», - подчеркнул он.

Как уточнили ТАСС в **пресс-службе** АНО «Единая транспортная дирекция», сейчас запускаются два ежедневных рейса из Минеральных Вод, но в дальнейшем их число могут увеличить. Один рейс отправляется от железнодорожного вокзала в 07:45 мск, другой - от аэропорта в 11:45. мск «Это время состыковано с основным потоком туристов, большинство приезжают именно в это время. Но далее это все будет корректироваться в зависимости от спроса, будет добавляться либо время, либо количество автобусов», - сказали в **пресс-службе**, отметив, что сейчас наблюдается повышенный спрос на такие билеты.

Прорабатываются и другие маршруты: Минеральные Воды - Домбай, Минеральные Воды - Архыз, Невинномысск - Архыз и Невинномысск - Домбай. «[Запуск рейсов] Нальчик - Приэльбрусье, таких же как сейчас из Минеральных Вод, планируется в течение этого года», - уточнили в **пресс-службе**.

Гендиректор АО «Курорт Эльбрус» Хиса Беккаев также поддержал идею расширения маршрутов и увеличения числа рейсов. «Подстраивать свой авиарейс или прибытие поезда под расписание трансфера, предусмотренного системой единого билета, может быть не всегда удобно. Поэтому необходимо будет добавить число таких рейсов», - пояснил Беккаев.

«Бесшовный» проезд

В **пресс-службе** АО «Курорты Северного Кавказа», под управлением которого находятся курорты «Ведучи» (Чечня), «Архыз» (Карачаево-Черкесия) и «Эльбрус» (Кабардино-Балкария), рассказали, что компания совместно с оператором перевозок с начала декабря прошлого года также запустила аналогичную услугу «бесшовного проезда» до Приэльбрусья, когда турист покупает в одном пакете билеты на самолет или поезд и проезд в автобусе. «Возможность купить «бесшовные» билеты на наши курорты Архыз и Эльбрус появилась уже в начале зимнего сезона 2020/2021, такой единый билет призван упростить гостям планирование поездки на курорт», - сказал собеседник агентства.

Как пояснили в АО «Курорты Северного Кавказа», при наличии единого билета туристу «не требуется совершать лишних действий, чтобы состыковать все этапы поездки». «Чем проще добраться, тем больше людей будут готовы к такой поездке», - подчеркнули в **пресс-службе**, добавив, что по данным FlyBusTeam, с начала декабря средний прирост по перевезенным пассажирам составляет +30% ежемесячно.

Туристы также отмечают удобства такого сервиса. Как рассказала ТАСС Анастасия Вогау, она впервые приехала на курорт с компанией в составе более 20 человек: сначала группа прилетела на самолете из Москвы в Минеральные Воды, где им пришлось ждать трансфер, который они приобрели заранее отдельно от авиабилета. «Конечно, возможность приобрести сразу авиабилет и билет на автобус была бы для нас предпочтительнее. Мне кажется, что это очень удобно и может привлечь еще больше отдыхающих в Приэльбрусье», - сказала она.

<https://tass.ru/obschestvo/10587615>

ТАСС; 2021.02.01; ТАРИФ СИСТЕМЫ «ПЛАТОН» С 1 ФЕВРАЛЯ УВЕЛИЧИЛИ ДО 2,34 РУБЛЯ ЗА 1 КМ

Тариф системы взимания платы с большегрузов «Платон» с 1 февраля 2021 года проиндексирован на 14 копеек и составляет 2,34 рубля за километр.

Размер индексации оказался ниже изначально прогнозируемого. Ранее в **Минтрансе РФ** сообщали о возможном повышении тарифа до 2,35 рубля за километр.

В министерстве также уточняли, что индексация тарифа системы «Платон» будет проводиться с 1 февраля каждого календарного года на размер годовой инфляции, согласно прогнозам, примерно на 4%.

На сегодняшний день в госсистеме зарегистрировано свыше 1,420 млн большегрузов, в федеральный дорожный фонд перечислено более 126 млрд рублей. Также почти 7 млрд рублей перечислено за счет штрафов с нарушителей.

В 2020-2022 годах **Росавтодор** направляет эти средства на капитальный ремонт федеральных автодорог. В частности, в 23 регионах проводятся работы по расширению с двух до четырех полос движения 600 км автодорог, а в 44 регионах - капитальный ремонт более 100 мостов и путепроводов.

<https://tass.ru/ekonomika/10590657>

ТАСС; 2021.01.30; ПАССАЖИРЫ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА В ЛЕНОБЛАСТИ СМОГУТ ОПЛАЧИВАТЬ ПРОЕЗД КАРТОЙ «ТРОЙКА»

Транспортная карта «Тройка» будет доступна для оплаты проезда в Ленинградской области в 2021 году. Об этом сообщается в субботу в официальном Telegram-канале столичного департамента транспорта.

«Карта «Тройка» появится в Ленобласти. Об этом договорились правительство Ленобласти и Москвы в ходе рабочей встречи. Проект планируется реализовать в этом году», - говорится в публикации.

Там уточняется, что москвичи и жители других регионов, где появится карта «Тройка», смогут пользоваться городским транспортом Ленинградской области. Поездки в регионе станут дешевле, у жителей появится возможность пользоваться программой лояльности и городскими сервисами.

«Мы запустили проект «СберТройка» осенью 2020 года. За это время в регионах, где внедрили проект, увеличилась прозрачность перевозок, пассажиры получили возможность пополнять карту онлайн через личный кабинет приложения, пользоваться широкой программой лояльности», - сказал заммэра Москвы Максим Ликсутов, чьи слова приводятся в публикации.

Он добавил, что карта «Тройка» действует в Москве с 2013 года, за это время она стала целой экосистемой, по ней можно не только проехать на транспорте, но и пройти в музеи и на катки, получить бонусы в кафе и магазинах. Теперь жители Ленинградской области получают весь функционал столичной билетной системы. При этом, все тарифы на проезд устанавливает регион.

«Транспортная карта дает возможность очень четко понимать передвижения, объем поездок и расчет компенсаций перевозчикам. Система позволяет быстро увидеть, где нужны автобусы большей вместимости, а где пора сокращать интервал движения пассажирского транспорта», - приводятся в сообщении слова губернатора Ленинградской области Александра Дрозденко.

<https://tass.ru/obschestvo/10586507>

РАДИО СПУТНИК; 2021.01.29; ПРИСТЕГИВАТЬСЯ ОБЯЗАТЕЛЬНО: НЕЙРОСЕТЬ БУДЕТ ВЫИСКАВАТЬ НАРУШИТЕЛЕЙ ПДД

В Подмоскovie нейросеть учится выявлять водителей и пассажиров, не пристегнутых ремнями безопасности. Когда можно ждать штрафов за это нарушение, рассказал в

интервью радио Sputnik представитель компании-оператора систем фотовидеофиксации Михаил Родионов.

Автомобилистов, не пристегнутых ремнями безопасности, на дорогах Подмосковья начали выявлять с помощью камер. Пока это делается в тестовом режиме. Данные с камер поступают к разработчикам нейросети, которая должна будет автоматически определять нарушения. С помощью фотографий, где явно зафиксировано отступление от правил, планируется научить искусственный интеллект отличать машины нарушителей и отправлять информацию об этом в ГИБДД.

Заместитель генерального директора, операционный директор «МВС Групп» (оператора систем фотовидеофиксации в Московской области) Михаил Родионов в интервью радио Sputnik объяснил, как именно происходит «тренировка» нейросети.

«Камера фиксирует переднюю часть автомобиля – водителя и пассажира, а также пристегнуты ли ремни безопасности. Мы отбираем материалы, где четко видно нарушение – ремень не пристегнут. Он должен быть хорошо различим на фоне одежды водителя или пассажира. И показываем такие материалы нейросети, которая «учится» отличать нарушителей», – пояснил специалист.

Дополнительные камеры, которые будут настроены на фиксацию лишь ремней безопасности, по словам Родионова, не потребуются: уже сейчас на дорогах общего пользования в Подмосковье камеры видят все автомобили, которые проезжают в течение дня – а это два миллиона проездов. Требуется лишь обновить программное обеспечение и обучить искусственный интеллект выполнению новых задач.

«Мы – за полную информацию, которая предоставляется водителям. Камеры устанавливаются в местах так называемых очагов ДТП, то есть там, где водителя может подстеречь большая опасность. Поэтому если камера фиксирует, например, движение по полосе для маршрутного транспорта, то это значит, что именно в этом месте водителю нужно быть более внимательным. Точно так же, как камера, фиксирующая скорость автомобиля, установлена на том участке, где превышать ее более опасно, чем на других отрезках дороги», – сказал Михаил Родионов.

Он уточнил, что штрафы за не пристегнутый ремень приходиться не будут до полной отладки системы и ее ввода в строй.

«Мы не экспериментируем на людях, поэтому пока штрафы за это нарушение, зафиксированное нашими камерами, приходиться не будут. Во-первых, мы пока не уверены, с какой вероятностью нейросеть определяет факт нарушения, а во-вторых, ГИБДД и Минтранс должны определиться, как они будут формировать эти постановления об административных правонарушениях», – добавил операционный директор «МВС Групп».

На завершение «обучения» нейросети в Московской области, по мнению Родионова, может уйти несколько месяцев.

<https://radiosputnik.ria.ru/20210131/neyroset-1595186350.html>

<https://ria.ru/20210131/shtrafy-1595325848.html>

ТАСС; 2021.01.29; ПРОЕКТ РЕМОНТА САМОГО ДЛИННОГО В МИРЕ КРЫТОГО МЕТРОМОСТА В НОВОСИБИРСКЕ ПОДГОТОВЯТ К ВЕСНЕ

Власти Новосибирска рассчитывают до конца первого квартала 2021 года завершить разработку проекта для ремонта галереи новосибирского крытого метромоста, построенного в 80-е годы прошлого века и считающегося самым длинным сооружением подобного типа в мире, сообщил журналистам в пятницу мэр Новосибирска Анатолий Локоть.

Новосибирский метромост был построен для соединения правого и левого берега Оби и решения одной из ключевых транспортных проблем Новосибирска. Зеленый короб-галерея, который скрывает часть моста и соединяет мостовой переход с надземной частью, сильно пострадал от времени, и часть стекол в нем была заменена на

металлические листы. В середине октября Локоть сообщил о планах по ремонту галереи, отмечая, что она сильно пострадала от действий вандалов.

«Над разработкой ПСД работа продолжается, сегодня метрополитен самостоятельно ведет эту деятельность. Мы надеемся, что в первом квартале здесь определенность наступит, и мы будем знать, какие технические решения будут приняты и сколько это будет стоить», - сказал Локоть.

Ранее он сообщал, что основной ремонт галереи коснется замены конструкции стекол и рам таким образом, чтобы их можно было легко заменить. По словам мэра, сейчас из-за неудобства конструкции галерею трудно ремонтировать. Городские власти намерены сделать галерею светопроницаемой. Мэр отмечал, что существующая цветовая гамма, в которой выполнен мост, сохранится.

Новосибирский метрополитен - единственный в России за Уралом - был открыт в 1985 году, в его составе действуют две линии из 13 станций. Последняя из них, «Золотая Нива», введена в эксплуатацию в феврале 2011 года. В 2018 году метрополитен перевез более 83 млн пассажиров.

<https://tass.ru/ekonomika/10579063>

ТАСС; 2021.01.29; В РОССИИ С 1 ФЕВРАЛЯ ИЗМЕНЯЮТСЯ ПРАВИЛА ТЮНИНГА АВТОМОБИЛЯ

Правила тюнинга автомобилей изменяются с 1 февраля, теперь российские автомобилисты не смогут получить на него разрешение, если в реестре отсутствует заключение предварительной технической экспертизы, а также протоколы проверки или автомобильные регистрационные знаки находятся в розыске.

Данные изменения внесены постановлением правительства России «Об утверждении правил внесения изменений в конструкцию находящихся в эксплуатации колесных транспортных средств и осуществления последующей проверки выполнения требований технического регламента Таможенного союза («О безопасности колесных транспортных средств»)), с которым ознакомился ТАСС.

Согласно документу, решение об отказе в выдаче разрешения на тюнинг принимается в нескольких случаях, «если отсутствует заключение в реестре заключений предварительной технической экспертизы конструкции транспортного средства на предмет возможности внесения изменений, протоколов проверки безопасности конструкции транспортного средства после внесенных в нее изменений», - говорится в документе. Также там отмечено, что тюнинг будет запрещен для тех машин, чьи агрегаты, регистрационные документы и государственные регистрационные знаки находятся в розыске, а также, если обнаружены признаки скрытия, подделки, изменения, уничтожения идентификационной маркировки автомобиля.

В 2019 году в России вступили в силу правила внесения изменений в конструкцию эксплуатируемых автомобилей и других видов колесного транспорта. Теперь, чтобы провести автотюнинг сначала нужно получить заключение предварительной технической экспертизы, выданное испытательной лабораторией. Лаборатория должна быть аккредитована на проведение таких работ. Затем нужно обратиться в подразделение Госавтоинспекции и получить разрешение на внесение изменений в конструкцию авто. С собой нужно взять заявление, паспорт и, возможно, доверенность, а также заключение предварительной технической экспертизы, выданное испытательной лабораторией. После внесения изменений надо представить автомобиль на осмотр в то же подразделение ГИБДД и получить свидетельство. С собой нужно принести заявление, паспорт или доверенность, декларацию производителя работ по установке оборудования для питания газообразным топливом (если это было сделано), а также протокол проверки из испытательной лаборатории и документы об оплате пошлины.

Выдача разрешений на внесение изменений

МВД разработало административные регламенты предоставления госуслуги по выдаче разрешения на внесение изменений в конструкцию автомобиля и по выдаче свидетельств о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности. Как сообщили в ведомстве, согласно документам, такое разрешение будет выдаваться в течение трех рабочих дней при обращении в подразделение ГИБДД и в течение одного рабочего дня при направлении заявления через портал госуслуг, а свидетельство будет готово через один день. Кроме того, в МВД также отметили, что для того, чтобы получить соответствующее разрешение можно обратиться в любое подразделение Госавтоинспекции, независимо от места регистрации автомобиля, при этом выдача свидетельства будет выдаваться подразделением ГИБДД, выдавшим разрешение.

<https://tass.ru/obschestvo/10577101>

РИА НОВОСТИ; 2021.01.29; НАЗНАЧЕН ВРИО ГЕНДИРЕКТОРА ПЕТЕРБУРГСКОГО «МЕТРОСТРОЯ»

Совет директоров ОАО «Метрострой» назначил на должность временно исполняющего обязанности генерального директора заместителя председателя комитета по развитию транспортной инфраструктуры (КРТИ) Санкт-Петербурга Ивана Каргина, сообщает компания.

«(В среду) 27 января в заочной форме состоялось заседание совета директоров ОАО «Метрострой» в составе, избранном на собрании акционеров 22 января. Среди прочих вопросов члены совета директоров приняли решение назначить с 3 февраля на должность временно исполняющего обязанности генерального директора Каргина Ивана Николаевича», - говорится в сообщении.

Отмечается, что Каргин будет руководить ОАО «Метрострой» до даты проведения общего собрания акционеров компании – 10 марта. На общем собрании акционеров будет принято решение об избрании генерального директора.

Каргин родился в 1982 году. Является выпускником юридического факультета Санкт-Петербургского государственного университета. Начал свою карьеру в 2002 году с работы в коммерческих организациях. С 2007 года в течение трех лет занимал должность главного специалиста-юриста в комитете экономического развития, промышленной политики и торговли, с 2010 года – начальника отдела правового обеспечения комитета финансового контроля. В 2013 году назначен на должность заместителя председателя комитета по развитию транспортной инфраструктуры.

Ранее сообщалось, что в феврале 2020 года в отношении «Метростроя» арбитражным судом Петербурга введена процедура наблюдения.

В настоящее время городские власти совместно с ВТБ создают новую компанию для продолжения строительства метрополитена, которым раньше занимался исключительно «Метрострой». Договоренность о совместной деятельности была достигнута в целях обеспечения бесперебойного и непрерывного строительства объектов метрополитена в Петербурге.

Сообщалось, что Группой ВТБ зарегистрировано АО «Метрострой Северной столицы». Основным видом его деятельности является проектирование, строительство и реконструкция объектов метрополитена. В середине декабря прошлого года Петербург и ВТБ подписали соглашение о безвозмездной передаче в собственность города 65% акций АО «Метрострой Северной столицы».

<https://realty.ria.ru/20210129/kargin-1595123739.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВАЛЕРИЙ КАРТАШОВ; 2021.01.29; В ШВЕЦИИ ЭЛЕКТРОМОБИЛИ НАУЧИЛИСЬ ЗАРЯЖАТЬСЯ ОТ ДОРОГИ

В городе Готланде (Швеция) успешно завершилось тестирование дороги с беспроводной зарядкой для электрокаров. Разработчиком технологии является израильская компания ElectReon.

Впервые о планах по реализации инновационной идеи было объявлено в 2017 году. Технология выглядит следующим образом: под дорожным покрытием устанавливаются медные катушки. Они соединяются с блоками управления, которые располагаются вдоль обочины.

Такой метод позволяет заряжать аккумуляторные батареи по беспроводной сети во время движения. При этом электромобили, движущиеся по асфальту, должны быть оборудованы специальными устройствами беспроводной передачи энергии.

Фирма ElectReon недавно построила в Швеции динамическую беспроводную зарядную систему на дороге общего пользования протяжённостью 1,65 км. В рамках первого этапа тестирования по экспериментальной трассе запустили электрогрузовик. Тягач показал способность получения на ходу 70 кВт энергии.

Как пишет Autoevolution, во время испытаний также выяснилось, что снег и лёд не влияют на зарядку.

Планируется эксплуатация дороги с несколькими электрокарами, которые будут заряжаться одновременно.

Помимо этого, компания завершила развёртывание вышеупомянутого комплекса в Тель-Авиве (Израиль).

Ожидается, что революционная технология уменьшит потребность в установке стационарных зарядных станций, а также увеличит запас хода электромобилей и позволит автопроизводителям использовать аккумуляторы меньшего размера. Последнее приведёт к созданию более дешёвых и вместительных транспортных средств.

<https://rg.ru/2021/01/29/v-shvecii-elektromobili-nauchilis-zariazhatsia-ot-dorogi.html>

REGNUM; 2021.01.29; МИНТРАНС ВЫСТУПАЕТ ЗА УСИЛЕНИЕ МОНОПОЛИИ РЖД НА РЫНКЕ ПЕРЕВОЗОК

В **Минтрансе** считают, что допуск частных локомотивов «несет в себе риски ухудшения качественных и количественных показателей использования тягового подвижного состава и инфраструктуры, нарушения эффективной технологии перевозочного процесса, дополнительных расходов на инфраструктуру обслуживания локомотивного парка, роста административно-управленческих расходов, связанных с оперативным планированием работы». Об этом идет речь в письме (имеется в распоряжении ИА REGNUM) заместителя министра транспорта **Владимира Токарева** в правительство от 14 января 2021 года.

По мнению замглавы **Минтранса**, допуск частной тяги станет причиной дублирования локомотивов и вагонов РЖД и частных операторов и снизит эффективность эксплуатации железнодорожной сети. Это, полагают в ведомстве, повлечет снижение пропускной способности железной дороги, а также негативно скажется на финансовых показателях РЖД.

Также в письме поднимается вопрос коммерциализации вспомогательных процессов на железнодорожном транспорте, иными словами - плате за услуги, оказываемых монополистом и не включенных в тариф. « Учитывая, что расходы ОАО «РЖД» на оказание дополнительных услуг не предусмотрены стандартным технологическим процессом работы железных дорог и, как следствие, не компенсируется тарифами Прейскуранта №10–01, данные услуги оказываются по соглашению сторон на основании соответствующих договоров », - отмечается в письме.

Кроме того, как следует из письма, **Минтранс** взял на себя функцию оценки действия РЖД с позиции антимонопольного регулятора, тем самым потеснив ФАС в профильной для этого ведомства сфере. Эксперты отмечают: пока на высшем уровне идут обсуждения недопустимости частной тяги, конкурирующей с монополией, сектор железнодорожного машиностроения постепенно погружается в самый глубокий кризис со времен начала отраслевой реформы, а количество брошенных поездов на сети РЖД неуклонно растет.

Одной из площадок для дискуссии монополиста с представителями грузоотправителей и частными компаниями является Совет потребителей по вопросам деятельности РЖД. О необходимости расширения состава Совета речь, в частности, шла на прошедшем 10 декабря 2020 г. под председательством первого **вице-премьера Андрея Белоусова** совещания правительственной комиссии по транспорту. В своем письме правительству **Минтранс** выступает против включения в состав Совета новых участников, мотивируя это тем, что и грузоотправители, и транспортники уже получили там свое представительство.

Дискуссия о либерализации в железнодорожном транспорте ведется уже почти 10 лет.

В 2015 году президент **Владимир Путин** поручил **Минтрансу** проанализировать возможность допуск на инфраструктуру общего пользования частных локомотивов. Тогда бывший руководитель ведомства заявлял, что «правительство считает возможным рассмотреть вопрос об отмене монополии РЖД и локомотивы». Для определения такой возможности частная тяга должна была продемонстрировать свои возможности на отдельных участках сети в экспериментальном режиме. Однако, за пять лет, прошедших с даты президентского поручения, институт локальных перевозчиков так и не был создан. Таким образом, не до конца понятно, на чем именно основаны изложенные в письме выводы **Минтранса**.

ИА REGNUM будет следить за дальнейшим развитием дискуссии о либерализации железнодорожного транспорта внутри правительства.

<https://regnum.ru/news/3177311.html>

ПРАЙМ; 2021.01.29; ЗАМГЛАВЫ ПНС ОБСУДИЛ ВОЗОБНОВЛЕНИЕ РОССИЙСКИХ ПРОЕКТОВ В ЛИВИИ, В ТОМ ЧИСЛЕ Ж/Д

Ряд приостановленных из-за кризиса в Ливии проектов российских компаний и способы их возобновления обсудили **вице-премьер** Правительства национального согласия (ПНС) Ливии Ахмад Майтиг и глава российского Минпромторга Денис Мантуров, сообщил Майтиг в интервью РИА Новости.

В четверг Минпромторг сообщал, что 28 января Мантуров и Майтиг обсудили возможности развития двусторонних торгово-экономических связей и перспективные проекты.

«Мы провели длинную беседу с министром промышленности и торговли РФ о том, как возродить заключенные ранее торговые соглашения, в том числе проекты по возведению инфраструктуры», - сказал Майтиг.

По его словам, обсуждался вопрос строительства больницы в Ливии с российскими медицинскими кадрами, а также возобновление проекта по строительству железных дорог, контракт по которому был заключен с **РЖД** в 2008 году.

«Мы обсудили также проект линии высокого напряжения длиной в 420 километров и несколько приостановленных проектов газопроводов, которые будут обеспечивать электрокомпаниям», - рассказал **вице-премьер**.

Заместитель генерального директора **РЖД** Александр Мишарин в феврале 2018 года заявил РИА Новости, что **компания** рассматривает возможность возобновления строительства железной дороги в Ливии при условии компенсации расходов после остановки проекта в 2011 году. **Дочерняя компания РЖД** - «Зарубежстройтехнология» -

ранее строила в Ливии скоростную железную дорогу Сирт-Бенгази стоимостью 2,2 миллиарда евро, однако из-за беспорядков в этой стране в начале 2011 года работы были приостановлены, работники, задействованные в проекте, - вывезены. При этом значительные материальные активы (строительная и дорожная техника, оборудование и материалы) остались в Ливии.

ПРАЙМ; 2021.01.30; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ РЕШИЛО СУБСИДИРОВАТЬ ЛЬГОТНЫЕ Ж/Д ПЕРЕВОЗКИ СОИ С ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Правительство РФ включило сою в перечень товаров, перевозка которых с Дальнего Востока железнодорожным транспортом по льготным тарифам компенсируется из федерального бюджета, соответствующее постановление кабинета министров опубликовано на официальном портале правовых актов.

В апреле 2019 года были приняты правила предоставления **РЖД** субсидий на возмещение потерь в доходах, которые возникают из-за льготных тарифов на перевозку зерна из ряда регионов Урала и Сибири. Затем было решено компенсировать льготные тарифы на перевозку минеральных удобрений (купленных производителем масличных культур) и овощей на Дальний Восток, а также ряда продуктов переработки масличных с Дальнего Востока.

Согласно принятому постановлению, субсидия будет также предоставляться для возмещения потерь в доходах при перевозках сои, закупленной у сельскохозяйственного товаропроизводителя, со станций железных дорог регионов Дальнего Востока в Центральный, Сибирский и Приволжский федеральные округа. Данная мера будет действовать с 1 февраля по 31 декабря 2021 года.

Одновременно документ уточняет правила в части перевозки продуктов переработки масличных. Так, теперь будут субсидироваться перевозки соевого шрота и соевой муки с Дальнего Востока в Центральный, Приволжский, Сибирский и Уральский федеральные округа, а из Сибири - в Центральный и Приволжский округа. Ранее субсидия предоставлялась при вывозе продукции из Дальнего Востока в Сибирь и на Урал.

ПРАЙМ; 2021.01.30; РЖД МЕНЯЕТ ПРАВИЛА ТОРГОВЛИ У ВОКЗАЛОВ МОСКВЫ И ОБЛАСТИ

РЖД расторгли договоры аренды с владельцами нестационарных точек торговли у вокзалов Москвы и Подмосковья, но фиксируют случаи неправомерного использования площадей, сообщили РИА Новости в **пресс-службе** компании.

РЖД ранее сообщали, что приступают к программе формирования комфортной и безопасной среды на остановочных пунктах и вокзалах, а одним из ее элементов является создание нового архитектурного облика объектов нестационарной торговли и услуг, согласованного с соответствующими органами исполнительной власти города Москвы и Московской области. Указанные объекты будут предложены арендаторам в новом формате. В **пресс-службе РЖД** РИА Новости тогда сообщали, что договоры аренды по нестационарным точкам в Москве и Московской области будут расторгнуты.

«Требования законодательства РФ дают право расторгнуть договоры в одностороннем порядке при условии уведомления арендатора за один месяц до даты расторжения договора. Учитывая, что дата расторжения договора наступила 29 января 2021 года, представители **ОАО «РЖД»** начали серию проверок исполнения арендаторами данного решения. Первой стала проверка Курского вокзала. В ходе мероприятий фиксируются фактически используемые третьими лицами площади без договорных оснований», - сообщили в **РЖД** в субботу.

По результатам этой работы будут определены необходимые меры по защите имущественных прав и интересов **РЖД**, в том числе начислена плата за неправомерное использование имущества.

«В последующем аналогичные проверки будут проведены и на других вокзалах города Москвы», - добавили в компании.

Там напомнили, что расторжение затронет только договоры аренды по объектам нестационарной торговли. Так, например, в Московской области речь идет о 64 договорах аренды из 652, а в Москве о 148 из 1332. Арендные отношения с иными арендаторами имущества в железнодорожных вокзальных комплексах будут сохранены.

<https://1prime.ru/business/20210130/832930252.html>

РИА НОВОСТИ; 2021.30.01; ЛАТВИЯ РАСПРОДАЕТ ДАЖЕ РЕЛЬСЫ. И СНОВА ВИНИТ РОССИЮ

«Латвийская железная дорога» (ЛЖД) выставит на аукцион больше четырех тысяч тонн металлолома. Речь идет о рельсах, элементах стрелок, креплениях, узлах и деталях подвижного состава. Начальная цена – 230 евро за тонну. Множество локомотивов, вагонов и объектов недвижимости уже распродали, четверть персонала уволили. При этом власти республики, с одной стороны, просят Москву не выводить транзит, а с другой – делают все возможное, чтобы рассердить россиян.

Огромнейшие проблемы

«Латвийская железная дорога» – некогда доходнейшее предприятие – испытывает огромные проблемы. Узнали об этом в стране на исходе 2019 года. Директор Государственной железнодорожной администрации Юрис Иесалниекс заявил в телеэфире: «Судя по неофициальной информации, крупнейшие российские грузоотправители подписали со своим правительством график сокращения грузопотоков через латвийские порты. На этот раз к вопросу подошли очень серьезно. Мы видим это уже сейчас. Объемы грузов, и так низкие, в течение девяти месяцев сократились. Особенно плохо с углем, который был нашим спасителем».

Иесалниекс сообщил, что «Латвийская железная дорога» получила от Министерства сообщения задание пересмотреть расходы. Заодно запросила из госбюджета для обеспечения финансового равновесия 25 миллионов евро – не считая 15,8 миллиона для компенсации трат на обеспечение услуг общественного транспорта. А уже в январе стало известно, что предприятию в ближайшие месяцы придется уволить полторы тысячи работников. Кому укажут на дверь, непонятно, а ведь люди там работали десятилетиями: и отцы и дети.

В начале прошлого года «Латвийская железная дорога» была вынуждена свернуть проект электрификации, на который выделили крупную дотацию из Фонда сплочения ЕС. Это удар по конкурентоспособности, но иного выхода не видели. Заодно отказались и от плана развития Даугавпилсской сортировочной станции. Однако ситуация ухудшалась. В июле 2020-го обнародовали шокирующие цифры: за первое полугодие объем железнодорожных грузоперевозок в Латвии сократился по сравнению с соответствующим периодом прошлого года почти наполовину и составил 11,563 миллиона тонн. При этом надо понимать, что основную часть грузопотока – 70,4% – формируют партнеры из России.

Пришлось избавляться от ставших ненужными активов. На торгах 13 тепловозов, их общая стартовая цена 878 тысяч евро. В свою очередь, дочернее предприятие «Латвийской железной дороги» LDz Cargo в середине августа выставило на открытый аукцион 200 грузовых вагонов. Объявили торги, где планировали реализовать 46 автомобилей, принадлежавших ЛЖД. Провели аукцион по продаже дома отдыха бригад железнодорожников города Елгавы и повысили аренду за принадлежащие ЛЖД земли.

Катастрофическое падение

Минувшим летом руководство ЛЖД представило бизнес-модель, которая предусматривает морские и автомобильные экспедиторские услуги, а также сервисы терминалов и складов. Однако, как пишет латвийская пресса, руководство компании,

видимо, не учло местных правовых норм, накладывающих ограничения на бизнес-планы госкомпаний – в тех случаях, когда их деятельность может прямо или косвенно повлиять на конкурентоспособность частного сектора. На этот же нюанс обратили внимание и в Государственном Совете по конкуренции, рекомендовав ЛЖД заново провести оценку новой стратегии с привлечением экспертов и коммерсантов.

План спасения раскритиковал и бывший вице-президент предприятия Айварс Стракшас, покинувший пост в позапрошлом году. «До сих пор ЛЖД оказывала стивидорам услуги, а теперь сама хочет сделать их работу – будет склока!» – предупредил Стракшас. По его мнению, перевод российского транзита в порты Ленинградской области – экономическое решение. «Россия реализует политику в вопросе экспорта нефтепродуктов, остальные грузоперевозки – чистая коммерция: как выгоднее, так и везут», – объяснил он.

Положение, в котором оказалась отрасль, красноречиво описывают цифры. За девять месяцев 2020-го в латвийских портах перевалено около 33 миллионов тонн грузов – на треть меньше, чем за соответствующий период 2019 года. Интенсивнее всех работает порт Риги – 17,598 миллиона тонн (минус 26,4% по сравнению с тем же периодом 2019-го). Грузооборот порта в Вентспилсе составил 9,639 миллиона тонн (минус 41,9%), гавани в Лиепае – 4,686 миллиона тонн (минус 11,8%). Значительно снизились поставки угля на главный терминал на острове Криеву в Риге, предназначенный специально для этого вида топлива. Там из запланированных 118 вагонов в сутки принимали всего 39.

В республике считают, что существующая ныне процедура таможенного оформления драматически уменьшает объем грузов, идущий через латвийскую границу. Схема такая: клиент размещает заказ, его обрабатывает структура РЖД «Центр корпоративных транспортных услуг», согласовывает Минэкономразвития и **Минтранс** – а после следует окончательное заключение РЖД. «Так, в октябре российская сторона не согласовала 94% от запрошенного количества угольного груза – клиенты хотели получить в порты Латвии более 4,8 тысячи вагонов, но Россия подтвердила только 279. В ноябре не согласовали 100% запрошенного объема, что означает полное прекращение доставки угольных грузов», – рассказали в латвийской телепередаче канала TV3 Nekā personīga («Ничего личного»).

Правительство Латвии неоднократно требовало от железнодорожников найти новых перевозчиков, не связанных с Россией. Но это сложно – хотя бы в силу географического положения. Как сообщили в Nekā personīga, руководство «Латвийской железной дороги» недавно встречалось с представителями РЖД – для обсуждения возможного развития нового направления грузовых перевозок из Калининграда в Санкт-Петербург. Латвийцы уже выполнили расчеты по проекту, началось согласование, но потом российская сторона порекомендовала РЖД не участвовать – как считают в Латвии, «по политическим соображениям».

Латвийский министр сообщения Талис Линкайтс контактов с россиянами не отрицал. «Мы заинтересованы в том, чтобы такие перевозки были, чтобы наша инфраструктура была загружена. Делаем все возможное, привлекая различные каналы, чтобы планы стали реальностью. Это наша общая задача», – пояснил Линкайтс. В его поддержку выступил и министр иностранных дел Эдгар Ринкевич. По его словам, надо «отделять политические дискуссии с Россией по вопросам истории, Крыму и Украине от практических вопросов, которые мы должны решать на уровне Министерств сообщения».

Однако 3 декабря последовала серия арестов местных русских журналистов в Риге. Всех задержанных выпустили – предварительно взяв подписку о невыезде. Их обвинили в сотрудничестве с МИА «Россия сегодня». Поскольку организацию возглавляет Дмитрий Киселев – а он как физическое лицо находится под санкциями ЕС, – латвийцы решили, что журналисты нарушили европейские ограничения.

Россия не оставила это без внимания. Официальный представитель МИД Мария Захарова предупредила, что в Москве рассмотрят ответные санкции. Председатель комиссии

Совфеда по информационной политике и взаимодействию со СМИ Алексей Пушков заявил: в этих условиях обращение латвийского Министерства сообщения к **российскому Министерству транспорта** с просьбой сохранить латвийский транзит выглядит абсурдным.

И вот в конце января стало известно, что «Латвийская железная дорога» вновь выставляет имущество на аукцион – на сей раз металлолом. Планирует выручить как минимум 989 тысяч евро – для компании в тяжелейшем финансовом положении это солидная сумма. Там, судя по всему, уже не рассчитывают, что поправят дела, занимаясь прямыми обязанностями.

<https://ria.ru/20210130/latviya-1594985540.html>

ТАСС; 2021.01.30; ПЕРЕДВИЖНОЙ МУЗЕЙ «ПОЕЗД ПОБЕДЫ» ПРИБЫЛ В ГАТЧИНУ

Передвижная интерактивная экспозиция об истории Великой Отечественной войны «Поезд Победы» прибыла на вокзал города Гатчина в Ленинградской области, который носит звание «Город воинской славы», сообщили в субботу в **пресс-службе** правительства региона. После Гатчины поезд-музей отправится в другие города региона - Кингисепп и Тихвин.

Впервые «Поезд Победы» отправился из Москвы осенью 2020 года. В прошлом году его посетили более 10 тыс. человек в городах-героях от Мурманска до Севастополя и Керчи. Проект реализован командой творческой мастерской «Невский баталист» совместно с медиагруппой «Красный квадрат» при поддержке Министерства науки и высшего образования РФ, **ОАО «Российские железные дороги»** и общественной организации «Волонтеры Победы». В Ленобласти поезд уже посетил Выборг и Лугу.

«В Гатчине на Балтийском вокзале встретили уникальный передвижной музей «Поезд Победы». Одними из первых его посетителей в городе воинской славы стали футболисты областного клуба «Ленинградец», - говорится в сообщении.

В созданный для проекта железнодорожный состав входят восемь вагонов: нулевой - «вокзал» - знакомит посетителей с самим проектом, остальные семь рассказывают историю войны через сюжеты, связанные с работой железной дороги. Здесь есть баня-вагон, штабной вагон, вагон бронепоезда, вагон с окопами, где на полу установлены вибродатчики для полного погружения в ситуацию живого боя. Посетители проходят через вагон смерти, показывающий процесс транспортировки людей в концлагеря, из-за чего возрастное ограничение экспозиции составляет 12+. Завершает экспозицию трофейный вагон, где можно увидеть фигуры погибших героев.

Для посещения выставки нужно зарегистрироваться на сайте проекта поездпобеды.рф в разделе «Регистрация», выбрав удобное время посещения. Кроме того, на сайте посетители могут совершить виртуальный тур по выставке.

Во время Великой Отечественной войны Гатчину захватили немецкие войска в 1941 году, освободили 26 января 1944 года. В 2015 году Гатчине присвоили почетное звание «Город воинской славы» за мужество, стойкость и героизм, проявленный защитниками города в борьбе за свободу и независимость Отечества.

<https://tass.ru/obschestvo/10585797>

ТАСС; 2021.02.01; ГРУЗИЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ РЕГУЛЯРНОЕ МЕЖДУНАРОДНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ

Регулярное авиасообщение по всем направлениям с понедельника возобновляется в Грузии. Международные полеты были прерваны в стране с марта 2020 года из-за пандемии заболевания, вызываемого новым коронавирусом.

Решение о возобновлении авиарейсов было принято правительством республики 22 января в связи с улучшением эпидемической ситуации. Ряд зарубежных авиакомпаний, среди которых Air Arabia, FlyDubai, Pegasus Airlines, SkyUp Airlines, «Международные авиалинии Украины», уже заявили, что восстанавливают регулярные полеты в Грузию.

Правила въезда в Грузию

Разработан специальный протокол по пропуску прилетевших в Грузию. Граждане республики, возвращающиеся на родину из-за рубежа, обязаны будут показать на границе справку с отрицательным результатом ПЦР-теста на коронавирус, который они сдали за 72 часа до вылета. Это освободит человека от обязательного карантина. Если у гражданина Грузии не будет такой справки, он обязан будет по прибытии на родину пройти восьмидневную самоизоляцию или сдать тест через три дня после прилета за свой счет.

Иностранцы смогут попасть в Грузию, предъявив на границе справку о прохождении курса вакцинации от коронавируса. При этом вакцина может быть любой. Без справки о вакцинации в Грузию смогут попасть лишь граждане Бахрейна, Израиля, ОАЭ, Саудовской Аравии, США, Швейцарии и жители стран ЕС, предъявившие справку с отрицательным результатом ПЦР-теста на коронавирус. После того как они попадут в Грузию, им придется на третий день еще раз сдать тест. Сухопутные границы республики по-прежнему останутся закрытыми для международных путешественников.

Ущерб авиаиндустрии

Как сообщили корреспонденту ТАСС в организации «Объединение аэропортов Грузии», запрет на международные перелеты нанес серьезный ущерб авиаиндустрии. Потери понесли как авиакомпании, так и аэропорты, служба навигации и прочие смежные отрасли. Денежный размер ущерба будет подсчитан к апрелю, когда в стране завершится финансовый год.

По данным Агентства гражданской авиации, в 2020 году аэропорты Грузии обслужили более 833 тыс. пассажиров, что почти на 84% меньше, чем в 2019 году. Большие потери понес и грузинский национальный перевозчик Georgian Airways. «2020 год был самым катастрофическим в истории как мировой, так и грузинской авиации. Если бы не авторитет Тамаза Гаиашвили (основатель Georgian Airways - прим. ТАСС), мы не смогли бы выжить. Наши партнеры по лизингу и другие финансовые организации пошли нам навстречу, реструктурировав долги, чтобы мы не прекратили работу. Наш пассажиропоток упал примерно на 90%», - сообщил ТАСС генеральный директор Georgian Airways Роман Бокерия, отметив, что материальные убытки все еще подсчитываются.

Глава авиакомпании выразил надежду, что рейс Тбилиси - Ереван - Москва, который является одним из ключевых и сейчас осуществляется на чартерной основе, станет регулярным. «Давайте оставим в покое политику. В России проживают очень много грузин. Они хотят общаться со своими друзьями, родственниками в Грузии. То же самое можно сказать и про россиян. Есть уйма бизнес-связей. Эти узы очень тесные. Людям стоит общаться», - заключил Бокерия.

<https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/10590649>

ТАСС; 2021.02.01; СУД 22 МАРТА РАССМОТРИТ АПЕЛЛЯЦИЮ ВЕРТОЛЕТНОЙ «ДОЧКИ» UTAIR НА ВЗЫСКАНИЕ 9,1 МЛН РУБЛЕЙ

Восьмой арбитражный апелляционный суд в Омске 22 марта начнет рассмотрение апелляции «Ютэйр - вертолетные услуги» - крупнейшей вертолетной компании в мире по величине и грузоподъемности флота - на решение о взыскании с нее 9,1 млн рублей неустойки в пользу Главного центра информационных технологий и метеорологического обслуживания авиации Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды (ФБГУ «Авиаметтелеком Росгидромета»).

«Назначить апелляционную жалобу к рассмотрению в судебном заседании Восьмого арбитражного апелляционного суда на 22 марта 2021 года на 11:15 (09:15 мск)», - сказано в определении о принятии апелляционной жалобы к производству, размещенном в картотеке арбитражных дел.

Согласно документу, рассматривать апелляцию будет судья Тимур Воронов.

Дело о неустойке

Ранее сообщалось, что в конце декабря 2020 года Арбитражный суд ХМАО по иску «Авиаметтелеком Росгидромета» взыскал 9,1 млн рублей неустойки с «Ютэйр - вертолетные услуги». «Дочка» Utair не согласилась с вынесенным решением и подала апелляцию.

В решении суда уточняется, что 17 ноября 2015 года «Авиаметтелеком Росгидромета» и «Ютэйр - вертолетные услуги» подписали договор на предоставление специализированной авиаметеорологической информации полетов воздушных судов авиакомпании. Однако в связи с ненадлежащей оплатой по договору Арбитражный суд ХМАО 5 июня 2019 года постановил взыскать с «Ютэйр - вертолетные услуги» 50,7 млн рублей задолженности за период с 1 января 2017 года по 28 февраля 2018 года. По решению суда авиакомпания данный долг погасила, но «Авиаметтелеком Росгидромета» из-за возникшей просрочки по оплате услуг по договору решила также взыскать проценты. «Истец в рамках настоящего иска просил взыскать проценты за пользование чужими денежными средствами в общем размере 9,1 млн рублей, определив период просрочки с 17 февраля 2017 года по 21 февраля 2020 года», - уточняется в решении суда. Как сообщалось, иск ФБГУ «Авиаметтелеком Росгидромета» к «Ютэйр - вертолетные услуги» поступил в Арбитражный суд ХМАО в марте 2020 года. После этого заседания несколько раз переносились, в том числе из-за ходатайства сторон об ознакомлении с материалами дела.

<https://tass.ru/ekonomika/10591517>

<https://tass.ru/ekonomika/10575303>

ТАСС; 2021.01.29; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА В ХАБАРОВСКЕ СНИЗИЛСЯ ЗА ГОД БОЛЕЕ ЧЕМ НА 40%

Международный аэропорт Хабаровск за год обслужил порядка 2,2 млн пассажиров. Это более чем на 40% меньше, чем годом ранее, сообщила **пресс-служба** аэропорта.

«Международный аэропорт Хабаровск обслужил 1 млн 275 тыс. пассажиров в 2020 году», - говорится в распространенном релизе. Пассажиропоток аэропорта в 2020 году с учетом транзита стал меньше на 41,9%, чем в 2019 году. Из-за пандемии коронавируса аэропорт недосчитался почти 920 тыс. пассажиров.

Показатели снижения пассажиропотока аэропорта Хабаровск в прошедшем году, как отмечается, меньше, чем в целом по крупнейшим аэропортам Российской Федерации - это минус 46% по итогам года.

В сегменте внутренних воздушных линий было обслужено 1 млн 189,8 тыс. пассажиров - на 34% меньше, на международных воздушных линиях - 80,3 тыс. человек, что меньше прошлогодних показателей на 78%.

Грузопоток аэропорта составил в 2020 году почти 22,32 тыс. тонн груза и почты, что на 3,5% выше показателей 2019 года.

<https://tass.ru/ekonomika/10575077>

ТАСС; 2021.01.29; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ОТКРЫВАЮТ ПРЯМОЙ РЕЙС ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА В ДУБАЙ

Авиакомпания «Уральские авиалинии» откроет 14 февраля прямые рейсы из Екатеринбурга в Дубай. Об этом сообщили в **пресс-службе** компании в пятницу.

Авиасообщение с Объединенными Арабскими Эмиратами было приостановлено в марте 2020 года из-за пандемии коронавируса.

«С радостью сообщаем, что мы вновь будем перевозить жителей Урала в Дубай без пересадок. Рейсы Екатеринбург - Дубай - Екатеринбург стартуют с 14 февраля», - сообщили в компании.

Там уточнили, что до конца марта рейсы будут выполняться один раз в неделю по воскресеньям, далее возможно увеличение частоты до четырех раз в неделю. Стоимость от 16 500 рублей в одну сторону и от 32 000 рублей за билет туда-обратно.

«Перед полетом нужно ознакомиться с действующими ограничениями на въезд в страну», - уточнили в компании.

В четверг, 28 января, оперативный штаб РФ принял решение об открытии полетов за рубеж из Екатеринбурга.

<https://tass.ru/ural-news/10575759>

ТАСС; 2021.01.29; НОВОСИБИРСКИХ СТУДЕНТОВ ПОПРОСЯТ РАЗРАБОТАТЬ ДИЗАЙН НОВОГО ТЕРМИНАЛА ТОЛМАЧЕВО

Студентов новосибирских университетов привлекут к созданию дизайн-проекта интерьера нового терминала аэропорта Толмачево, который в настоящее время возводит турецкая компания «Ант Япы». Об этом сообщил журналистам губернатор региона Андрей Травников на площадке строительства аэровокзала в пятницу.

«Принято решение привлечь на конкурсной основе в течение этого года университеты Новосибирска, может быть какие-то специализированные дизайнерские компании Новосибирска, для разработки интерьеров многих помещений аэровокзального комплекса», - сказал губернатор.

Он добавил, что концепция оформления уже частично определена - сочетание темы будущего, перспективы региона и темы истории, в первую очередь, связанной с Великой Отечественной войной и именем летчика Александра Покрышкина, имя которого носит аэропорт. Дизайн части помещений остается открытым. Разработать проект планируют в ближайшие полгода.

Губернатор Новосибирской области ранее отмечал, что руководство холдинга «Новпорт» и аэропорта Толмачево рассчитывают, что после реализации масштабной инвестиционной программы, которая включает в том числе строительство нового терминала аэропорта общей стоимостью 20 млрд рублей, а также реконструкцию двух взлетно-посадочных полос, Новосибирск «будет связан прямым авиасообщением с каждым городом Российской Федерации, где есть свой аэропорт». По словам Травникова, реконструкция ВПП-2 позволит увеличить ее пропускную способность в 10 раз.

Аэропорт Толмачево имеет две функционирующие взлетно-посадочные полосы, принадлежащие государству. Первая ВПП аэропорта находится в ведении Минобороны, вторая - **Росавиации**. Международный аэропорт Толмачево - крупнейший за Уралом транзитный авиаузел, пропускная способность которого на внутренних авиалиниях составляет 1,8 тыс. пассажиров в час, на международных - 1,3 тыс. пассажиров.

<https://tass.ru/sibir-news/10578733>

ТАСС; 2021.01.29; ЛИВИЯ ЗАИНТЕРЕСОВАНА В РОССИЙСКИХ САМОЛЕТАХ SSJ 100 И MC-21

Ливия заинтересована в российской авиатехнике, включая пассажирские самолеты SSJ 100 и MC-21 и вертолетов, сообщил Минпромторг РФ по итогам встречи главы министерства Дениса Мантурова с заместителем председателя правительства национального согласия Ливии Ахмедом Майтигом.

«Ливийская сторона подтвердила интерес к российской авиационной технике, включая пассажирские самолеты SSJ 100 и MC-21, а также гражданским многофункциональным вертолетам», - говорится в сообщении.

Стороны договорились также проработать совместные проекты в таких актуальных и социально значимых областях, как медицина и фармацевтика.

«Видим значительный потенциал для диверсификации номенклатуры торговли и увеличения ее объемов за счет реализации совместных проектов в области промышленной кооперации по широкому спектру направлений», - цитирует министерство Мантурова.

Как отмечает Минпромторг, в ходе встречи были рассмотрены перспективы участия российских компаний в восстановлении объектов промышленности, энергетики, сельского хозяйства, транспортной и социальной инфраструктуры Ливии.

<https://tass.ru/ekonomika/10577135>

ТАСС; 2021.01.29; НАЧАЛИСЬ ИСПЫТАНИЯ ПЕРВОГО ОТЕЧЕСТВЕННОГО ДВИГАТЕЛЯ ДЛЯ ЛЕГКИХ ВЕРТОЛЕТОВ

Объединенная двигателестроительная корпорация (входит в Ростех) начала испытания двигателя ВК-650В для легких вертолетов Ка-226Т и «Ансат-У». Об этом сообщили в пятницу журналистам в **пресс-службе** госкорпорации.

«Двигатель запустился с первого раза, ожидаемые характеристики в ходе первого запуска подтверждены. Это начало большого пути, который нам предстоит пройти очень быстро. Результатом станет первый в России серийный двигатель для легких вертолетов, таких как «Ансат-У» и Ка-226Т», - приводит **пресс-служба** слова индустриального директора авиационного кластера Ростеха Анатолия Сердюкова.

Двигатель проходит испытания на стенде предприятия «ОДК-Климов» в Санкт-Петербурге. Специалисты уже провели первую часть испытаний из четырех запланированных: осуществили запуск и оценили ключевые параметры изделия.

Как уточнили в **пресс-службе**, после стендовых испытаний и подтверждения заложенных технических характеристик будет определена возможность использования двигателя в составе вертолета для перехода на следующий этап.

В 2019 году предприятие «ОДК-Климов» Объединенной двигателестроительной корпорации объявило о начале разработки нового газотурбинного турбовального двигателя ВК-650В. Эта силовая установка предназначена для вертолета Ка-226Т, Ка-126 и «Ансат». Новый двигатель должен превзойти по своим характеристикам все имеющиеся аналоги.

Новый двигатель почти на 12% состоит из деталей, изготовленных с помощью 3D-печати, что позволило ускорить производство демонстратора. Взлетная мощность двигателя ВК-650В составляет 650 л. с. Сертификат типа на двигатель планируется получить в 2023 году.

<https://tass.ru/ekonomika/10575873>