



## Ежедневный мониторинг СМИ

5 ФЕВРАЛЯ 2021

### СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2021.02.04; ПИЛОТНЫЙ ПРОЕКТ СТУДЕНЧЕСКОГО ТУРИЗМА ПО ОБМЕНУ МОГУТ РЕАЛИЗОВАТЬ В ЛЕНОБЛАСТИ И КРЫМУ .....	3
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КОЛЯДА; 2021.02.04; КОРОНАВИРУС ПОДКОСИЛ «АЭРОФЛОТ»; КРУПНЕЙШИЙ РОССИЙСКИЙ АВИАПЕРЕВОЗЧИК ПОЛУЧИЛ ПОЧТИ 100 МЛРД РУБ. УБЫТКА В 2020 ГОДУ .....	3
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ, АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2021.02.05; ХОТЬ РУБЛЕМ ПОКАТИ; КАК ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ РОССИИ ВЫЖИВАЛИ В ПАНДЕМИЮ .....	4
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ; 2021.02.05; ТМХ ПОШЕЛ ЗА ДВИГАТЕЛЯМИ В НОРВЕГИЮ; КОМПАНИЯ КУПИЛА ЗАВОД У ROLLS-ROYCE ЗА €150 МЛН .....	6
МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; АНТОН РАЗМАХНИН; 2021.02.04; В РОССИИ РЕШИЛИ ИЗМЕНИТЬ ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ ЭЛЕКТРОСАМОКАТАМИ; ИХ СКОРОСТЬ МОГУТ ОГРАНИЧИТЬ ШЕСТЬЮ КМ/Ч .....	7
ИЗВЕСТИЯ; ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ; 2021.02.05; ДЕЛИ В ДЕЛЕ: ИНДИЯ РАССЧИТЫВАЕТ ОТКРЫТЬСЯ ДЛЯ РОССИЯН ЛЕТОМ; ДВЕ СТРАНЫ ВЕДУТ ПЕРЕГОВОРЫ О ВОЗМОЖНОСТИ ВОССТАНОВИТЬ ТУРПОТОК НА ФОНЕ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ .....	8
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ МИГУНОВ; 2021.02.05; ГРУЗИТЕ АПЕЛЬСИНЫ БОЧКАМИ: ДЕФИЦИТ КОНТЕЙНЕРОВ ОБРУШИЛ ТОРГОВЛЮ; НЕХВАТКА МОЩНОСТЕЙ В ПОРТАХ МОЖЕТ ОБЕРНУТЬСЯ ДЛЯ ЕВРОПЫ И РОССИИ ИНФЛЯЦИОННЫМ ВЗРЫВОМ .....	10
РБК; 2021.02.04; ВЛАСТИ КРЫМА НАЗВАЛИ БЕССМЫСЛЕННЫМИ САНКЦИИ УКРАИНЫ ПРОТИВ АВИАКОМПАНИЙ .....	12
ТАСС; 2021.02.04; ВЕСОГАБАРИТНЫЙ КОНТРОЛЬ УСТАНОВЯТ НА ТРЕХ ПУНКТАХ В КАЛМЫКИИ В 2021 ГОДУ .....	12
РОССИЯ 24; ЛАРИСА ЗМИТРУК; 2021.02.04; СТОИМОСТЬ ПЕРЕЛЕТОВ СНИЗИТСЯ: ЖИТЕЛИ ЗАБАЙКАЛЬЯ И ДРУГИХ РЕГИОНОВ ПОЛУЧАТ ЛЬГОТЫ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24» .....	13
ГТРК АМУР, 05.02.2021 05:15; В АМУРСКОМ МИНТРАНСЕ УСТАНОВИЛИ ПРИЧИНЫ ЗАДЕРЖЕК АВИАРЕЙСОВ ИЗ БЛАГОВЕЩЕНСКА .....	13
ГТРК МАГАДАН, 05.02.2021 01:10; ОНЛАЙН БИЛЕТЫ, ТРУДОВЫХ МИГРАНТОВ И ДОРОЖНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ ОБСУДИЛИ В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РЕГИОНА .....	14
АРИГ УС, 04.02.2021 10:23; ГЛАВА БУРЯТИИ ОБСУДИЛ С ФЕДЕРАЛЬНЫМИ ЧИНОВНИКАМИ ОБНОВЛЕНИЕ ПАРКА АВТОБУСОВ В УЛАН-УДЭ .....	14
ГТРК ОКА, 04.02.2021 10:55; С ВЕТЕРКОМ: РЯЗАНЦЫ ЖАЛУЮТСЯ НА ХОЛОД В ТРОЛЛЕЙБУСАХ .....	15
ИНТЕРФАКС; 2021.02.04; РЕМОНТ ДОРОГИ МЕЖДУ ВАНИНО И СОВЕТСКОЙ ГАВАНЬЮ В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ НАЧНЕТСЯ В ЭТОМ ГОДУ - ВЛАСТИ .....	16
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.04; В ПСКОВСКОЙ ДЕРЕВНЕ ПОЯВЯТСЯ КАМЕРЫ ФОТОВИДЕОФИКСАЦИИ И ФОНАРИ .....	16
ТАСС; 2021.02.04; В ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ УВЕЛИЧАТ ДО 12 ЛЕТ СРОКИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ДОРОГ ЗА СЧЕТ НОВОЙ ТЕХНОЛОГИИ .....	17

---

REGNUM; 2021.02.04; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА РФ ПРОВЕРИТ РЕАЛИЗАЦИЮ НАЦПРОЕКТА В ИВАНОВСКОЙ ОБЛАСТИ.....	18
SM-NEWS; 2021.02.04; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА РОССИИ ПРОВЕРИТ ИСПОЛНЕНИЕ ДОРОЖНОГО НАЦПРОЕКТА В САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ .....	18
РУБЕЖ; 2021.02.04; МИНТРАНС РОССИИ ИСКЛЮЧИЛ ДУБЛИРУЮЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ИЗ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ЗАКОНОВ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ .....	19
КАЛИНИНГРАД СЕГОДНЯ; 2021.02.04; В КАЛИНИНГРАДЕ ВЕДОМСТВЕННАЯ ОХРАНА МИНТРАНСА РФ ЗАДЕРЖАЛА НАРУШИТЕЛЯ ВО ВРЕМЯ ТРЕНИРОВКИ.....	20
ТАСС; 2021.02.04; МИНЭНЕРГО ЗАЯВИЛО О СТАБИЛИЗАЦИИ СИТУАЦИИ С ОБЕСПЕЧЕНИЕМ ТОПЛИВОМ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ.....	20
ИНТЕРФАКС; 2021.02.04; СТОИМОСТЬ УСЛУГ ТАКСИ ВЫРОСЛА ВДВОЕ ВО ВРЕМЯ ДЕФИЦИТА БЕНЗИНА В ХАБАРОВСКЕ.....	20
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2021.02.04; ДЕПТРАНС НЕ ОБСУЖДАЛ ИНИЦИАТИВУ С ВВЕДЕНИЕМ ПЛАТНОГО ПРОЕЗДА ПО ДОРОГАМ МОСКВЫ.....	22
МОСКОВСКАЯ ГАЗЕТА; 2021.02.04; ЮРИСТ ОЦЕНИЛА ПРАВОМЕРНОСТЬ ВВЕДЕНИЯ ПЛАТНОГО ПРОЕЗДА ПО ДОРОГАМ МОСКВЫ И ПОДМОСКОВЬЯ .....	22
ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА ПОЛТАВСКАЯ; 2021.02.04; КУДА «ВЕЗЕТ» ЯНДЕКС.ТАКСИ: КАК РЫНОК ОТРЕАГИРОВАЛ НА НОВУЮ СДЕЛКУ; КАК СДЕЛКА ОТРАЗИТСЯ НА ПАССАЖИРАХ И ВСЕМ РЫНКЕ .....	23
КОММЕРСАНТЬ; СЕРГЕЙ ТИТОВ; 2021.02.04; МЭРИЯ ЗАПЛАТИТ ЗА ПРОЕЗД; В УЛЬЯНОВСКЕ НА УБЫТОЧНЫХ МАРШРУТАХ ВВОДЯТ РЕГУЛИРУЕМЫЕ ТАРИФЫ .....	25
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2021.02.04; ОСАГО БУДУТ ПРОДАВАТЬ НЕИСПРАВНЫМ МАШИНАМ? .....	27
РАДИО 1; 2021.02.04; НУЖНО ЛИ РЕФОРМИРОВАТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ МОНОПОЛИЮ НА ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ? .....	27
РИА НОВОСТИ; 2021.02.04; РЖД ОТКРЫЛИ ПРОДАЖУ БИЛЕТОВ НА ПОЕЗДА МЕЖДУ РОССИЕЙ И БЕЛОРУССИЕЙ .....	28
ТАСС; 2021.02.04; ГЛАВА ИРАНСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ПОСЕТИТ РОССИЮ В ФЕВРАЛЕ - ПОСОЛ ИРАНА В РФ .....	28
REGNUM; 2021.02.04; ВЛАСТИ ПРИАМУРЬЯ ПОЖАЛУЮТСЯ В РОСАВИАЦИЮ НА АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ.....	29
РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО, МИХАИЛ КОТЛЯР; 2021.02.04; «АЭРОФЛОТ» УПРОСТИЛ ПОЛУЧЕНИЕ БОНУСНЫХ ПРИВИЛЕГИЙ ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ .....	29
REGNUM; 2021.02.04; ГЛАВА КОЛЫМЫ ПРЕДЛОЖИЛ ЛЬГОТНЫЕ БИЛЕТЫ ПРОДАВАТЬ НА САЙТЕ АЭРОФЛОТА .....	30
ТАСС; 2021.02.04; «АЭРОФЛОТ» ЗАПУСКАЕТ РЕЙСЫ ПО МАРШРУТУ МОСКВА - БАКУ - МОСКВА .....	31
ПРАЙМ; 2021.02.04; «БЕЛАВИА» ВОЗОБНОВИТ ПОЛЕТЫ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГ И РОСТОВ-НА-ДОНУ НА СЛЕДУЮЩЕЙ НЕДЕЛЕ .....	31
ПРАЙМ; 2021.02.04; ЕГУРТАIR УВЕЛИЧИВАЕТ КОЛИЧЕСТВО РЕЙСОВ ИЗ МОСКВЫ В КАИР ДО ПЯТИ В НЕДЕЛЮ .....	32
РИА НОВОСТИ; 2021.02.04; S7 С 24 МАРТА НАЧНЕТ ВЫПОЛНЯТЬ ЧАРТЕРНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ МОСКВЫ В САЛОНИКИ .....	32

## ПУБЛИКАЦИИ

### **ТАСС; 2021.02.04; ПИЛОТНЫЙ ПРОЕКТ СТУДЕНЧЕСКОГО ТУРИЗМА ПО ОБМЕНУ МОГУТ РЕАЛИЗОВАТЬ В ЛЕНОБЛАСТИ И КРЫМУ**

Глава комитета Госдумы по физической культуре, спорту, туризму и делам молодежи Борис Пайкин обратился к главе Минтранса Виталию Савельеву с просьбой обеспечить апробацию программы студенческого туризма по обмену между регионами и субсидировать проезд для студентов в период каникул между Крымом и Ленинградской областью. Об этом сообщила в четверг **пресс-служба** комитета.

Как пояснял ранее депутат, суть инициативы заключается в организации обмена студентами между различными регионами в период отпусков, размещать их предлагается в свободных общежитиях при вузах. Инициатива принадлежит Молодежному парламенту при Госдуме.

«Пилотный проект студенческого обмена решено апробировать между Республикой Крым и Ленинградской областью», - говорится в письме Пайкина. По его словам, инициатива поддержана руководством Ростуризма, Республики Крым и Ленинградской области.

При этом, отмечает депутат, стоимость билетов может стать препятствием для совершения поездки. «Рыночная стоимость билетов на железнодорожный и авиатранспорт начинается от 4 и 5,5 тыс. рублей соответственно. Для учащихся очных отделений, а также тех, кто учится заочно и работает, чтобы оплатить образование, это существенная и подчас непосильная сумма. Важно создать условия для апробации проекта студенческого туризма», - говорится в его обращении на имя **Савельева**.

<https://tass.ru/obschestvo/10625795>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2021/02/04/v-gosdume-predlozhili-subsidirovat-studencheskij-turizm.html>

<https://ug.ru/puteshestviya-po-strane-dlya-rossijskih-studentov-mogut-sdelat-besplatnymi/>

<https://crimea-news.com/society/2021/02/04/755557.html>

### **КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КОЛЯДА; 2021.02.04; КОРОНАВИРУС ПОДКОСИЛ «АЭРОФЛОТ»; КРУПНЕЙШИЙ РОССИЙСКИЙ АВИАПЕРЕВОЗЧИК ПОЛУЧИЛ ПОЧТИ 100 МЛРД РУБ. УБЫТКА В 2020 ГОДУ**

«Аэрофлот» получил 96,5 млрд руб. убытка по итогам 2020 года по РСБУ. Это первый отрицательный результат перевозчика с 2015 года, когда в его расходы были включены перевозки пассажиров обанкротившейся «Трансаэро». На итогах «Аэрофлота» сказалась практически полная остановка авиасообщения на международных направлениях во втором и третьем кварталах и введение ограничений на перемещения граждан внутри России. В то же время привлечение 80 млрд руб. в виде допэмиссии, меры господдержки и принятые меры по оптимизации затрат позволили авиакомпании частично сдержать негативное влияние кризиса.

Чистый убыток «Аэрофлота» по итогам четвертого квартала вырос почти в 16 раз и составил около 31 млрд руб., следует из отчета по РСБУ компании.

По итогам всего прошлого года перевозчик получил 96,5 млрд руб. убытка против 5,3 млрд руб. прибыли годом ранее.

«Аэрофлот» в последний раз получал убыток по РСБУ в 2015 году, когда вынужден был потратить средства на развоз пассажиров прекратившей полеты «Трансаэро».

Выручка «Аэрофлота» в октябре–декабре упала на 59,2%, до 52,8 млрд руб., за весь год – на 58,4%, до 229,8 млрд руб. При этом себестоимость продаж в четвертом квартале сократилась на 39,9%, до 78,5 млрд руб., а за 12 месяцев – на 38,9%, до 331,7 млрд руб.

«После катастрофического сокращения объема авиаперевозок в марте и апреле 2020 года сформировался тренд на сокращение темпа снижения выручки, за четвертый квартал выручка снизилась на 59,2% против снижения на 67,4% в третьем квартале и 85% во втором квартале 2020 года, – поясняется в отчете. – Поддержку выручке в этом периоде оказало продолжение восстановления полетной программы в международном сегменте за счет роста частотности и возобновления полетов по ряду направлений, а также активный рост выручки от сегмента грузовых перевозок (рост на 78% по сравнению с аналогичным периодом 2019 года)».

На фоне пандемии пассажиропоток «Аэрофлота» в 2020 году рухнул на 61%, до 14,6 млн человек. Это само по себе привело к снижению части расходов. Например, значительно снизились расходы:

от операций по соглашениям код-шеринга – на 43%, до 58,2 млрд руб.,

на авиационное топливо – на 63,8%, до 46,6 млрд руб.,

на наземное обслуживание в аэропортах – на 53,1%, до 16,5 млрд руб.,

на питание пассажиров на борту – на 64,8%, до 7,4 млрд руб.

В четвертом квартале «Аэрофлот» привлек 80 млрд руб. в ходе дополнительной эмиссии акций, большую часть которой выкупило государство. Кроме того, в 2020 году перевозчик получил субсидии из федерального бюджета, а также финансовую помощь от иностранных государств. В частности, 6,1 млрд руб. были получены за потерянных вследствие пандемии пассажиров в рамках постановления правительства №661 и еще 283 млн руб. – за вывоз российских граждан из-за границы.

За перевозки пассажиров по спецтарифам авиакомпания получила около 4 млрд руб., в том числе 1,3 млрд – в рамках исполнения постановления №215 (субсидии на рейсы из Центральной России на Дальний Восток, в Калининград и Крым). Финансовая помощь от властей иностранных государств, в частности Китая, составила 560,5 млн руб., Германии – 46,4 млн руб., Австрии – 27,6 млн руб.

Компания резко нарастила долговую нагрузку.

Долгосрочные обязательства выросли более чем в 8 раз, до 79 млрд руб., основную их часть составили привлеченные в 2020 году банковские кредиты (52,3 млрд руб.).

Краткосрочные обязательства выросли на 17,5%, до 140,8 млрд руб.

При этом у перевозчика появился новый вид обязательств перед пассажирами – на 16,6 млрд руб. – по ваучерам за отмененные из-за пандемии рейсы.

<https://www.kommersant.ru/doc/4674069>

### **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ, АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2021.02.05; ХОТЬ РУБЛЕМ ПОКАТИ; КАК ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ РОССИИ ВЫЖИВАЛИ В ПАНДЕМИЮ**

Почти 240 млн транспортных средств проехало в 2020 году по платным дорогам России, подсчитал «Ъ». Практически на всех участках из-за пандемии в прошлом году трафик упал. Рост числа клиентов – на 5,6% по сравнению с прошлогодними показателями – зафиксирован лишь на трассах госкомпании «Автодор». Более того, почти половина всего объема российского платного трафика пришлась на М-4 «Дон». Дорога в Крым и на Кавказ стала самой популярной летом прошлого года, когда утомленные самоизоляцией россияне двинулись на машинах к морю.

Компании, в управлении которых находятся российские платные дороги, предоставили по запросу «Ъ» данные об автотрафике в 2020 году.

На Западном скоростном диаметре в Санкт-Петербурге в 2020 году совершено 90,7 млн транзакций, что на 6% меньше показателей 2019 года. Концессионер дороги «Магистраль

Северной столицы» считает трафик по собственной системе, что, по оценкам “Ъ”, примерно равно 65 млн транспортных средств.

Потеря трафика, поясняют в компании, произошла в связи с ограничениями во время пандемии, прежде всего в апреле–мае 2020 года на 60% транспортных средств было обслужено меньше.

Еще 18,3 млн автомобилей (–12,2%) проехало по платному обходу Одинцово, следует из данных АО «Новое качество дорог» (оператор дороги).

15,2 млн автомобилей (на 20% меньше, чем годом ранее) проехало по головному участку трассы М-11 от Москвы до Солнечногорска (15–58-й километр), концессионером которой выступает Северо-Западная концессионная компания (СЗКК). Снижение показателей компания также связывает с пандемией. «Особо сильно пострадали маршруты, связанные с аэропортом Шереметьево, где падение с начала года составило около 60%,– рассказали “Ъ” в СЗКК.– При этом выросла популярность транзитных маршрутов – более чем на 20% по сравнению с 2019 годом, в том числе за счет запуска специальных «дачных» абонементов на две и восемь поездок». Летом СЗКК зафиксировала ряд рекордов: в один из дней по головному участку проехало более 21 тыс. автомобилей в сторону Санкт-Петербурга, в другой – более 24 тыс. автомобилей в сторону Москвы.

В выигрыше по итогам года оказался лишь «Автодор».

139 млн (на 5,6% больше, чем в 2019 году) транспортных средств проследовало по участкам, находящимся в доверительном управлении госкомпании. Основную часть потока приняла трасса М-4 «Дон» (111 млн транспортных средств, то есть 80% всего трафика «Автодора»). В апреле–июне 2020 года наблюдался 30-процентный спад (относительно показателей аналогичного периода 2019 года) интенсивности движения из-за ограничительных мер в связи с эпидемиологической ситуацией, поясняют в госкомпании, но в августе–сентябре трафик начал расти рекордными темпами. «Причиной была отмена антиковидных ограничений, которая совпала с сезоном отпусков,– поясняют в «Автодоре».– По сравнению с 2019 годом интенсивность движения в эти два месяца выросла на 14%. В октябре–декабре количество поездок вновь сократилось из-за ухудшения эпидемиологической ситуации».

На М-11 «Нева» «самым востребованным» назван участок с 208-го (Тверская область) по 684-й километр (Санкт-Петербург). Согласно полученным “Ъ” данным, по этому маршруту за год совершено более 8,8 млн поездок. Отметим, что по всей трассе М-3 «Украина», например, зарегистрировано около 10 млн проездов.

На фоне падения трафика в 2020 году росла доля пользователей бесконтактных транспондеров, позволяющих проезжать пункты взимания платы без шлагбаумов или пользоваться системой free flow (безостановочный проезд) на ЦКАД. Так, по данным «Автодора», около 60% проездов было совершено с помощью этих устройств, всего их в обращении около 2 млн. СЗКК говорит, что доля бесконтактных платежей на головном участке М-11 (транспондерами или банковскими картами) достигла 85%.

Прирост годового трафика на сети «Автодора» был ожидаемым, говорит координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов.

Летом после долгой изоляции многие истосковались по отдыху на море, но границы были закрыты,– поясняет он.– Это и создало ажиотажный спрос на автомобильные поездки по М-4 в Крым и на Кавказ».

По оценкам министерства курортов и туризма Крыма, в 2020 году на полуострове отдохнули 5,8 млн человек. Это ниже значения 2019 года на 22% (7,4 млн гостей), но с момента официального начала курортного сезона местные власти отмечают рост числа прибытий в 11%. При этом 64% путешественников в 2020 году приехали автотранспортом через Крымский мост. Гендиректор туроператора «Дельфин» Сергей Ромашкин вспоминает, что в 2019 году этот показатель был около 50%. Эксперт поясняет, что поток

автотуристов устойчиво растет с момента открытия моста, который многие туристы воспринимают как туристический объект.

Петр Шкуматов напоминает также, что «Автодор» в 2020 году также открыл движение по обходу Лосево и Павловска в составе М-4 и большую часть ЦКАД. Это также обеспечило дополнительный трафик. По кольцевой дороге за полтора месяца 2020 года (с момента открытия третьего и четвертого этапов) проехало более 600 тыс. автомобилей – эти данные госкомпания раскрыла впервые.

<https://www.kommersant.ru/doc/4673918>

### **КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ; 2021.02.05; ТМХ ПОШЕЛ ЗА ДВИГАТЕЛЯМИ В НОРВЕГИЮ; КОМПАНИЯ КУПИЛА ЗАВОД У ROLLS-ROYCE ЗА €150 МЛН**

«Трансмашхолдинг» за €150 млн купил у Rolls-Royce норвежский завод по производству дизельных и газопоршневых двигателей Bergen Engines. Как основную область применения его технологий компания указывает распределенную энергетику. Однако аналитики отмечают, что в этом классе мощности (1–12 МВт) высока конкуренция. Другая перспективная отрасль применения – судостроение, поскольку такие двигатели в РФ не производятся. Но тут могут помешать санкции против Объединенной судостроительной корпорации, которые Норвегия строго соблюдает.

«Трансмашхолдинг» (ТМХ) Андрея Бокарева, Искандара Махмудова, Дмитрия Комиссарова и Кирилла Липы через входящую в его структуру ТМН International приобрел у Rolls-Royce Group завод Bergen Engines в Норвегии. Об этом 4 февраля сообщили стороны. Как уточняет Rolls-Royce, цена сделки составила около €150 млн, в периметр сделки вошли завод дизельных и газопоршневых среднеоборотных двигателей, цех высокоточного литья, ремонтная мастерская и конструкторское бюро, а также сеть сервисных центров в семи странах.

Bergen Engines выпускает газопоршневые и дизельные двигатели мощностью от 1,4 до 11,8 МВт, модульные электростанции, судовые двигатели, а также выполняет проектирование и обслуживание электростанций. Выручка в 2019 году составила £239 млн (\$305,2 млн). Как поясняется в сообщении ТМХ, за счет приобретения компания рассчитывает расширить присутствие на мировом рынке дизелей, прежде всего газовых двигателей для использования в автономных энергосистемах.

Двигатели ТМХ (от 800 кВт) и Bergen Engines (от 1,4 МВт) относятся к мегаваттному классу, говорит старший аналитик Центра энергетики МШУ «Сколково» Юрий Мельников, и, действительно, могут использоваться в удаленных районах, но размер этого рынка ограничен: чаще используются двигатели гораздо меньшей мощности. Машины мегаваттного класса, скорее, подойдут для энергоснабжения предприятий, например проектов по добыче углеводородов, золота, угля на Дальнем Востоке и в Сибири, полагает он. В этом сегменте уже есть игроки, в первую очередь иностранные, ведь требования о локализации здесь не применяются. При этом крупные игроки избавляются от этого бизнеса из-за его низкой маржинальности и высокой конкуренции: так, в 2018 году GE продала Jenbacher и Waukesha (газопоршневые двигатели).

Газопоршневые двигатели могут найти применение и в традиционном для ТМХ локомотивостроении: как сообщал на прошлой неделе замгендиректора ОАО РЖД Сергей Кобзев, с 2025 года монополия собирается закупать только экологически чистые локомотивы на природном газе.

По мнению главы «Infoline-Аналитики» Михаила Бурмистрова, новое приобретение ТМХ очень перспективно в том числе с точки зрения судостроения. У компании появляется возможность составить на российском рынке конкуренцию таким производителям, как MAN, Wartsila, Yanmar. Михаил Бурмистров отмечает, что у ТМХ есть богатый опыт работы с крупными госзаказчиками и комплексных поставок систем для транспорта, а в

российском судостроении, где много мелких поставщиков, есть большая потребность в интеграторах.

Источники “Ъ” в судостроении говорят, что не слышали о планах каких-либо заказчиков ставить двигатели Bergen Engines на свои суда. При этом они отмечают, что в РФ не производятся среднеоборотные дизельные двигатели для гражданских судов. Они нужны для флота «река-море», рыболовецких и офшорных судов. Для военных целей такие двигатели производят «Звезда», Коломенский завод и Уральский дизель-моторный завод, но, как говорят собеседники “Ъ”, они зачастую не выдерживают заявленные сроки поставок. Кроме того, их стоимость «по карману военным», а для бизнеса слишком высокая.

Собеседники “Ъ” считают, что в любом случае поставлять двигатели из Норвегии на верфи Объединенной судостроительной корпорации (ОСК), которая находится под санкциями, будет сложно: норвежские власти очень строго соблюдают их.

Источники “Ъ” в судостроении предполагают, что приобретение завода в Бергене может быть интересно ТМХ с точки зрения получения технологий, которые потом можно будет реализовать в РФ. Глава ОСК Алексей Рахманов в интервью “Ъ” (см. “Ъ” от 22 декабря 2020 года) рассказывал, что компания договаривается с ТМХ о создании научно-технического центра морских пропульсивных систем, в рамках которого будет реализовываться программа дизелестроения.

<https://www.kommersant.ru/doc/4674079>

### **МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; АНТОН РАЗМАХНИН; 2021.02.04; В РОССИИ РЕШИЛИ ИЗМЕНИТЬ ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ ЭЛЕКТРОСАМОКАТАМИ; ИХ СКОРОСТЬ МОГУТ ОГРАНИЧИТЬ ШЕСТЬЮ КМ/Ч**

В России продолжается рост парка электрических средств индивидуальной мобильности – это гироскутеры, моноколеса, сегвеи, электросамокаты и другие формы малого транспорта. А это значит, что недолго обладателям таких девайсов ходить «необилеченными»: пишется закон и для них. Точнее, поправки к ПДД, КоАП и другим законам, которые сейчас готовит федеральный **Минтранс**. В рамках этого законопроекта эксперты предлагают, в частности, ограничить скорость движения по тротуарам до 6 километров в час, а всех наездников таких транспортных средств обязать носить шлемы и быть трезвыми.

В Москве, где актуальность проблемы выше, чем в других регионах России, варианты этих поправок обсудили на площадке Общественной палаты РФ. Они будут заявлены к рассмотрению законодателями, объявил заместитель председателя профильной комиссии ОП РФ Александр Холодов. Среди идей, прозвучавших в ходе круглого стола по средствам индивидуальной мобильности – многоступенчатое ограничение скорости электросамокатом и подобных устройств, контроль за их техническим состоянием и приравнивание такой техники на проезжей части к мопедам. То есть – обязательная трезвость «водителя» и ношение защитного шлема.

- Проблема не в том, хороший или плохой проект сейчас разрабатывает **Минтранс**, - отмечает Холодов. - Проблема в том, что до сих пор нет стратегии, чем считать средства индивидуальной мобильности. Загоним мы их на велодорожки, на тротуары или на проезжую часть?

Фактически единственный тезис, на котором сейчас сходятся эксперты по таким видам транспорта, таков: нельзя грести под одну гребенку разные виды техсредств и сценарии их использования. Электросамокат, способный «выжать» 80 км/ч и детский гироскутер, использующийся в парке – совершенно разные вещи. Да и одно и то же устройство разные люди в разные моменты могут использовать совершенно различным образом. Значит, для тротуаров, велодорожек и проезжей части должны быть разные правила использования средств индивидуальной мобильности. А вот дальше начинаются нюансы.

Средства индивидуальной мобильности, включая и велосипеды, нужно регламентировать как единый класс транспортных средств, уверен замдиректора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса РФ Владимир Луговенко. Категории «прав» можно разделить по возрасту: до 7 лет – дети, которые должны ездить только по тротуару под присмотром родителей, от 7 до 14 лет – по тротуарам или велодорожкам, свыше 14 – по велодорожкам или проезжей части.

- Возможны и даже нужны плановые рейды контроля скорости со стороны ГАИ, допуск участков к контролю за таким транспортом. Технически контроль скорости вполне осуществим, а идентификация владельцев по зрачку глаза и другим параметрам также не вызывает вопросов.

На тротуарах и пешеходных зонах скорость электрических средств индивидуальной мобильности будет жестко ограничена – с этим согласны большинство экспертов круглого стола. Вопрос в конкретной цифре скоростного лимита: если одни эксперты называют цифру в 20 км/ч (до 40 – по велодорожкам, до 60 – по проезжей части в правом ряду), то другие выступают за более жесткий лимит в 6 км/ч - «не быстрее пешехода». Кроме того, все такие средства следует оборудовать габаритными фонарями и катафотами – чтобы повысить их заметность в сумерках и ночное время. Шлем также будет необходим для передвижения – как минимум по велодорожкам и проезжей части.

Свою специфику имеют также моноколеса – один из быстрорастущих сегментов средств индивидуальной мобильности. «Для пользователей моноколес критически важно иметь доступ на проезжую часть, - отмечает директор по маркетингу компании-дистрибьютора этого вида транспорта Гарри Богданян. - Моноколесо по своим тактико-техническим характеристикам не уступает электросамокатам. Эту позицию разделяют многие представители моноколесного сообщества. При этом мы осознаем важность использования защитной экипировки и светоотражательных жилетов владельцами моноколес, использующими проезжую часть. Законодательный порядок использования проезжей части моноколесниками требует дополнительного обсуждения и проработки прежде всего на основе анализа опыта других стран и существующей практики использования проезжей части райдерами на моноколесах».

Как рассказали «МК» в одном из крупных операторов проката электросамокатов Москвы, технические возможности ограничивать выезд на те или иные зоны – например, на тротуары – у операторов есть, кроме того, именно прокатные электросамокаты точнее других контролируют скорость, вплоть до принудительного ее снижения оператором. Таким образом, какое-либо сопротивление проекту могли бы оказать владельцы собственной техники такого рода. Но они, кажется, в стране объединены еще хуже, чем автомобилисты.

<https://www.mk.ru/social/2021/02/03/v-rossii-reshili-izmenit-pravila-polzovaniya-elektrosamokatami.html>

### **ИЗВЕСТИЯ; ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ; 2021.02.05; ДЕЛИ В ДЕЛЕ: ИНДИЯ РАССЧИТЫВАЕТ ОТКРЫТЬСЯ ДЛЯ РОССИЯН ЛЕТОМ; ДВЕ СТРАНЫ ВЕДУТ ПЕРЕГОВОРЫ О ВОЗМОЖНОСТИ ВОССТАНОВИТЬ ТУРПОТОК НА ФОНЕ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ**

Индия рассчитывает, что откроется для российских туристов летом. Об этом «Известиям» заявил посол республики в России Венкатеш Варма. По его словам, всё зависит от развития эпидемиологической ситуации в обеих странах. В посольстве РФ в Нью-Дели «Известиям» заявили, что стороны поддерживают контакт по этому вопросу. Москва уже начала выдавать визы всем категориям граждан Индии, включая туристов, сейчас страны определяются с «модальностями налаживания авиасообщения». 29 января индийский минтуризм заявил о разработке плана по открытию границ. Согласно предварительным

переговорам, посещать страну смогут только организованные путешественники, необходимы будут тест либо справка о прививке. Представители туриндустрии РФ считают, что Индия полностью откроется только к осени, когда начнется сезон.

Открытие на себя

В конце октября 2020 года, после семи месяцев режима закрытых границ, правительство Индии разрешило въезд в страну иностранным гражданам. Но прибыть можно только по деловой визе – для участия в конференциях, научных исследованиях, лечении и так далее. Дипломатам и членам официальных делегаций также разрешен въезд в страну. Туристические визы для российских граждан, равно как и для граждан других государств, Индия по-прежнему не выдает.

Однако посол страны в России Венкатеш Варма заявил «Известиям», что стороны изучают возможность открыть границы, в том числе для туристов из РФ.

– Всё зависит от того, как будет развиваться ситуация с пандемией коронавируса. Как только, так сразу. Ориентировочно это произойдет летом, – отметил дипломат.

Это еще оптимистичный прогноз: в декабре прошлого года российский посол в Индии Николай Кудашев прогнозировал возвращение туристов в Индию лишь в ноябре 2021 года.

27 января Россия разрешила восстановить авиасообщение с Индией впервые с марта прошлого года. Тогда же ТАСС со ссылкой на главу представительства «Аэрофлота» в Индии Андрея Алимова сообщил, что рейсы могут возобновиться с 30 января. Однако запуск сообщения был перенесен. Газета The Times of India уточняет, что «Аэрофлот» намерен начать полеты с 14 февраля, борты будут отправляться по понедельникам и субботам.

**В Росавиации не ответили на запрос «Известий».** В посольстве РФ в Нью-Дели «Известиям» подтвердили, что Россия и Индия ведут переговоры по вопросу открытия границ, однако точных сроков пока нет.

– Безусловно, контакт между сторонами по этому вопросу поддерживается. При этом строить какие-либо прогнозы не беремся. Надеемся, как и многие, что решение найдется в ближайшее время, – заявили в диппредставительстве.

Там также отметили: в конце января был «запущен долгожданный процесс, который в перспективе приведет к полноценному восстановлению пассажиропотока» между РФ и Индией. Сейчас, как уточняет **пресс-служба** посольства, «совместно с индийской стороной предстоит определиться с модальностями налаживания авиасообщения между двумя странами».

В диппредставительстве подчеркнули: Москва, в свою очередь, возобновила выдачу виз всем категориям индийских граждан, включая туристов и студентов. Но въехать в РФ они могут только через воздушные **пункты пропуска**.

К осени распогодится

По мнению вице-президента Российского союза туриндустрии (РСТ) Юрия Барзыкина, пока говорить об открытии Индии рано, поскольку не завершилась программа вакцинации. Однако каких-либо иных препон в этом вопросе нет, всё зависит исключительно от эпидемиологической ситуации, уточнил эксперт.

– Но если и возобновится туризм летом, в это время года Индия – не самое востребованное направление. В летние месяцы традиционно у россиян пользуется спросом Средиземноморье. Хотя кто-то всё равно поедет. Спрос на Индию начнет расти с осени, – отметил вице-президент РСТ в беседе с «Известиями».

Исполнительный директор Ассоциации туроператоров России (АТОР) Майя Ломидзе заявила, что пока переговоров на уровне игроков туриндустрии по поводу открытия Индии нет.

– Строить прогнозы в условиях ковида довольно бессмысленно. У нас пока нет официальной информации по поводу сроков открытия Индии для российских туристов, а

также относительно регионов, которые откроются в первую очередь, – пояснила «Известиям» эксперт.

<https://iz.ru/1120688/elnar-bainazarov/deli-v-dele-indiia-rasschityvaet-otkrytsia-dlia-rossiian-letom>

### **ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ МИГУНОВ; 2021.02.05; ГРУЗИТЕ АПЕЛЬСИНЫ БОЧКАМИ: ДЕФИЦИТ КОНТЕЙНЕРОВ ОБРУШИЛ ТОРГОВЛЮ; НЕХВАТКА МОЩНОСТЕЙ В ПОРТАХ МОЖЕТ ОБЕРНУТЬСЯ ДЛЯ ЕВРОПЫ И РОССИИ ИНФЛЯЦИОННЫМ ВЗРЫВОМ**

2021 год может подарить новый мощный всплеск инфляции – по неожиданной и неочевидной причине. Несмотря на тяжесть пандемии COVID-19, она относительно слабо затронула производственный сектор большинства стран мира, так что выпуск большинства товаров не слишком отстаёт от просевшего спроса. А вот с транспортировкой этих товаров обнаружились проблемы. Огромное количество контейнеров «застряло» в портах и на складах Европы и США, тогда как оживление экономики привело к ажиотажному спросу на перевозки. Мировой морской транспорт уперся в «бутылочное горлышко», выйти из которого быстро не получится. Подробности – в материале «Известий».

В январе инфляция в России превысила 5-процентную отметку. Это ещё не пик: согласно прогнозу ЦБ, в феврале рост цен ещё ускорится. Хотя российская инфляция имеет свои корни – в первую очередь рост продовольственных цен и ослабление рубля, к нему может добавиться и глобальный тренд резкого роста стоимости морских перевозок.

Впервые дефицит контейнеров выявился в самом начале эпидемии. В марте Китай почти полностью закрылся от внешнего мира и остановил работу большей части экономики. В результате корабли начали задерживаться в китайских портах на недели из-за карантина. Контейнеры для перевозки грузов также начали скапливаться в городах КНР.

На середину марта доступность контейнеров в таких важнейших портах Европы, как Гамбург, Антверпен и Роттердам, а также в американском Лонг-Бич (ключевой порт, снабжающий импортом Калифорнию и значительную часть всего американского Запада), достигла исторического минимума. Поставщики промышленной и сельскохозяйственной продукции из Канады, США и европейских стран оказались не у дел – мощности для перевозок рухнули даже сильнее, чем мировой спрос.

Затем ситуация начала разворачиваться на 180 градусов. Китай, главный мировой экспортер, к середине весны более или менее начал возвращаться к обычной жизни, тогда как во многих других странах – как развитых, так и развивающихся – были введены локдауны разной степени жесткости. Порты и логистические компании столкнулись с полной неопределенностью. В обычное время, даже в период кризиса, можно примерно просчитать спрос на те или иные группы товаров в разных точках мира и делать соответствующие запасы. В 2020 году ситуация переворачивалась с ног на голову и обратно в течение считанных дней, иногда – часов.

Из-за этого морские перевозчики, ожидая всё более сильного сокращения спроса, начали убирать вместимость на судах. Ставки на фрахт стали расти даже на фоне кризисных явлений в мировой экономике и быстро вернулись к уровню 2019 года. А потом спрос начал восстанавливаться в Европе, Северной Америке и других регионах – на 10–20% в месяц. Тем не менее восстановление в разных странах происходило по-разному, что ещё сильнее сбilo с толку моряков.

К концу года Китай избавился от своих контейнерных «запасов». Более того, все оставшиеся емкости для перевозки грузов пошли в дело, тогда как в обратном направлении движения почти не было. Помимо промышленного спада, снизившего отгрузку товаров, и уменьшения количества судов в море, дополнительную роль сыграл

такой фактор, как усложнение таможенных процедур, помноженное на нехватку персонала.

В Северной Америке к началу года сложился следующий дисбаланс: на сотню полученных контейнеров (в основном из Восточной Азии) приходилось только 40, последовавших в обратном направлении. При этом только между Китаем и США ежемесячно курсирует около 900 тыс. 20-футовых контейнеров, а еще нужно сделать поправку на отложенный из-за кризиса спрос, реализовавшийся в последние месяцы минувшего года.

Параллельно сократилось и производство самих контейнеров. Тренд был замечен еще в 2019 году: тогда было выпущено около 3 млн единиц против 4,5 млн в 2018-м. В минувшем же году мировое производство емкостей для морских перевозок и вовсе упало до 2 млн штук. Более того, впервые за много лет число выведенных из оборота контейнеров оказалось выше (причем значительно, более чем на 1 млн штук), чем построенных. Запасы новых контейнеров к октябрю 2020 года опустились до 200 тыс. штук против миллиона в апреле.

В отсутствие емкостей перевозчики начали повышать цены. Ставки на фрахт из Восточной Азии в Северную Европу подскочили к декабрю на 264% по сравнению с тем же месяцем предыдущего года. Для маршрутов Азия – западное побережье США рост оказался несколько меньшим, но тоже впечатляющим – 145%. Фрахт контейнера в портах КНР подорожал до \$6 тыс. против \$1,2 тыс. годом ранее. Стоимость перевозки в Европу оказалась еще выше – \$9 тыс., а в некоторых случаях и \$12 тыс. за 40-футовый контейнер. Ситуация в ЕС оказалась особенно сложной, так как имеющиеся контейнеры чаще используются на транстихоокеанских маршрутах: они в сложившейся ситуации выгоднее. Нехватка транспортных мощностей не сводится к Китаю – схожие проблемы наблюдаются и в Австралии, где отмечен дефицит контейнеров, предназначенных для перевозки сельскохозяйственной продукции.

В других обстоятельствах выходом могло бы стать увеличение авиаперевозок, но здесь всё еще хуже из-за сокращения пассажирских рейсов. Многие пассажирские самолеты «в нагрузку» берут и малогабаритные грузы, например смартфоны. Сейчас большинство производителей вынуждены, напротив, переориентироваться на морские пути доставки, и тем самым проблема нехватки мощностей лишь обостряется.

С учетом роста цен на металлы, продовольствие и другие виды продукции (что вызвано как сложностью с транспортировкой, так и другими причинами) существует опасность серьезного всплеска инфляции во многих странах. Центробанки тогда окажутся между двух огней: смягчать денежно-кредитную политику окажется невозможно из-за роста цен, а ужесточать ее чревато обвалом хрупкой после пандемического кризиса экономики. Власти окажутся в ситуации, аналогичной стагфляции (сочетание стагнации и инфляции) 1970-х, а выбраться из такого положения будет крайне сложно.

Кризис будет в той или иной мере ощущаться и в России. Как рассказал в интервью «Известиям» директор по корпоративным рейтингам «Эксперт РА» Игорь Смирнов, половина импорта в страну приходится на морской и речной транспорт.

– Морем ввозятся продукты питания и сельскохозяйственная и минеральная/химическая продукция. В целом международная торговля, осуществляемая морем и железными дорогами, значительно контейнеризована, и работает логика, что самые быстрые перевозки (скоропортящаяся пищевая продукция и тому подобное) осуществляет автотранспорт (но они довольно дорогие – до текущей ситуации!), средние по итоговой скорости и стоимости – железнодорожные перевозки, наименее дорогие, но и самые медлительные – морем.

Когда кризис поставок может разрешиться? По словам Смирнова, в 2020 году были перебои с возвратом порожних контейнеров на фоне сомнений о темпах восстановления глобальной торговли.

– Почему сейчас линии по-прежнему не торопятся возвращать порожние контейнеры, понятно уже чуть менее. При прочих равных можно сказать, что на полную нормализации ситуации ушло бы полтора-два месяца. Сейчас, хочется надеяться, меры уже принимаются, и дальше за этот срок не уйдем.

<https://iz.ru/1119740/dmitrii-migunov/gruzite-apelsiny-bochkami-deficit-konteinerov-obrushili-torgovliu>

### **РБК; 2021.02.04; ВЛАСТИ КРЫМА НАЗВАЛИ БЕССМЫСЛЕННЫМИ САНКЦИИ УКРАИНЫ ПРОТИВ АВИАКОМПАНИЙ**

Первый зампред Государственного совета Республики Крым Ефим Фикс заявил, что украинские санкции против летающих в Крым российских авиакомпаний ни на что не повлияют. Об этом он сообщил в комментарии РБК.

«Мне кажется, это просто детская игра. Ввели они санкции - дальше что? Что они могут сделать в этой истории? Просто выплеснули эмоции и показали своим кукловодам, что они вроде бы в тренде, что они занимаются этим вопросом. Никак они не повлияют, и просто пустое дело», - считает Фикс.

Заместитель председателя Госсовета Крыма Владимир Бобков заявил, что крымские власти выработали «достаточно серьезный иммунитет» к санкциям.

«Тем не менее продолжаем удивляться тому, что находятся силы, которые в непростых условиях, когда экономика всего мира является заложником тех обстоятельств, которые возникли в результате распространения коронавируса, находят возможность дополнительно усугублять и без того непростую участь, в том числе и тех, кто занимается авиаперевозками, под какими-то надуманными политическими предложениями», - отметил Бобков.

27 января Украина ввела санкции против 13 российских авиакомпаний, осуществляющих рейсы в Крым. В черный список попали «Победа» («дочка» «Аэрофлота»), АО «Вологодское авиационное предприятие», АО «Красавиа», АО «Комиавиатранс», АО «Авиакомпания «Азимут», АО «Авиакомпания «Ираэро», ООО «Авиасервис» и другие.

На эти компании распространили запрет летать над территорией Украины для перевозки пассажиров и грузов. Санкции будут действовать в течение трех лет. Украинские власти также намерены потребовать от международного сообщества ввести ограничения в отношении этих юрлиц.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/601c0a8f9a794724bba65c0c>

### **ТАСС; 2021.02.04; ВЕСОГАБАРИТНЫЙ КОНТРОЛЬ УСТАНОВЯТ НА ТРЕХ ПУНКТАХ В КАЛМЫКИИ В 2021 ГОДУ**

Автоматические пункты весогабаритного контроля будут установлены в трех местах на дорогах Калмыкии для контроля над большегрузами. Об этом сообщила в четверг **пресс-служба** главы Калмыкии по итогам рабочей встречи в Элисте руководителя региона Бату Хасикова с **руководителем федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Ространнадзора) Виктором Басаргиным**, на которой были обсуждены вопросы безопасности дорожного движения и сохранности автомобильных дорог в республике.

«Для проведения контрольно-надзорных мероприятий в 2021 году в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** запланирована установка трех автоматических пунктов весогабаритного контроля. Кроме того, на трассах с большим трафиком будут проводиться рейдовые мероприятия по межрегиональным регулярным перевозкам», - говорится в сообщении.

По словам Хасикова, сейчас в республике ведется работа по улучшению технической базы. Благодаря взаимодействию руководства региона и Южного межрегионального управления государственного автодорожного надзора **Ространнадзора** осуществляется

контроль за проездом тяжеловесного транспорта. Отремонтировано дорожное полотно под динамическими весами и на контрольных площадках взвешивания на двух стационарных пунктах весогабаритного контроля СПВГК «Яшкуль» на автодороге Яшкуль-Комсомольск-Артезиан и СПВГК «Лола» на автодороге «Элиста-Арзгир-Минеральные воды». Это позволило в прошлом году выявить значительно количество нарушений.

**Басаргин** отметил значительные положительные изменения в Калмыкии в сравнении с предыдущими годами в части обеспечения сохранности автомобильных дорог. Республика уделяет внимание и совершенствованию пассажирских перевозок общественным транспортом. Это лицензирование предпринимателей, осуществляющих транспортные услуги, а также контроль за обязательным соответствием всем требованиям - наличие карты маршрута, техосмотр транспорта, предрейсовый осмотр водителей, добавили в **пресс-службе**.

«Многое уже сделано, но многое нам еще предстоит сделать. Необходимо совершенствовать, автоматизировать подходы к организации контроля за проездом тяжеловесного транспорта. Наравнять темпы в обеспечении комфорта и безопасности для наших жителей и гостей на дорогах республики с учетом нормативных требований **Ространнадзора**. О чем договорились с **Виктором Федоровичем**», - написал Хасиков на своей странице в Instagram.

Сейчас на автодорогах Калмыкии весовой и габаритный контроль осуществляется на двух стационарных пунктах, расположенных на трассе Яшкуль - Комсомольский - Артезиан и Элиста - Арзгир - Минводы, уточнили в **пресс-службе** правительства республики.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/10628807>

### **РОССИЯ 24; ЛАРИСА ЗМИТРУК; 2021.02.04; СТОИМОСТЬ ПЕРЕЛЕТОВ СНИЗИТСЯ: ЖИТЕЛИ ЗАБАЙКАЛЬЯ И ДРУГИХ РЕГИОНОВ ПОЛУЧАТ ЛЬГОТЫ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»**

Субсидированные билеты для всех категорий авиапассажиров. Жители Забайкалья ждут возможности в наступающем сезоне отправиться в отпуск на российские курорты по сниженным ценам. На каких направлениях и для кого снизится стоимость перелетов?

<https://www.vesti.ru/video/2265462>

### **ГТРК АМУР, 05.02.2021 05:15; В АМУРСКОМ МИНТРАНСЕ УСТАНОВИЛИ ПРИЧИНЫ ЗАДЕРЖЕК АВИАРЕЙСОВ ИЗ БЛАГОВЕЩЕНСКА**

Анализ задержек авиарейсов в аэропорту Благовещенска по московскому направлению за декабрь и январь показал: чаще всего вина лежит на авиаперевозчиках.

При выяснении причин отклонения рейсов от расписания установлено, что задержек в результате работы служб аэропорта в этот период не было. В адрес авиакомпаний «Уральские авиалинии» и «S7» уже направлены претензии о несоблюдении планового времени выполнения полетов в период с декабря по конец января.

«По анализу пунктуальности выполнения рейсов в Благовещенск мы видим, что основная часть задержек были по причине авиаперевозчиков и частично в связи с ситуациями, напрямую не зависящими от компаний, таких как ожидание трансферных пассажиров, метеоусловия, работа служб аэропортов и другие», - прокомментировал министр транспорта и дорожного хозяйства области Александр Зеленин.

Министр отметил, что о несоблюдении авиакомпаниями действующего расписания будет сообщаться в **Росавиацию** для принятия мер к перевозчикам, которые обязаны стабилизировать ситуацию.

<https://gtrkamur.ru/news/2021/02/05/141837>

### ГТРК МАГАДАН, 05.02.2021 01:10; ОНЛАЙН БИЛЕТЫ, ТРУДОВЫХ МИГРАНТОВ И ДОРОЖНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ ОБСУДИЛИ В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РЕГИОНА

Правительство Магаданской области предложит «Аэрофлоту» перейти на онлайн оформление субсидированных билетов для зарегистрированных на территории Дальневосточного федерального округа жителей. Сейчас через сайт авиакомпании оформить субсидированные билеты могут только пенсионеры, молодежи, члены многодетных семей, конечно, если билеты есть в продаже. Для всех остальных жителей пока такой возможности нет, когда субсидированные билеты появятся, их можно будет купить только в кассах. Поручение губернатора открывает заседание регионального правительства - подготовить помещения и оборудование для пунктов продаж, если договориться на онлайн оформление не получится.

Сергей Носов, губернатор Магаданской области: я через две недели спрошу, как вы продвинулись, отвечает **Минтранс**, и еще - давайте сформулируем запрос Аэрофлоту, России, почему в век цифровых технологий, билеты должны покупать так же, как 60 лет назад.

Про перелеты говорят и в рамках новых правил для ввоза рабочих мигрантов. **Премьер-министр Михаил Мишустин** своим распоряжением установил ограничение на выдачу разрешений. Квота для Магаданской области - 250 человек, на 50 меньше 2020 года. Это без граждан стран ЕврАзЭС и тех, у кого есть вид на жительство или патент. К каждому иностранцу - индивидуальный подход. Сезонных рабочих теперь будут курировать еще и ответственные по отрасли.

Сергей Кучеренко, министр труда и социальной политики Магаданской области: минтруд наделен полномочиями, всей организационной работой, работой со списками, с работодателями, оказание помощи в их регистрации, подачи заявок, вплоть до того, что мы будем отправлять списки в МВД для разрешений.

Иностранцев ждут в строительстве, рыболовстве, сельском хозяйстве. Кадровые вопросы готовы решать даже межрегиональными соглашениями. Правительство Магаданской области договорилось о сотрудничестве с Московским автомобильно-дорожным государственным университетом. Выпускники помогут строить колымские дороги, преподаватели МАДИ подключатся к обучению магаданских студентов.

Дмитрий Воробьев, министр дорожного хозяйства и транспорта Магаданской области: есть возможность не только очного обучения, переобучения, но еще и дистанционные программы есть

С количеством потенциальных дорожных строителей определятся к концу марта. Е.Исаева, С.Чихарев, Вести - Магадан

<https://vesti-magadan.ru/videosyuzhety/onlajn-bilety-trudovyh-migrantov-i-dorozhnyh-stroitelej-obsudili-v-pravitelstve-regiona>

### АРИГ УС, 04.02.2021 10:23; ГЛАВА БУРЯТИИ ОБСУДИЛ С ФЕДЕРАЛЬНЫМИ ЧИНОВНИКАМИ ОБНОВЛЕНИЕ ПАРКА АВТОБУСОВ В УЛАН-УДЭ

Автор: Жиравова Евгения

Алексей Цыденов встретился с первым замминистра транспорта России.

Новые автобусы для Улан-Удэ. Глава Бурятии обсудил с федеральными чиновниками обновление парка общественного транспорта. В рамках рабочей поездки он встретился с **первым заместителем министра транспорта России Андреем Костюком**.

Алексей Цыденов, глава Республики Бурятия: Мы обсуждали, как исполнить поручение президента по поставке в Бурятию автобусов. До середины февраля **Минтранс России** должен предоставить президенту варианты обновления не только парка пассажирского общественного транспорта Улан-Удэ, но и объектов его инфраструктуры.

Напомним, инициативу по обновлению автопарка Улан-Удэ поддержал глава государства. Он дал поручение **премьер-министру Михаилу Мишустину** до 15 февраля при участии правительства Бурятии подготовить соответствующие предложения. В октябре в Улан-Удэ уже поступили 42 новых автобуса. Но для полного решения транспортной проблемы в городе - нужно около 600 новых машин.

<https://arigus.tv/news/item/152160/>

### **ГТРК ОКА, 04.02.2021 10:55; С ВЕТЕРКОМ: РЯЗАНЦЫ ЖАЛУЮТСЯ НА ХОЛОД В ТРОЛЛЕЙБУСАХ**

Рязанцы пожаловались на холод в общественном транспорте. В частности, больше всего недовольных - пассажиры троллейбусов. Горожане отмечают, техника старая - по салону гуляет сквозняк, печки не помогают.

Каждое утро для Ольги Данилиной, как лотерея. Что надеть - зависит от показаний термометра. В большой минус приходится кутаться во все теплые вещи сразу, иначе есть риск заболеть. Женщина работает кондуктором троллейбуса, признается, в салоне - холодно.

Ветер откуда-то дует, с панели дует, и печка не очень хорошо греет.

Ольга Данилина, кондуктор троллейбуса.

Ее коллега, Наталья Шитикова, тоже надевает несколько кофт.

Холодно было, но так ходишь туда-сюда. Главное, не унывать, а что делать-то, жить как-то надо.

Наталья Шитикова, кондуктор троллейбуса.

Водителям троллейбусов легче - у них 2 собственные печки, поэтому за рулем комфортно. Из верхней одежды - только спортивный костюм. Здесь же - пульт управления обогревом в салоне.

Электрический ток и по проводам греются печки, 4 штуки у нас в салоне. В морозы включаем все, а так, когда морозы поменьше, двух достаточно.

Владимир Беспалов, водитель троллейбуса.

Когда и сколько тепла подавать - решают интуитивно. Ведь в троллейбусах нет никаких термометров.

Главное, чтоб тепло в салоне было, комфортно, более-менее чтобы было тепло, больше-то я не могу ничего сделать.

Александр Чеков, водитель троллейбуса.

А между тем в официальном документе **министерства транспорта России** четко прописано, если на улице мороз от минус 15 до - минус 25 и ниже, температура в салоне должна быть выше 10 градусов тепла. Многие рязанские троллейбусы не соответствуют нормативу.

Помочь решить проблему холодного транспорта должны были подарки из столицы. В прошлом году на рязанские дороги вышли 78 списанных московских троллейбусов. Правда, часть из них требовала ремонта, другая оказалась не многим лучше местных машин. Пассажиры принципиальной разницы не заметили.

Около 40% муниципального транспорта требует замены. Об этом в администрации города говорили еще в конце сентября прошлого года. Но средств в бюджете нет, троллейбусная сеть убыточна. Решить проблему планируют с помощью национального проекта «Безопасные и качественные дороги». Заявку на обновление парка уже готовят в федеральный **Минтранс**. Там в свою очередь составят рейтинг регионов и решат, кто именно получит государственную поддержку.

<http://www.gtrkoka.ru/news/2021/02/04/s-veterkom-rjazancy-zhalujutsja-na-holod-v-trollejbusah.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2021.02.04; РЕМОНТ ДОРОГИ МЕЖДУ ВАНИНО И СОВЕТСКОЙ ГАВАНЬЮ В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ НАЧНЕТСЯ В ЭТОМ ГОДУ - ВЛАСТИ**

Ремонт первого участка автодороги Ванино - Советская Гавань в Хабаровском крае начнется в этом году, сообщили представители краевого **Минтранса** в ходе рабочей поездки временно исполняющего обязанности губернатора региона Михаила Дегтярева в Ванинский и Советско-Гаванский районы.

По информации **пресс-службы** краевого правительства, ранее власти региона обратились к **премьер-министру Михаилу Мишустину** с просьбой о выделении федеральных средств на ремонт 40 км дороги.

Проект реконструкции дороги предусматривает ее модернизацию до III категории. На то, чтобы привести трассу в нормативное состояние, по предварительным подсчетам, требуется 1,7 млрд рублей.

Сорокакилометровый путь между двумя райцентрами - основная автомобильная артерия для прибрежных муниципалитетов. 29,8 км приходится на Советско-Гаванский район, 10,4 км - на Ванинский.

«Это фактически «дорога жизни» - единственный путь, связывающий Советскую Гавань и Ванино. Других вариантов здесь нет. Поэтому большой трафик транзитный - большегрузы разбивают дороги, причиняя неудобства местным жителям. Это надо исправлять», - сказал Дегтярев, слова которого приводятся в сообщении.

В свою очередь, министр транспорта и дорожного хозяйства края Роман Мирошин доложил губернатору, что «независимо от процедуры выделения федеральных денег в этом году начинаем работу по приведению в нормативное состояние первого из запланированных участков дороги за счет средств краевого бюджета».

Кроме того, по его словам, в планах регионального **Минтранса**, помимо модернизации существующей дороги, - строительство объезда. По нему в перспективе можно было бы пустить транзитные грузовые автомобили, снизив нагрузку на востребованную у местных жителей дорогу между Советской Гаванью и Ванино. Стоимость такого проекта превысит 5,3 млрд рублей.

Ранее Мирошин сообщал журналистам, что Хабаровский край вошел в тридцатку самых результативных регионов национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** по итогам 2020 года.

«В планах (на 2021 год - ИФ) ремонт 125 км дорог: в Хабаровской агломерации - 65 км, в Комсомольской - 30 км, и ещё 30 км - дороги регионального и межмуниципального значения. На эти цели будет направлено около 2 млрд рублей. Их них почти 1 млрд 170 млн рублей - средства краевого бюджета, 565 млн - федерального, более 208 - бюджетов муниципальных образований. В прошлом году нам удалось перевыполнить план на 33%, в этом году мы также намерены сделать всё возможное, чтобы достигнуть показателей прошлого года», - отметил министр.

По словам Мирошина, трасса Ванино - Советская Гавань стала лидером народного голосования в рамках проекта «Дорожный призыв».

«Региональным **Минтрансом** на портале «Голос27» было организовано открытое голосование, где жители края выбрали приоритетные для ремонта участки дорог регионального значения», - подчеркнул министр.

<https://www.interfax-russia.ru/far-east/news/remont-dorogi-mezhdu-vanino-i-sovetskoy-gavanyu-v-habarovskom-krae-nachnetsya-v-etom-godu-vlasti>

### **НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.04; В ПСКОВСКОЙ ДЕРЕВНЕ ПОЯВЯТСЯ КАМЕРЫ ФОТОВИДЕОФИКСАЦИИ И ФОНАРИ**

В Псковской области сэкономленные средства с торгов по объектам национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** направят на работы по

обеспечению безопасности. Об это сообщил председатель областного комитета по транспорту и дорожному хозяйству Борис Елкин.

«Экономии мы направляем не только на освещение, но и в принципе на безопасность. То есть мы так же, как и в 2019, и в 2020 году, уже торговали устройством новой разметки: с каждым годом мы все больше и больше делаем пластиковой разметки. Понятное дело, что везде ее делать пока нецелесообразно, потому что не везде дороги приведены в нормативное состояние. Проторговали уже светофоры импульсные с ограждением вблизи образовательных учреждений. Они предупреждают о нерегулируемом пешеходном переходе. В части освещения проторговали уже освещение автобусных остановок в Великолукском, Себежском районах. Проторговали уже деревню Ершово, по которой много вопросов было», - уточнил председатель комитета.

По словам Бориса Елкина, в Ершово установят камеры фотовидеофиксации, фонари.

«Там интенсивное движение, поэтому к ней особое внимание и по части камер, и по части освещения», - добавил Борис Елкин.

Также в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» в Псковской области в этом году отремонтируют более 170 км дорог. «Самые капиталоемкие объекты уже все проторгованы, в принципе, подрядчики уже некоторые хотят приступать к работам. Есть работы, которые не связаны с погодными условиями», - уточнил он.

<https://национальныепроекты.рф/news/v-pskovskoy-derevne-poyavyatsya-kamery-fotovideofiksatsii-i-fonari>

### **ТАСС; 2021.02.04; В ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ УВЕЛИЧАТ ДО 12 ЛЕТ СРОКИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ДОРОГ ЗА СЧЕТ НОВОЙ ТЕХНОЛОГИИ**

Технологию объемно-функционального проектирования с 2021 года начнут применять при ремонте трасс в Тульской области по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД)**. Она позволяет подобрать состав асфальтобетонной смеси в зависимости от климата и увеличить сроки эксплуатации дороги с 8 до 12 лет, сообщили в четверг в **пресс-службе** правительства региона.

«Уже в этом году в рамках **БКАД** на двух участках дорог регионального значения планируется укладка асфальтобетонной смеси с применением объемно-функционального проектирования. Применение технологии дает возможность подобрать рациональную смесь в зависимости от климатических условий региона. Это позволит увеличить межремонтные сроки до 12 лет, а значит, сэкономят бюджетные средства», - говорится в распространенном пресс-службой релизе.

Как сообщили ТАСС в **пресс-службе**, срок эксплуатации дорог за счет новой технологии увеличится почти в 1,5 раза, сейчас он составляет 8 лет. Метод объемно-функционального проектирования позволяет определить оптимальную толщину и плотность асфальтобетонного покрытия. Для этого учитывается транспортная нагрузка, а также данные об интенсивности осадков, солнечного света, максимальной и минимальной температуры воздуха в регионе.

Новая технология внедряется в рамках соглашения, заключенного между **министерством транспорта** и дорожного хозяйства Тульской области и Российским дорожным научно-исследовательским институтом (РосдорНИИ). «Для внедрения технологии будут дооборудованы асфальтобетонные заводы и приобретено дополнительное лабораторное оборудование», - отметили в **пресс-службе**.

Технологию объемно-функционального проектирования впервые в 2021 году применят при ремонте подъезда к селу Сенево протяженностью 2,7 км в Алексинском районе, а также 4 км дороги Дубна - Лобжа - Головино в Дубенском районе, добавили в **пресс-службе**. Всего за год в регионе планируют отремонтировать около 333 км дорог. В рамках

нацпроекта ремонт проведут на 12 региональных и 17 местных дорогах общей протяженностью более 97 км, на эти цели направят около 1,5 млрд рублей.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/10622655>

### **REGNUM; 2021.02.04; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА РФ ПРОВЕРИТ РЕАЛИЗАЦИЮ НАЦПРОЕКТА В ИВАНОВСКОЙ ОБЛАСТИ**

Реализацию нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в Ивановской области оценит Счетная палата России, сообщает ИА REGNUM.

Согласно плану проверок, аудиторы проанализируют использование трансфертов из федерального бюджета на реализацию в 2019 - 2020 годах, а также истекший период 2021 года.

По данным областного правительства, с 2018 года в Ивановской области отремонтирована треть региональных дорог. Рекордным по объемам стал 2020 год - в регионе обновили 451 км автотрасс. Так, полностью открыто движение по Западному обходу Иваново, что разгрузило транзитный трафик в направлении Владимира и Ярославля. Активно ремонтировались трассы, связывающие регион с соседними областями, а также соединяющие городские округа с областным центром.

В 2020 году регион участвовал в пилотной программе по обновлению подвижного состава пассажирского транспорта. В рамках нацпроекта регион получил субсидию на приобретение 31 низкопольного троллейбуса стоимостью 640 млн рублей, из которых 378 млн рублей выделены из федерального бюджета. В 2021 году Ивановская область вновь стала одним из победителей конкурсного отбора **Минтранса России** и до конца года по механизму льготного лизинга получит еще восемь новых троллейбусов.

<https://regnum.ru/news/3182319.html>

### **SM-NEWS; 2021.02.04; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА РОССИИ ПРОВЕРИТ ИСПОЛНЕНИЕ ДОРОЖНОГО НАЦПРОЕКТА В САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ**

Аудиторы проверят как тратились федеральные средства местными чиновниками в наступившем и двух предыдущих годах.

Сегодня 4 февраля федеральное контрольное ведомство опубликовало свой план работы на текущий год. В разделе 2.4 указаны проверки исполнения национальных проектов в ряде регионов страны. В перечне регионов указана и Саратовская область. Под пунктом 2.4.4.3 указана проверка местного **минтранса**, на предмет финансовой дисциплины при распределении межбюджетных трансфертов на реализацию **проекта «БКАД» (Безопасные и качественные дороги России)**.

Редакция «SM-News» напоминает, что местную дорожную отрасль несколько раз за минувший год оказывалась в рамках коррупционных скандалов. Весной минувшего года свой пост покинул многолетний глава ведомства Николай Чуриков после его критики Вячеславом Володиным. Чиновнику указали на наличие в регионе компании - аффилированной с его дочерью Светланой Кузьминой. Данная фирма «Маркстрой-С» действовала в Заволжье Саратовской области и получала гос и местные контракты на ремонт и содержание региональных и муниципальных трасс.

Затем в коррупции был обвинен уже новый министр Алексей Зайцев до этого трудившийся в должности заместителя Николая Чурикова. На этот раз чиновник стал фигурантом дела о взятке на 3 млн рублей. Обвинения против Зайцева были выдвинуты по тяжкой части 6 статьи 290 российского УК. Якобы он систематически получал деньги от одного из подрядчиков, к таким выводам пришли саратовские контрразведчики в ходе собственных оперативных разработок. Теперь в случае осуждения экс-министру угрожает колония на срок от 8 до 15 лет либо крупный денежный штраф.

И только сегодня «SM-News» сообщало о передаче в суд еще одного из дел - на этот раз в отношении сотрудниц компании подрядчика в дорожном строительстве. Женщина передала деньги проверяющим, чтобы те смогли внести неверные сведения и сфальсифицировать результаты лабораторных исследований. Задержали взяткодателя так и нового министра Зайцева сотрудники ФСБ.

<https://saratov.sm.news/schetnaya-palata-rossii-proverit-ispolnenie-dorozhnogo-nacproekta-v-saratovskoj-oblasti-63187-u3t5/>

### **РУБЕЖ; 2021.02.04; МИНТРАНС РОССИИ ИСКЛЮЧИЛ ДУБЛИРУЮЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ИЗ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ЗАКОНОВ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

Ведомство на федеральном портале нормативных правовых актов опубликовало тексты двух законопроектов.

В частности, «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности».

В пояснительной записке указано, что документ разработан в целях исключения дополнительных административных барьеров и дублирования процедур выдачи специальных разрешений и лицензирования перевозки грузов повышенной опасности.

Так, ведомство предлагает исключить из положений Закона № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации, Федерального закона от 10 января 2003 года № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» о необходимости выдачи специальных разрешений для транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов.

В связи с этим для осуществления контроля необходимо установить требования в отношении получения лицензии на погрузо-разгрузочные работы, перевозку грузов повышенной опасности, определенных в соответствии с законодательством. Для этого в Положение о лицензировании деятельности по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом опасных грузов, Положение о лицензировании погрузочно-разгрузочной деятельности внесут соответствующие правки. Перечисленные документы утверждены Постановлением Правительства РФ от 6 марта 2012 года № 193, а Положение о лицензировании деятельности по перевозкам железнодорожным транспортом опасных грузов - Постановлением Правительства РФ от 21 марта 2012 года № 221. Положения дополняют требованием по наличию у соискателя лицензии утвержденного плана обеспечения транспортной безопасности транспортного средства, объекта транспортной инфраструктуры.

Кроме того, для общественного обсуждения представлен Проект федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности».

Документом предусмотрено также пересмотреть ряд положений Закона № 16-ФЗ, Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации, Федерального закона от 10 января 2003 года № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» в части выдачи специальных разрешений для транспортных средств внутреннего водного и железнодорожного транспорта, осуществляющих перевозку грузов повышенной опасности.

Кроме того, в Положение о лицензировании деятельности по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом опасных грузов, утвержденное Постановлением Правительства РФ от 6 марта 2012 года № 193, а также Положение о лицензировании деятельности по перевозкам железнодорожным транспортом опасных грузов, утвержденное Постановлением Правительства РФ от 21 марта 2012 года № 221 также внесут коррективы. Документы дополняют требованием по наличию у соискателя

лицензии утвержденного плана обеспечения транспортной безопасности транспортного средства.

<https://ru-bezh.ru/gossektor/news/21/02/04/mintrans-rossii-isklyuchil-dubliruyushhie-polozheniya-iz-federal>

### **КАЛИНИНГРАД СЕГОДНЯ; 2021.02.04; В КАЛИНИНГРАДЕ ВЕДОМСТВЕННАЯ ОХРАНА МИНТРАНСА РФ ЗАДЕРЖАЛА НАРУШИТЕЛЯ ВО ВРЕМЯ ТРЕНИРОВКИ**

Во время тренировки ведомственной охраны **Минтранса России** под Калининградом предотвращен акт незаконного вмешательства. Работники Северо-Западного филиала **ФГУП «УВО Минтранса России»** в кратчайшие сроки задержали условного нарушителя, пытавшегося проникнуть в подмостовое пространство сооружения через реку Дейма.

Бдительность постовых позволила отследить перемещения злоумышленника и предпринять меры по его задержанию, а после – составить тренировочный протокол.

«Подобные тренировки позволяют сотрудникам госпредприятия поддерживать высокий уровень профессиональной подготовки и оперативно и слажено реагировать в случае реальной угрозы безопасности охраняемых объектов», – отметил директор филиала Сергей Седышев.

Отметим, под защитой Северо-Западного филиала **ФГУП «УВО Минтранса России»** находится 122 объекта транспортного комплекса Северо-Западного федерального округа, охрана которых осуществляется более чем 300 постами.

<https://kaliningradtoday.ru/crime/04168547/>

### **ТАСС; 2021.02.04; МИНЭНЕРГО ЗАЯВИЛО О СТАБИЛИЗАЦИИ СИТУАЦИИ С ОБЕСПЕЧЕНИЕМ ТОПЛИВОМ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ**

Снабжение Дальнего Востока бензином стабилизировалось, Хабаровский НПЗ после ремонта возобновил выпуск топлива, в регион дополнительно подвозится топливо, сообщил журналистам **замминистра** энергетики Павел Сорокин.

«Ситуация на текущий момент стабилизировалась с точки зрения производства и подвоза топлива», - сказал он. 3 февраля отгрузки бензина возобновил Хабаровский НПЗ, который из-за ремонта на несколько дней остановил установку каталитического риформинга. Кроме того, были задействованы запасы Росрезерва, также дополнительные объемы в регион отправили Омский, Ачинский и Ангарский НПЗ и Сургутский ЗСК. «Всего было закуплено 40 тыс. тонн дополнительного объема для того, чтобы обеспечить как приемлемый уровень запасов, так и поставки на заправки», - пояснил Сорокин.

По его словам, на некоторых заправках в регионе действительно наблюдается ажиотажный спрос, а также «спекуляции, связанные с перепродажей бензина». «Хочется отметить, поскольку продуктообеспечение восстановлено в полном объеме, что причин для ажиотажного спроса сейчас не имеется», - заключил он.

Сорокин напомнил, что часть составов с топливом еще в пути, так как были трудности в связи с погодными условиями. При этом **РЖД** обеспечили поездам с бензином «зеленый свет» - они двигаются на Дальний Восток в приоритетном порядке.

<https://tass.ru/ekonomika/10626849>

### **ИНТЕРФАКС; 2021.02.04; СТОИМОСТЬ УСЛУГ ТАКСИ ВЫРОСЛА ВДВОЕ ВО ВРЕМЯ ДЕФИЦИТА БЕНЗИНА В ХАБАРОВСКЕ**

Операторы услуг такси в Хабаровске увеличили вдвое цены на свои услуги на фоне дефицита топлива на автозаправочных станциях города, сообщил «Интерфаксу» председатель Дальневосточной Ассоциации такси Александр Садков.

«Появились определенные неудобства, которые отразились на ценовой политике компаний. Таксисты работают в таких же условиях, что и обычные автомобилисты - стоят в одних и тех же очередях, заправляются одним и тем же топливом и за одну и ту же цену. Чтобы компенсировать простои в больших очередях, приходится поднимать цены. В среднем стоимость поездки выросла в полтора-два раза», - сказал председатель Ассоциации.

Что касается заказов, то по словам Садкова, «их не стало ни больше, ни меньше, потому что одни люди не готовы за такие деньги передвигаться на такси - особо не наездишься, а другие люди не готовы стоять в очередях (на заправках - ИФ)».

Что касается перевозок общественным транспортом, то, по словам участников рынка, автотранспортные предприятия в основном используют автобусы, которые работают на дизельном или газомоторном топливе.

«Мы на дизельном топливе ездим, не ощущаем дефицит бензина. Количество пассажиров в последние дни увеличилось, но незначительно, хотелось бы больше. Если кто-то пишет, что «штурмуют автобусы», это они сгущают краски, это ненужный ажиотаж», - сказал агентству председатель Ассоциации «Независимого союза пассажирских перевозчиков Хабаровска» Валентин Шадуя.

**Пресс-служба** администрации Хабаровска в среду сообщила, что проблем с бензином у муниципальных и коммерческих перевозчиков нет.

«Жалоб на то, что машины не смогли выйти на линию из-за невозможности заправиться, ни от муниципальных водителей, ни от коммерсантов в городское управление транспорта не поступало», - говорилось в сообщении **пресс-службы** мэрии.

По поручению мэра Хабаровска Сергея Кравчука достигнута договоренность с компанией, где наблюдается дефицит бензина, о том, чтобы на заправках водители пассажирских автобусов заправлялись в приоритетном порядке. В то же время многие коммерческие перевозчики и без этой договоренности заправляются на льготных основаниях - без простаивания в многочасовых очередях, имея на руках корпоративные топливные карты.

Не почувствовали серьезных проблем из-за нехватки бензина и предприятия общественного питания, которые занимаются доставкой.

«У нас какого-то сбоя в работе нет, по причине того, что у нас у всех системных предпринимателей, есть корпоративные карты. Это с точки зрения бизнеса абсолютно логично: весь учет идет через договор и он исключает, в том числе, злоупотребления со стороны сотрудников», - сообщил агентству председатель правления Ассоциации рестораторов региона Андрей Веретенников.

«У нас (предприятий сферы общественного питания -ИФ) в основном автомобили, что по рестораторам, что по бизнесу в целом, если мы говорим про логистику, - они дизельные. В первые дни, когда коллапс случился, были проблемы с самими предпринимателями, в той части, что есть личные автомобили и зачастую они бензиновые. На данный момент проблема понемногу решается. Говорить про какую-то истерику в нашей отрасли излишне», - подчеркнул ресторатор.

Утром 4 февраля автомобилисты Хабаровска отмечали, что бензин Аи-92 появился на ряде заправок ННК. Купить топливо можно было как по топливным картам, там и в свободной продаже. Но топливо быстро разбирали, и заправки снова пустели, обслуживались лишь клиенты по топливным картам. На заправках других компаний по-прежнему сохраняются большие очереди.

Как сообщалось, с середины января в Хабаровском крае начал формироваться дефицит бензина, к концу января ситуация усугубилась.

<https://www.interfax-russia.ru/far-east/news/stoimost-uslug-taksi-vyrosla-vdvoe-vo-vremya-deficita-benzina-v-habarovske>

### **АГЕНТСТВО МОСКВА; 2021.02.04; ДЕПТРАНС НЕ ОБСУЖДАЛ ИНИЦИАТИВУ С ВВЕДЕНИЕМ ПЛАТНОГО ПРОЕЗДА ПО ДОРОГАМ МОСКВЫ**

В столичном департаменте транспорта не обсуждалась инициатива по введению платного проезда по дорогам Москвы и Подмосковья после 2030 года. Об этом Агентству городских новостей «Москва» сообщили в **пресс-службе** ведомства.

«Данная инициатива (введение платного проезда по дорогам столицы - прим. Агентства «Москва») в департаменте транспорта не обсуждалась», - сказали в **пресс-службе**.

Ранее «Известия» сообщили, что власти прорабатывают введение платного проезда по дорогам Москвы и Подмосковья. Такая мера содержится в стратегии развития транспортной системы региона, утверждение которой ожидается в I квартале 2021 года. Система предполагает использование модели покилометровых платежей, администрируемых бесконтактно по дифференцированным ставкам, зависящим от типа транспортного средства, категории платного участка дороги, места и времени поездки. При этом реализация инициативы рассматривается только после 2030 года.

<https://www.mskagency.ru/materials/3084373>

### **МОСКОВСКАЯ ГАЗЕТА; 2021.02.04; ЮРИСТ ОЦЕНИЛА ПРАВОМЕРНОСТЬ ВВЕДЕНИЯ ПЛАТНОГО ПРОЕЗДА ПО ДОРОГАМ МОСКВЫ И ПОДМОСКОВЬЯ**

«Известия» сообщили о планах власти ввести платный проезд по дорогам Москвы и Московской области: такое решение предусматривает проект стратегии развития транспортной системы столичного региона до 2035 года. Правда, в **Минтрансе РФ** пояснили, что речь в данном случае идет об отдаленной перспективе – не ранее 2030 года, однако саму стратегию планируется утвердить уже в первом квартале года текущего.

Как пишет издание, документ предусматривает введение «гибкой платности за проезд по автодорогам Москвы и области». Основной посыл этой идеи – перераспределение по времени суток автомобильного потока и материальное стимулирование граждан на пользование общественным транспортом.

Плату за передвижение на личном автомобиле планируется взимать бесконтактным способом; речь идет о внедрении системы покилометровых платежей. Отдельно в документе поясняется, что люди с низкими доходами должны «иметь возможность бесплатного проезда по платным участкам, например через организацию определенных временных интервалов». Для отдельных категорий граждан проезд будет бесплатным вне зависимости от условий.

Авторы стратегии обосновывают свое предложение тем, что стоимость владения автомобилем в России одна из самых низких в мире: имеется в виду и транспортный налог, и акцизы на топливо, и стоимость парковки в крупных мегаполисах. В связи с этим внушительная часть расходов на содержание дорог оплачивается на общих основаниях из государственного бюджета, что не всегда позволяет обеспечивать требуемые темпы развития.

Насколько законно подобное предложение? Кандидат юридических наук Екатерина Скосаренко считает, что к его правовой стороне есть много вопросов.

«Сама потенциальная возможность введения платных автодорог предусмотрена ст. 7 ФЗ «Об автомобильных дорогах». Согласно ее нормам, допускается использование автомобильных дорог на платной основе и в отношении частных автомобильных дорог общего пользования, и касательно дорог федерального, регионального или муниципального значения. При этом подчеркивается важный момент: вводя платную трассу, должна быть обеспечена возможность альтернативного бесплатного проезда транспортных средств, чтобы водители имели шанс решать, как они поедут (за деньги или по бесплатной трассе). В позапрошлом году вступили в силу поправки, позволяющие строить платные трассы без бесплатной альтернативы на территории Крайнего Севера. Но, подчеркиваю, это сделано как исключение – для того, чтобы на Север в удаленные

регионы пришли инвесторы и построили дороги, которых там никогда не было, и в ближайшее время не предвидится. По общему же правилу безальтернативных платных дорог не допускается. Подозреваю, правда, что до 2035 года у депутатов есть все шансы поправить нормы, и водители окажутся в новой реальности», – рассказывает юрист.

В то же время, по мнению Екатерины Скосаренко, сейчас в ст. 2 и ст. 19 Конституции РФ закреплена обязанность государства соблюдать, обеспечивать и защищать принцип равенства граждан перед законом вне зависимости от социального, материального положения и других аспектов.

«Кроме того, есть еще и ст. 27 Конституции РФ, провозглашающая свободу передвижения. О какой свободе передвижения может идти речь, если она будет обеспечена только тем, кто имеет возможность заплатить за эту свободу передвижения по дороге на своем автотранспорте? Что может повлечь реализация такой инициативы? Колоссальные затруднения на местах оплаты, а если использован открытый въезд с последующей оплатой, то провокацию автомобилистов к правонарушениям и замазыванию номеров, дабы уйти от имущественных последствий и штрафов. Также наши водители, очевидно, начнут создавать аварийно опасные ситуации в поисках объезда платных участков. Претензии по оплате, скорее всего, будут предъявлять к собственникам автотранспорта, при том, что водителем, который воспользовался платной услугой, может быть совсем другое лицо. В общем, концепция вызывает слишком много вопросов, даже не смотря на предусмотренной в ней «десерт» для остальных сограждан в виде бесплатного общественного транспорта. Разработчикам из Минтранса хочется адресовать вопрос: почему водители должны платить из своего кармана за бесплатность передвижения на общественном транспорте тех, у кого нет машины?» – резюмирует эксперт.

Можно предположить, что данная инициатива не вызовет ничего кроме раздражения экономически активной части общества (ее представители, как правило, и являются автомобилистами). Впрочем, случаи введения странных налогов уже описывались в литературе: вспомним сказку «Чиполлино», где догадались взимать с граждан налоги на воздух, на проливной дождь, на гром с молнией. Помните, чем это закончилось?

<https://mskgazeta.ru/obshchestvo/yurist-ocenila-pravomernost-vvedeniya-platnogo-proezda-podrogam-moskvy-i-podmoskov-ya-7008.html>

### **ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА ПОЛТАВСКАЯ; 2021.02.04; КУДА «ВЕЗЕТ» ЯНДЕКС.ТАКСИ: КАК РЫНОК ОТРЕАГИРОВАЛ НА НОВУЮ СДЕЛКУ; КАК СДЕЛКА ОТРАЗИТСЯ НА ПАССАЖИРАХ И ВСЕМ РЫНКЕ**

«Яндекс.Такси» объявила о покупке call-центров и бизнеса по заказу грузоперевозок группы компаний «Везёт». Сообщается, что сделка позволит «Яндексу» улучшить клиентский сервис и ускорить развитие логистической платформы, в том числе предложить экспресс-доставку посылок и грузов жителям регионов. Что это значит для всего рынка и потребителей – в материале «Известий»

Без ФАС

В 2019 году «Яндекс.Такси» уже объявляла, что договорился о покупке «Везёт». Но тогда компания намеревалась купить не только call-центры, но и другие активы. «Яндекс» несколько раз подавал ходатайства на одобрение сделки в ФАС, но в 2020-м ведомство ее запретило. Теперь компании пересмотрели структуру сделки: по их словам, она больше не попадает под критерии договоров, требующих согласования с антимонопольным органом. О том, что это другое соглашение, свидетельствует и стоимость – в два раза ниже объявленной ранее.

ФАС заявила, что проведет проверку в связи с заявлением «Яндекса». О необходимости процедуры говорит и представитель профсоюза «Таксист», член общественного совета

Минтранспорта России Андрей Попков. По его мнению, сделка может привести к монополизации на рынке.

Депутат, член комитета Госдумы по транспорту и строительству, Сергей Тен напротив отмечает, что соглашение приведет к усилению конкуренции и сокращению нелегального и полуполюгального рынка. Кроме того, отмечает парламентарий, улучшится уровень и качество услуг.

– Мы все привыкли уже в крупных городах пользоваться современными удобными приложениями, сделка поможет распространить эти технологии, – пояснил он.

Структура рынка

Эксперты считают, что российский рынок такси остается растущим и еще далек от насыщения. Ему предрекают рост на 75% к 2025 году. Но на отрасль повлияла пандемия коронавируса. По оценкам специалистов, во время карантина количество поездок «Везёт» упало на 60%, в некоторых городах – до 80%. Компания в течение всего 2020 года проводила реструктуризацию call-центров и оптимизировала штат.

По оценке аналитиков «ВТБ Капитала», доля «Везёт» на рынке такси в 2020-м из-за пандемии могла упасть до 5-6% с 12% в 2019-м. Это привело к сокращению оборота компании до 35-41 млрд рублей по итогам года, считают эксперты. Кроме того, «Ситимобил» и новые игроки (например, вышедший недавно в России китайский гигант Didi) тоже повлияли на сокращение доли «Везёт».

Как отмечает председатель МТПП Богдан Коношенко, такое снижение в первую очередь могло бы сказаться на водителях, которые утратили возможности для заработка.

– Надо учитывать, что в такси часто идут работать в непростых условиях, например при потере основного места работы. Такое падение уровня заказов популярного регионального игрока не может не привести к серьезным негативным последствиям для таксомоторного рынка, – отметил он.

Тен добавляет, что для минимизации рыночных перекосов отрасли необходимы контроль и регулирование.

– Есть момент, который нужно мониторить – это цены на перевозки. Вырастут ли они с появлением такого крупного игрока? Это в том числе вопрос работы над регулированием. Закон о такси вызывает много споров, и срок его рассмотрения, конечно, затянулся, но для этого есть объективные причины – рынок всё еще находится на стадии формирования, поэтому имеет смысл учесть в законе все возможные нюансы, чтобы не пришлось потом бесконечно менять его с помощью поправок, – подчеркнул эксперт.

Вице-президент Национального автомобильного союза Антон Шапарин считает, что консолидация рынка – закономерный шаг.

– Белый сегмент рынка переходит от количественного роста к качественному: мелкие игроки в одиночку не смогут решить проблемы качества, они вынуждены будут объединяться, – добавил он.

Конкуренты против

Против сделки выступил «Ситимобил», который активно развивает бизнес в регионах. Его представители заявили, что договор создаст риск формирования монополиста в сегменте агрегаторов такси.

Эксперты обращают внимание, что ранее «Ситимобил» придерживался противоположной позиции и поддерживал объединение «Яндекс.Такси» и «Везёт». Как сообщает РБК, ранее врио гендиректора «Ситимобил» Виталий Бедарев и гендиректор «Везёт» Андрей Лукашевич направили тогдашнему главе ФАС Игорю Артемьеву совместное письмо, в котором указали, что «в настоящее время сделки по объединению сервисов заказа такси являются спасательным кругом для самих сервисов, водителей, населения и государства». Шапарин предполагает, что смена позиции «Ситимобил» отражает отсутствие четкой бизнес-стратегии компании в регионах.

– Инсайдеры отмечали, что «Ситимобил» еще прошлой весной готовил почву для объединения с другим крупным агрегатором такси. Уже тогда его доля начала снижаться, и команда искала любой способ остановить это падение и оправдать большие инвестиции своих акционеров. Прошлым летом в России внезапно появился Didi, это явно спутало планы. Очевидно, что на фоне пандемии достаточно сложно делать долгосрочные прогнозы на то, каким будет рынок через год. Но я ставлю на последовательных игроков, – сказал он.

Новые игроки

Конкурентная борьба в последнее время становится интенсивней. Рынок сильно меняется благодаря масштабным инвестициям разных компаний – и российских, и иностранных. Вице-президент РСПП Игорь Вдовин отметил, что с приходом новых игроков конкуренция будет нарастать.

– Рынок такси и логистики активно развивается, есть игроки, которые работают на рынке давно и закрепились в разных нишах («Ситимобил», «Максим», Gett, InDriver). Кроме того, сейчас мы видим, как на него заходят новые игроки – DiDi и Bolt. Видя, как Didi заходит на другие рынки, можно предположить, что он будет делать это достаточно активно, а значит, конкуренция будет только усиливаться. В результате этого выиграют все участники – пассажиры, которые получают более качественный сервис и водители, которым будет обеспечен стабильный заработок, – считает он.

Необходимость противопоставления сильного местного игрока китайскому агрегатору отмечает и депутат Госдумы Александр Якубовский.

– У китайского сервиса по заказу такси Didi огромные планы экспансии, неясно, куда они отправляют наши с вами данные – не только наши номера телефонов, но и наши маршруты, платежные данные, навигационные и так далее. Более того, они агрессивно демпингуют, стараясь завоевать рынок с крайне низким качеством услуг. Учитывая огромное количество денег у китайцев, это большая угроза для безопасности – не только «Яндекса», а вообще страны. Укрупнение российских компаний позволит бороться с этим, – заключил он.

<https://iz.ru/1120464/elena-poltavskaia/kitaiskaia-ugroza-zachem-iandekstaksi-pokupaet-vezet>

### **КОММЕРСАНТЬ; СЕРГЕЙ ТИТОВ; 2021.02.04; МЭРИЯ ЗАПЛАТИТ ЗА ПРОЕЗД; В УЛЬЯНОВСКЕ НА УБЫТОЧНЫХ МАРШРУТАХ ВВОДЯТ РЕГУЛИРУЕМЫЕ ТАРИФЫ**

Мэрия Ульяновска примет меры, чтобы сохранить убыточные автобусные маршруты. Для этого она в два раза сократит их количество (вместо 14 останется семь), введет на них регулируемые тарифы, при этом перевозчикам выплатят фиксированную компенсацию убытков. По новым маршрутам будут объявлены новые конкурсы на получение муниципальных контрактов с особыми условиями, среди которых – использование автобусов не ниже среднего класса. Частные перевозчики, работавшие на этих маршрутах, планы мэрии приветствуют, отмечая, что уже давно предлагают этот вариант, однако не уверены, что будут участвовать в конкурсах, поскольку требуемые автобусы среднего класса для таких маршрутов нерентабельны.

Во вторник в Ульяновске на совещании с участием губернатора Сергея Морозова обсуждались проблемы работы общественного транспорта. В частности, речь шла об убыточных маршрутах, где работают в основном частные перевозчики, и по которым много жалоб на нерегулярность перевозок. Всего управление дорожного хозяйства и транспорта Ульяновска насчитало 14 маршрутов, нерентабельных из-за невысокого пассажиропотока. На совещании было принято решение для сохранения транспортного сообщения ввести на убыточных маршрутах регулируемый тариф, что позволит перевозчику за счет финансовой поддержки муниципалитета компенсировать убытки, а

мэрии – установить четкие требования по соблюдению расписания, по вместимости и состоянию автобусов.

Как пояснил „Ъ“ замглавы городского управления дорожного хозяйства и транспорта Геннадий Шакиров, работа по введению регулируемых маршрутов будет завершена ориентировочно в течение двух месяцев. По словам господина Шакирова, будут проводиться торги (конкурсы) на право заключения муниципального контракта на перевозку по такому маршруту. Среди условий допуска к участию будет обязательное обеспечение автобусов как минимум среднего класса (длиной более 7,5 метра), то есть обычные «маршрутки» – «Газель», «Форд» или «Мерседес» уже не подойдут. До объявления торгов, отметил собеседник, «еще предстоит большая работа по оптимизации маршрутов», дублирующие исключат, часть маршрутов объединят и удлинят, «кроме того, будет проведено исследование пассажиропотоков». В итоге, после оптимизации из ныне действующих 14 нерентабельных маршрутов останется 7–8 маршрутов. Стоимость контракта будет определяться на основании расчетов, оговоренных в положении, утвержденном приказом Минтранса РФ (от 30.05.2019 № 158). Как пояснили в управлении, компенсация убытков по нерентабельным маршрутам будет осуществляться не в виде субсидий, а фиксированными выплатами в соответствии с контрактом, по которому выручка от продажи билетов пассажирам остается у перевозчика, а сумма контракта будет фактически составлять компенсацию плановых убытков. Назвать общую сумму всех контрактов для регулируемых маршрутов в управлении затруднились, сославшись на то, что «расчеты еще не произведены». В то же время в мэрии отметили, что надеются в решении этого вопроса на поддержку регионального бюджета, «поскольку в муниципальном бюджете таких денег нет».

Сегодня 80% перевозок пассажиров автомобильным общественным транспортом осуществляются частными перевозчиками, работающими по нерегулируемым тарифам, поскольку не имеют финансовой поддержки со стороны региона или муниципалитета. Остальные 20% выполняет АО «ПАТП1» (80% акций у региона, 20% – у муниципалитета) по тарифу, устанавливаемому органами власти.

Между тем, как сообщили „Ъ“ в региональной независимой отраслевой организации «Транспортный экспертный совет» (ТЭС), в 2020 году по их заказу региональная ТПП произвела расчет затрат на перевозку одного пассажира на трех маршрутах невысокой рентабельности. Затраты составили от 29 до 36 рублей, в зависимости от маршрута. В ТЭС считают, что для сохранения убыточных маршрутов как минимум 10 рублей на одного пассажира следует компенсировать из бюджета. Исходя из этого, если в среднем один микроавтобус перевозит 200 человек в день, при работе на маршруте 10 микроавтобусов, для 8 нерентабельных маршрутов потребуется в год 58 млн руб.

В среду мэрия на портале госзакупок уже объявила два аукциона на право заключения контракта по осуществлению перевозок пассажиров по регулируемым тарифам на фактически убыточных маршрутах: № 20 – «ул. Отрадная-Центробанк» (контракт на 8 млн руб. в год), и № 1 – «Аэропорт-Центробанк» (4 млн руб.).

Господин Шакиров считает, что частные перевозчики проявят интерес к регулируемым тарифам. Один из них – ИП Александр Лебедев – сказал „Ъ“, что считает решение властей по введению регулируемых тарифов правильным. «Я сам начиная с 2014 года предлагал ввести такую систему, и хорошо, что к этому все-таки пришли. Он намерен участвовать в торгах по тем убыточным маршрутам, где работают сейчас его автобусы, однако отмечает, что окончательное решение «будет зависеть от того, какими будут условия контракта и его цена». «Власти говорят, что должны быть только автобусы средней вместимости, но я с этим не совсем согласен, потому что такие автобусы намного более затратны, и для таких автобусов потребуются больше бюджетных средств», – отметил господин Лебедев, предположив, что по многим из регулируемых маршрутов победителем

может стать АО «ПАТП1», «которое благодаря губернаторской программе приобрело большое количество автобусов „СИМАЗ“ среднего класса».

Директор ПАТП1 Михаил Рожков подтвердил, что предприятие намерено участвовать в торгах, но заметил, что все маршруты ему «все равно не охватить».

Председатель правления ТЭС Виктор Сидоренко подтверждает, что сама по себе идея введения регулируемых тарифов правильная, потому что «эти маршруты по сути своей социальные, их надо сохранять, но тогда бюджет должен компенсировать убытки перевозчиков». По его словам, перевозчики о необходимости введения такого регулирования говорили давно, «но решение принято только сейчас, в год выборов». В то же время он не уверен, что частные перевозчики будут активно участвовать в предстоящих торгах, «поскольку автобусы средней вместимости есть далеко не у всех, а у тех, кто приобрел эти СИМАЗы, они чаще всего простаивают из-за низкой рентабельности». По его мнению, «для пассажира лучше побольше „фордов“ с интервалом в 10 минут, чем СИМАЗы с получасовым перерывом». «В таком важном деле необходимо тщательно проработать все детали, понять настроения пассажиров и перевозчиков, просчитать все затраты, и только тогда принимать решение», – добавил представитель ТЭС.

<https://www.kommersant.ru/doc/4674080>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2021.02.04; ОСАГО БУДУТ ПРОДАВАТЬ НЕИСПРАВНЫМ МАШИНАМ?**

Российский союз автостраховщиков предлагает временно разрешить приобретать полисы ОСАГО без показа диагностической карты (читай: машинам с неизвестным техническим состоянием). Это необходимо, по мнению РСА, в связи с ожидаемым вступлением в силу очередного пакета поправок в систему техосмотра.

Страховщики считают, что новшества могут привести к резкой перегрузке клиентами операторов техосмотра. Это обернется тем, что далеко не все автомобилисты смогут вовремя получить диагностическую карту. А, следовательно, и приобрести страховку, без которой нельзя ездить. Остаться без личной машины особенно неприятно и опасно сейчас, во время эпидемии коронавируса.

«РСА обеспокоен складывающейся ситуацией, предвидит затруднения для водителей с прохождением ТО при нехватке операторов, отвечающих новым требованиям закона».

Глава РСА Игорь Юргенс

Участники рынка выступили с критикой. Они считают, что временная поправка рискует обернуться постоянной. А там недалеко и до того, что автомобилисты вовсе перестанут проходить техосмотр. Однако некоторые эксперты к этому и ведут. Так, координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов полагает, что систему нужно сделать строго добровольной и это не отразится на количестве аварий с неисправными машинами.

Напомним, что новые требования должны вступить в силу с 1 марта 2021 года. Однако срок может быть перенесен, так как **Минтранс** собирается пересмотреть требования к фотографиям, которые обязаны делать операторы во время осмотра. Для них хотят увеличить допустимую погрешность определения координат.

<https://transportrussia.ru/razdely/avtomobilnyj-transport/6096-osago-budut-prodavati-neispravnym-mashinam.html>

### **РАДИО 1; 2021.02.04; НУЖНО ЛИ РЕФОРМИРОВАТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ МОНОПОЛИЮ НА ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ?**

**Минтранс** выступил против допуска на сеть железных дорог частных грузовых локомотивов. Эта инициатива крупных операторов может навредить РЖД и

железнодорожной сети в целом, объясняют в ведомстве. Приход частных операторов может привести к ухудшению финансовых показателей госкомпании.

Нужно ли реформировать железнодорожную монополию на пассажирские перевозки в эфире «Радио 1» рассказал **председатель Общероссийского объединения пассажиров, Член Общественного совета при Министерстве транспорта России Илья Зотов.**

«Порядка 88% рынка принадлежат Федеральной пассажирской компании – это дочернее предприятие РЖД и есть ещё более мелкие компании. Одна из компаний, например, занимается перевозками на Крымский полуостров. Это было вызвано множеством факторов, прежде всего РЖД не хотели попадать под санкции, поэтому дали возможность другой компании работать. Возможность работать на этом рынке другим компаниям действительно необходимо допускать, но здесь есть огромные законодательные сложности. Это будет возможно, когда мы разделим железнодорожные пути. Условно говоря, их можно будет брать в аренду, можно будет брать в аренду подвижной состав, также оплачивать услуги на железнодорожных вокзалах, как это уже принято в автобусных перевозках, когда каждая компания перевозчик платит некую сумму за обслуживание пассажиров, за продажу билетов и за другие сервисы. Поэтому вот эти все услуги должны быть доступны широкому количеству предпринимателей, чтобы бизнес на этот рынок активно заходил и мы бы получали конкурентноспособный продукт, по доступной стоимости», – пояснил Илья Зотов.

По мнению собеседника «Радио 1» желающих выйти на этот рынок очень много, но бороться с монополистом и заходить на рынок «с нуля» крайне сложно, поскольку условия на этом рынке прописаны под конкретную компанию.

<https://radio1.news/article/nuzhno-li-reformirovat-zheleznodorozhnyu-monopoliyu-na-passazhirskie-perevozki-55260>

### **РИА НОВОСТИ; 2021.02.04; РЖД ОТКРЫЛИ ПРОДАЖУ БИЛЕТОВ НА ПОЕЗДА МЕЖДУ РОССИЕЙ И БЕЛОРУССИЕЙ**

**РЖД** открыли продажу билетов на белорусские пассажирские поезда, которые возобновят курсирование между Россией и Беларуссией с 8 февраля, свидетельствуют данные приложения компании по продаже билетов.

Железнодорожное пассажирское сообщение между странами было остановлено в начале апреля 2020 года.

В четверг вечером в приложении **РЖД** открылись продажи билетов на поезд формирования Белорусских железных дорог отправлением из Минска в Москву 8 февраля и из Москвы в Минск 9 февраля.

<https://ria.ru/20210204/poezda-1596077070.html>

### **ТАСС; 2021.02.04; ГЛАВА ИРАНСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ПОСЕТИТ РОССИЮ В ФЕВРАЛЕ - ПОСОЛ ИРАНА В РФ**

Руководство Иранских железных дорог в феврале приедет в Россию, чтобы провести переговоры с коллегами из **РЖД**. Об этом сообщил в четверг посол Ирана в РФ Казем Джалали на онлайн-конференции.

«Мы работаем над железными дорогами. В феврале приедет в Россию руководитель Иранских железных дорог и будет проводить переговоры со своими российскими коллегами», - сказал он.

По словам Джалали, стороны обсудят строительство железной дороги из порта Чабахар через город Захедан на границе с Афганистаном, а также участка Решт - Астара на Санкт-Петербург. «Есть два участка, которые надо достроить. Первый участок - из порта Чабахар в Захедан, Иран начал его строить. Второй участок хотел финансировать

Азербайджан, и недавно они заявили, что скоро могут начать финансирование», - добавил он.

«Мы надеемся, что в рамках переговоров Ирана, России и Азербайджана мы сможем реализовать этот проект. Он и по транзиту очень эффективен для Ирана и России, и в целом для того, чтобы увеличить наш двусторонний торговый оборот», - заключил посол.

Создание международного транспортного коридора (МТК) «Север - Юг» предполагает строительство линии Решт - Астара протяженностью 170 км. Целью проекта является соединение сухопутных участков данного МТК, что позволит повысить экономическую эффективность транскаспийского маршрута. Предполагается, что линия Решт - Астара (Иран) будет строиться при участии России и Ирана, а линия Астара (Иран) - Астара (Азербайджан) - при участии России, Ирана и Азербайджана.

Железная дорога от Захедана до Чабахара, порт которого также является частью коридора «Север - Юг», должна обеспечить транзит товаров из Персидского залива в Афганистан.

### **REGNUM; 2021.02.04; ВЛАСТИ ПРИАМУРЬЯ ПОЖАЛУЮТСЯ В РОСАВИАЦИЮ НА АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ**

В декабре-января в аэропорту Благовещенска несколько раз сбивался график вылета самолетов. Министерство транспорта и дорожного хозяйства Приамурья провело проверку, вся информация будет передана в **Росавиацию** для принятия мер к авиаперевозчикам, сообщили корреспонденту ИА REGNUM в региональном правительстве.

Задержки вылета авиарейсов происходили не по вине служб аэропорта.

«По анализу пунктуальности выполнения рейсов в Благовещенск мы видим, что основная часть задержек были по причине авиаперевозчиков и частично в связи с ситуациями, напрямую не зависящими от компаний, таких как ожидание трансферных пассажиров, метеоусловия и другие», - пояснил министр транспорта и дорожного хозяйства Приамурья Александр Зеленин.

В авиакомпании «Уральские авиалинии» и «S7» были направлены претензии. Информация о сбоях в расписании самолетов также будет доведена до **Росавиации** для принятия мер к авиаперевозчикам.

Как сообщало ИА REGNUM, в Южно-Сахалинске 4 февраля в 10:17 по местному времени совершил аварийную посадку самолет Аэробус А-319, который летел из Хабаровска. Причиной для экстренного приземления стало задымление в кабине пилотов.

<https://regnum.ru/news/3182867.html>

### **РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО, МИХАИЛ КОТЛЯР; 2021.02.04; «АЭРОФЛОТ» УПРОСТИЛ ПОЛУЧЕНИЕ БОНУСНЫХ ПРИВИЛЕГИЙ ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ**

Теперь получить серебряную, золотую или платиновую карту можно за меньший налет. В авиакомпании заявили, что пошли на упрощение программы лояльности в связи с пандемией и сокращением числа полетов

«Аэрофлот» упростил получение привилегированных карт пассажира. Об этом РБК сообщил представитель авиакомпании Михаил Демин.

«2020 год повлиял на многие аспекты повседневной жизни, в 2021-м планировать путешествия по-прежнему тяжело. Мы ценим наших постоянных пассажиров, поэтому было принято решение упростить получение элитных уровней», - заявил Демин.

Теперь, чтобы получить карту «серебряного» уровня, надо налетать 20 тыс. миль, «золотого» - 40 тыс., а «платинового» - 100 тыс. Ранее для их получения требовалось 25 тыс., 50 тыс. и 125 тыс. миль соответственно.

Представитель авиакомпании S7 сообщил РБК, что в последнее время в их программе лояльности не было никаких изменений. Она также подразумевает «серебряный»,

«золотой» и «платиновый» уровни, для которых надо накопить 20 тыс., 50 тыс. и 75 тыс. миль соответственно.

Программа лояльности «Аэрофлот Бонус» предусматривает получение привилегий за перелеты самолетами перевозчика и партнеров, покупки по картам банков-партнеров, а также за товары и услуги, получаемые у партнеров. Бонусные мили можно тратить на билеты, повышение класса обслуживания, покупки, пожертвования в благотворительные организации.

Элитные уровни дают и дополнительные привилегии. Серебряная карта позволяет пользоваться выделенными стойками регистрации, приоритетной посадкой, брать дополнительный багаж и др. Золотая карта помимо преимуществ предыдущего уровня дает возможность пользоваться залами ожидания повышенной комфортности и получать места повышенной комфортности в экономклассе.

«Платина» позволяет повысить класс обслуживания, пользоваться услугами консьерж-службы и дисконтной программой, а также предусматривает подарочную карту «золотого» уровня, которую обладатель платиновой карты может вручить кому-то по своему усмотрению.

В октябре «Аэрофлот» разрешил пассажирам бесплатно обменивать билеты за полчаса до вылета.

<https://www.rbc.ru/society/04/02/2021/601bd64e9a79470b3a6c9cc0>

### **REGNUM; 2021.02.04; ГЛАВА КОЛЫМЫ ПРЕДЛОЖИЛ ЛЬГОТНЫЕ БИЛЕТЫ ПРОДАВАТЬ НА САЙТЕ АЭРОФЛОТА**

В магаданской области приобрести субсидированный билет на рейсы авиакомпании «Аэрофлот» можно только в авиакассах. На сайте компании и других агентств опция продажи субсидированных билетов отсутствует. Решить этот вопрос губернатор Сергей Носов поручил профильным министерствам.

«Давайте **минтранс** вместе с нашими айтишниками сформулирует запрос к Аэрофлоту: почему в век цифровых технологий, при наличии **нацпроекта** по цифровизации экономики, мы билеты должны покупать как 60 лет назад? Это что - уровень цифровизации нашей ведущей компании? Предлагаю Аэрофлоту решить этот вопрос. И хотелось бы понять, в какие сроки продажа билетов по интернету станет доступна жителям Магаданской области. Какие проблемы сделать это сегодня?», - сказал Сергей Носов.

Также глава Колымы дал поручение обсудить с Аэрофлотом возможность открытия в Магадане новых авиакасс и под эти цели подыскать помещения. Сегодня Аэрофлот располагает только одной авиакассой и находится она в аэропорту «Сокол», что неудобно для многих жителей, пишет «Магаданская правда».

Сергей Носов поручил прояснить механизм реализации новых правил субсидирования и время, когда они вступят в действие.

«Начнется сейчас ажиотаж. Необходимо быстро работать по этому вопросу. Не удивлюсь, если желающих зарегистрироваться на территории Магаданской области, работающих здесь, будет больше», - добавил губернатор.

Как сообщало ИА REGNUM, после того, как льготные билеты сделали доступными для всех жителей Дальнего Востока, они существенно подорожали - до трех тыс. рублей.

<https://regnum.ru/news/3181842.html>

### ТАСС; 2021.02.04; «АЭРОФЛОТ» ЗАПУСКАЕТ РЕЙСЫ ПО МАРШРУТУ МОСКВА - БАКУ - МОСКВА

Авиакомпания «Аэрофлот» приступает с 18 февраля (17 февраля по мск) к выполнению регулярных рейсов по маршруту Москва - Баку - Москва (аэропорт Шереметьево), сообщила в четверг **пресс-служба** Бакинского международного аэропорта имени Гейдара Алиева.

«Полеты будут осуществляться дважды в неделю - по понедельникам и четвергам. Прибытие первого рейса авиакомпании [«Аэрофлот»] в Баку состоится 18 февраля в 01:25 по местному времени (00:25 мск), вылет из столицы Азербайджана - в 02:55 (01:55 мск)», - говорится в сообщении.

В аэропорту напомнили, что с 17 февраля к выполнению специальных рейсов по маршруту Баку - Москва - Баку также приступает национальный авиаперевозчик - компания «Азербайджанские авиалинии» (АЗАЛ). Полеты будут осуществляться два раза в неделю - по средам и воскресеньям - в аэропорт Домодедово.

Как подчеркнули в АЗАЛ, право въезда в Россию имеют только лица, указанные в списке на сайте Министерства иностранных дел РФ. На рейсы Москва - Баку, помимо граждан Азербайджана, допускаются сотрудники и руководители дипломатических представительств и консульств в Азербайджане и члены их семей; иностранцы, члены семьи которых (супруги, родители или малолетние дети) являются гражданами Азербайджана; иностранцы, имеющие разрешение на работу в Азербайджане; иностранцы, имеющие постоянный или временный вид на жительство в Азербайджане; иностранные студенты, обучающиеся в вузах Азербайджана.

В среду, 3 февраля, правительство России приняло решение о возобновлении с 15 февраля авиасообщения с Азербайджаном.

<https://tass.ru/ekonomika/10625763>

### ПРАЙМ; 2021.02.04; «БЕЛАВИА» ВОЗОБНОВИТ ПОЛЕТЫ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГ И РОСТОВ-НА-ДОНУ НА СЛЕДУЮЩЕЙ НЕДЕЛЕ

Белорусская «Белавиа» возобновит полеты в Санкт-Петербург с 12 февраля, в Ростов-на-Дону - с 13 февраля, сообщили РИА Новости в четверг в **пресс-службе** компании.

«Авиакомпания «Белавиа» возобновляет выполнение регулярных рейсов по маршрутам Минск - Санкт-Петербург - Минск и Минск - Ростов-на-Дону - Минск... Выполнение этих рейсов начнется на следующей неделе», - сказали в **пресс-службе**.

Согласно данным **пресс-службы** компании, рейс Минск - Санкт-Петербург - Минск будет выполняться по пятницам (соответственно, первый с 12 февраля) с вылетом из белорусской столицы в 8.25 (совпадает с мск) и прибытием в аэропорту «Пулково» в 9.40. Обратный рейс будет осуществляться в 10.30 с прибытием в Национальном аэропорту «Минск» в 11.55.

Рейс Минск - Ростов-на-Дону - Минск будет осуществляться по субботам (соответственно, первый с 13 февраля) с вылетом из Минска в 23.30 и прибытием в 1.45 воскресенья. Обратный рейс будет выполняться по воскресеньям в 3.15 с прибытием в Национальном аэропорту «Минск» в 5.35.

В **пресс-службе** также отметили, что увеличивается и количество полетов по маршруту Минск - Москва (Домодедово) - Минск. Рейс будет выполняться по понедельникам, средам, четвергам, пятницам и воскресеньям с вылетом из белорусской столицы в 12.35 и прибытием в аэропорту «Домодедово» в 13.55. Обратный рейс будет осуществляться в 14.45 с прибытием в Национальном аэропорту «Минск» в 16.05.

### **ПРАЙМ; 2021.02.04; ЕGYPTAIR УВЕЛИЧИВАЕТ КОЛИЧЕСТВО РЕЙСОВ ИЗ МОСКВЫ В КАИР ДО ПЯТИ В НЕДЕЛЮ**

Авиакомпания EgyptAir увеличивает количество рейсов из Москвы в Каир с трех до пяти в неделю, сообщает столичный аэропорт «Домодедово».

«Авиакомпания EgyptAir открывает дополнительные рейсы из Каира в московский аэропорт «Домодедово». Теперь пассажиры воздушной гавани смогут улететь из Москвы в Египет пять раз в неделю», - говорится в сообщении.

В сентябре 2020 года было возобновлено прерванное из-за пандемии коронавируса авиасообщение между Россией и Египтом. EgyptAir начала выполнять еженедельные рейсы по вторникам, четвергам и субботам по маршруту Каир - Москва («Домодедово») - Каир. С 5 февраля авиакомпания добавила два еженедельных рейса в Каир. По пятницам прилет в «Домодедово» в 15:45 мск, вылет - в 16:45. По воскресеньям прилет в 15:05, вылет - в 16:05.

Рейсы из Москвы в Каир также выполняет российский «Аэрофлот».

### **РИА НОВОСТИ; 2021.02.04; S7 С 24 МАРТА НАЧНЕТ ВЫПОЛНЯТЬ ЧАРТЕРНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ МОСКВЫ В САЛОНИКИ**

Российская авиакомпания S7 с 24 марта начнет выполнять еженедельные чартерные рейсы из Москвы в Салоники (Греция); к перевозке будут приниматься те категории пассажиров, кому разрешен перелет в условиях действующих ограничений, сообщает **пресс-служба** авиаперевозчика.

«В соответствии с разрешением **Росавиации**, S7 Airlines открыла продажу на еженедельные чартерные рейсы из Москвы в Салоники (Греция). Рейсы планируются к выполнению по средам с 24 марта. К перевозке на данных рейсах будут приниматься те категории пассажиров, кому разрешен перелет в условиях действующих ограничений», - говорится в сообщении.

<https://ria.ru/20210204/reysy-1595995387.html>