



Ежедневный мониторинг СМИ

8 ФЕВРАЛЯ 2021

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2021.02.05; МИНТРАНС ПОРУЧИЛ ПРОРАБОТАТЬ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО РЕКОНСТРУКЦИИ ДОРОГИ ПОСЛЕ ДТП ПОД СЫЗРАНЬЮ	3
РИА НОВОСТИ; 2021.02.05; САМАРСКИЙ ГУБЕРНАТОР И ГЛАВА МИНТРАНСА ОБСУДИЛИ ДОРОЖНЫЙ НАЦПРОЕКТ	3
KARELIA.NEWS; 2021.02.06; ИЗ ПЕТРОЗАВОДСКА ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАПУСТИТЬ АВИАРЕЙСЫ В КАЗАНЬ И МИНЕРАЛЬНЫЕ ВОДЫ	5
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КОЛЯДА; 2021.02.05; S7 ПРОСИТ ПРОДЛИТЬ ПОДДЕРЖКУ АВИАОТРАСЛИ; ДО АПРЕЛЯ ПОНАДОБИТСЯ ЕЩЕ 12 МЛРД РУБЛЕЙ.....	5
ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ, ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2021.02.08; ЧАСТНЫЙ В СЕКТОР: В МОСКВЕ И ПОДМОСКОВЬЕ ГОТОВЯТ ЗАПУСК СОЦИАЛЬНОГО КАРПУЛИНГА; ИДЕЯ ВЛАСТЕЙ РАЗРЕШИТЬ СУБСИДИРУЕМЫЙ ПОДВОЗ ПОПУТЧИКОВ ЛЮБЫМ АВТОВЛАДЕЛЬЦЕМ МОЖЕТ ВОПЛОТИТЬСЯ К 2025 ГОДУ	6
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ИЛЬЯ УСОВ; 2021.02.08; ГТЛК ПОШЛА НА АБОРДАЖ; КОМПАНИЯ МОЖЕТ ЗАБРАТЬ «МАШПРОМЛИЗИНГ» У ОСК	9
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2021.02.08; ВЕРЮ В НОВЫЕ ВЗЛЕТЫ!.....	10
РЖД-ПАРТНЕР; 2021.02.05; ЯКУТСКАЯ ИНИЦИАТИВА О ГАРАНТИЯХ ЭКСПОРТНОГО ЛИМИТА СТРАТЕГИЧЕСКИ ОПРАВДАНА, НО СПОСОБНА ОТЛОЖИТЬ СРОКИ ТРАНСПОРТНОЙ ЧАСТИ КПМИ ДО 2030 ГОДА.....	12
РБК; МАРИЯ ЛИСИЦЫНА; 2021.02.08; РОССИЯ ВОЗОБНОВИЛА ПОЛЕТЫ ЕЩЕ В ДВЕ СТРАНЫ	16
КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; ЮЛИЯ СМИРНОВА; 2021.02.07; ГРУЗИЯ, КИПР, СЕЙШЕЛЫ, ШРИ-ЛАНКА: НА КАКИХ УСЛОВИЯХ ЭТИ СТРАНЫ ПРИНИМАЮТ РОССИЙСКИХ ТУРИСТОВ.....	17
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КОЛЯДА; 2021.02.08; В ШЕРЕМЕТЬЕВО ПРАЗДНУЮТ «ПОБЕДУ»; ЛОУКОСТЕР НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ ВТОРОГО СТОЛИЧНОГО АЭРОПОРТА	19
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2021.02.08; ПЛАНОВЫЙ ВЫХОД ИЗ ЭПИДЕМИИ; ДО МАЯ ПРАВИТЕЛЬСТВО БУДЕТ ЗАНЯТО ПЛАНИРОВАНИЕМ ИЗМЕНЕНИЙ ДО 2030 ГОДА	20
КОММЕРСАНТЬ; 2021.02.08; ПРОЕКТ ПРОЦЕССА; ДИАНА ГАЛИЕВА – О ПРЕВРАЩЕНИИ РЕГУЛЯТОРНОЙ ГИЛЬОТИНЫ В МЕХАНИЗМ ПОСТОЯННОГО ДЕЙСТВИЯ.....	22
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.06; В ДАГЕСТАНЕ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ 90 КМ АВТОДОРОГ	23
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.05; ОМСК ПОЛУЧИЛ 20 ГАЗОМОТОРНЫХ АВТОБУСОВ.....	23
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.05; В ОРЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ ОКОЛО 10 КМ СЕЛЬСКИХ ДОРОГ	24
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.05; В ПОДМОСКОВЬЕ ПОСТРОЯТ ДЕВЯТЬ ДОРОЖНЫХ ОБЪЕКТОВ И ШЕСТЬ ТРАСС	24

ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2021.02.08; РЕФОРМА ТЕХОСМОТРА ПОД УГРОЗОЙ; СТРАХОВЩИКИ ПРЕДЛАГАЮТ РАЗРЕШИТЬ ПОКУПКУ ОСАГО БЕЗ ДИАГНОСТИЧЕСКИХ КАРТ	24
ИЗВЕСТИЯ; ВЕРОНИКА КУЛАКОВА; 2021.02.08; ПРАВО НА ПРАВА: МОЖЕТ ЛИ ЧЕЛОВЕК С ИНВАЛИДНОСТЬЮ БЫТЬ ТАКСИСТОМ; АГРЕГАТОРЫ ВСЁ АКТИВНЕЕ ПРИВЛЕКАЮТ ЛЮДЕЙ С ОГРАНИЧЕНИЯМИ ПО ЗДОРОВЬЮ К ПАССАЖИРСКИМ ПЕРЕВОЗКАМ	27
ГТРК БАШКОРТОСТАН, 05.02.2021 19:50; НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ АЭРОПОРТА «УФА» ПРИМЕТ ПАССАЖИРОВ УЖЕ ВЕСНОЙ	29
ГТРК БАРНАУЛ, 07.02.2021 05:43; «ВЕСТИ» ВЫЯСНИЛИ, С КАКИМИ ПРОБЛЕМАМИ СТОЛКНУТСЯ СОБСТВЕННИКИ ЗЕМЕЛЬ В ОХРАННОЙ ЗОНЕ АЭРОПОРТА	30
ТАСС; 2021.02.05; ХУСНУЛЛИН ПОРУЧИЛ УСКОРИТЬ РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ С ЖК «ФИЛАТОВ ЛУГ» ВОЗЛЕ АЭРОПОРТА ВНУКОВО	31
ТАСС; 2021.02.05; ВЛАСТИ ПРИМОРЬЯ ПРЕДЛАГАЮТ СДЕЛАТЬ ЛЬГОТНЫМИ РЕЙСЫ В КАЗАНЬ, КРАСНОДАР И СИМФЕРОПОЛЬ.....	32
ТАСС; 2021.02.05; АЭРОПОРТ НОВОКУЗНЕЦКА ИЩЕТ ИНВЕСТОРА ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ТЕРМИНАЛА.....	33
РИА НОВОСТИ; 2021.02.05; МИХАИЛ ГОРДИН: ЧАСТНЫЕ СВЕРХЗВУКОВЫЕ ДЖЕТЫ ВЗЛЕТЯТ В СЕРЕДИНЕ XXI ВЕКА	34
РИА НОВОСТИ; 2021.02.08; РОССИЯ ВОЗОБНОВИЛА КУРСИРОВАНИЕ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ С БЕЛОРУССИЕЙ	40
ПРАЙМ; 2021.02.07; ХОЛДИНГ РЖД РАССКАЗАЛ ОБ «АНТИКОВИДНЫХ» МЕРАХ В ПОЕЗДАХ В СООБЩЕНИИ С БЕЛОРУССИЕЙ.....	41
РБК; ВИКТОРИЯ ПОЛЯКОВА; 2021.02.05; МИНСК ОБЯЗАЛ ПРИБЫВАЮЩИХ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ РОССИЯН ИМЕТЬ ТЕСТ НА COVID	42
ПРАЙМ; 2021.02.05; ВЭБ ИНВЕСТИРОВАЛ ОКОЛО 100 МЛРД РУБ ПЕНСИОННЫХ НАКОПЛЕНИЙ В БЕССРОЧНЫЕ ОБЛИГАЦИИ РЖД.....	43
ПРАЙМ; 2021.02.05; ЭКСПЕРТ РАССКАЗАЛ, КАК РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ С ТОПЛИВОМ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ	43
ПРАЙМ; 2021.02.05; РЖД ПРОДОЛЖАЮТ УВЕЛИЧИВАТЬ ПРОПУСКНУЮ СПОСОБНОСТЬ БОЛЬШОЙ МОСКОВСКОЙ ОКРУЖНОЙ Ж/Д.....	44
ПРАЙМ; 2021.02.05; ХОЛДИНГ СТМ В 2020 Г СОХРАНИЛ ВЫПУСК Ж/Д ТЕХНИКИ НА УРОВНЕ 1,6 ТЫС ЕДИНИЦ	45
РЖД-ПАРТНЕР; ЕЛИЗАВЕТА НЕКРАСОВА; 2021.02.05; ЛОКОМОТИВНЫЙ ПАРК РЖД: ПРИОРИТЕТЫ ЕСТЬ, А РЕЗУЛЬТАТОВ - НЕТ	45
НТВ # СЕГОДНЯ, 05.02.2021 19:23; ДОМ ОТ РЖД	47
ГТРК КАЛМЫКИЯ, 05.02.2021 10:40; В РЕГИОНЕ ПРОИЗОШЛИ ЗНАЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖИТЕЛЬНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В СРАВНЕНИИ С ПРЕДЫДУЩИМИ ГОДАМИ	48
ИА 1-LINE (1LINE.INFO), 06.02.2021 06:47; В КРАСНОЯРСКОМ КРАЕ РЕЧНИКИ ОТМЕТИЛИ 90-ЛЕТИЕ ПАРОХОДСТВА.....	49

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2021.02.05; МИНТРАНС ПОРУЧИЛ ПРОРАБОТАТЬ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО РЕКОНСТРУКЦИИ ДОРОГИ ПОСЛЕ ДТП ПОД СЫЗРАНЬЮ

Министр транспорта РФ Виталий Савельев поручил выявить проблемы на участке трассы М-5 «Урал», где 29 января произошло крупное ДТП под Сызранью, и проработать предложения по их устранению. Об этом сообщили журналистам в пятницу в **пресс-службе** правительства Самарской области со ссылкой на главу региона Дмитрия Азарова. «Мы от Самарской области представили свои предложения, и **министр транспорта** дал соответствующие поручения на их проработку. Аналогичное обращение от Сергея Ивановича Морозова (губернатор Ульяновской области) будет направлено также в адрес министра. Но уже на сегодняшней нашей встрече есть предварительная договоренность о выявлении - в прямом и переносном смысле - «узких» мест», - цитирует **пресс-служба** Азарова.

Как сообщал ТАСС, в Самарской области специалисты министерства транспорта и управляющей компании трассы М-5 «Большая Волга» подготовили предложение, включающее реконструкцию участка с разделительными полосами и отбойниками, которые исключат выезд на встречную полосу. Морозов также сообщал, что направил предложение в **Минтранс РФ** о расширении дороги за счет строительства четвертой полосы.

ДТП произошло 29 января на 873-м километре дороги М-5 у населенного пункта Заборовка. Столкнулись грузовик, легковой автомобиль и автобус. Погибли 12 человек, пострадали 24, 11 госпитализированы. Возбуждено уголовное дело по ч. 5 ст. 264 УК РФ («Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц»).

<https://tass.ru/ekonomika/10637513>

На ту же тему:

<http://syzran-small.ru/news-55279>

<https://russia24.pro/samara-obl/274526332/>

https://73online.ru/r/mintrans_rf_poruchil_provesti_rekonstrukciyu_dorogi_na_kotoroy_v_dtp_pogiblo_10_ulyanovcev-86020

<https://regionsamara.ru/news/из-за-трагедии-в-самарской-области-на-т/>

РИА НОВОСТИ; 2021.02.05; САМАРСКИЙ ГУБЕРНАТОР И ГЛАВА МИНТРАНСА ОБСУДИЛИ ДОРОЖНЫЙ НАЦПРОЕКТ

Губернатор Самарской области Дмитрий Азаров и **министр транспорта РФ Виталий Савельев** обсудили реализацию в регионе **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщает **пресс-служба** облправительства.

«В пятницу, 5 февраля, губернатор Самарской области Дмитрий Азаров и **министр транспорта России Виталий Савельев** обсудили реализацию в регионе **национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, - говорится в сообщении.

Министерство транспорта РФ

По данным **пресс-службы**, в прошлом году в Самарской области было отремонтировано больше трехсот километров дорог. В нормативное состояние приведено 34,92% улично-дорожной сети региона, что значительно выше заданных показателей. Количество мест концентрации ДТП по сравнению с базовыми данными 2017 года сокращено в два раза. По качеству исполнения **нацпроекта** в 2020 году Самарская область вошла в тройку регионов-лидеров в стране.

«По целому ряду проектов смогли выполнить работы на год раньше намеченного срока. Это стало возможным благодаря поддержке, которая есть на уровне правительства и **министерства транспорта Российской Федерации**», - цитирует Азарова **пресс-служба**.

По словам главы региона, в 2021 году в Самарской области планируется ввести в эксплуатацию 304 километра дорог. «Рассчитываем, что нам удастся сделать чуть больше, чем мы запланировали», - сказал Азаров.

В текущем году в Самарской области продолжится реализация ключевых инфраструктурных объектов. В частности, продолжаются работы на строительстве обхода Тольятти с мостовым переходом через Волгу, который является составляющей частью международного транспортного коридора «Европа - Западный Китай».

«Сама возможность реализации таких глобальных инфраструктурных проектов, преобразований в регионе стала возможной благодаря **нацпроектам**, комплексному плану, инициативам **президента страны Владимира Владимировича Путина**. Сегодня можно с абсолютной уверенностью сказать, что на Самарскую область в **министерстве транспорта** рассчитывают как на опорный регион страны. Мы не первый год находимся в лидирующей группе по исполнению **нацпроекта**, всех совместно намеченных планов», - отметил Азаров.

<https://ria.ru/20210205/dorogi-1596229035.html>

На ту же тему:

- [ГТРК Самара, Самара, 5 февраля 2021, Дмитрий Азаров: «На Самарскую область в Министерстве транспорта рассчитывают, как на опорный регион страны»](#)
- [Комсомольская правда \(samara.kp.ru\), Самара, 5 февраля 2021, Самарская область может получить дополнительные деньги на дороги из федеральной казны](#)
- [Аргументы и Факты \(samara.aif.ru\), Самара, 5 февраля 2021, Губернатор: «На область в минтрансе РФ рассчитывают, как на опорный регион»](#)
- [НИА Самара \(niasam.ru\), Самара, 5 февраля 2021, Дмитрий Азаров: «На Самарскую область в Министерстве транспорта рассчитывают, как на опорный регион страны» - Экономика. Транспорт. НИА Самара, 05.02.2021](#)
- [Самарская газета \(sgpress.ru\), Самара, 6 февраля 2021, На участке трассы М-5 в Сызранском районе могут создать дополнительные меры безопасности](#)
- [ТРК Терра, Самара, 5 февраля 2021, Дмитрий Азаров: «На Самарскую область в Министерстве транспорта рассчитывают, как на опорный регион страны»](#)
- [РИА ФедералПресс, Москва, 5 февраля 2021, «Серьезные планы»: Азаров пообещал обновить 300 километров дорог за год](#)
- [SM-News \(sm.news\), Москва, 5 февраля 2021, Губернатор Азаров: «На Самарскую область в министерстве транспорта рассчитывают, как на опорный регион страны»](#)
- [Тольятти24 \(togliatti24.ru\), Тольятти, 5 февраля 2021, Губернатор Дмитрий Азаров обсудил с министром транспорта РФ ремонт дорог в регионе](#)
- [Новости Тольятти \(tolyatti-news.net\), Тольятти, 5 февраля 2021, Азаров: «На Самарскую область в Министерстве транспорта рассчитывают, как на опорный регион страны»](#)

- [Новости Тольятти \(augustnews.ru\), Тольятти, 5 февраля 2021, Дмитрий Азаров: «На Самарскую область в Министерстве транспорта рассчитывают, как на опорный регион страны»](#)
- [RU24.pro, Москва, 5 февраля 2021, Губернатор: «На область в минтрансе РФ рассчитывают, как на опорный регион»](#)
- [Волга Ньюс \(volga.news\), Самара, 5 февраля 2021, Дмитрий Азаров: Работа региона была оценена Министерством транспорта РФ](#)

KARELIA.NEWS; 2021.02.06; ИЗ ПЕТРОЗАВОДСКА ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАПУСТИТЬ АВИАРЕЙСЫ В КАЗАНЬ И МИНЕРАЛЬНЫЕ ВОДЫ

Вопросы развития транспортной инфраструктуры обсудил глава Карелии Артур Парфенчиков с **министром транспорта России Виталием Савельевым**. По словам главы, в этом году будут сохранены авиарейсы - в Сочи, Анапу и Симферополь.

Также сейчас прорабатываем вопрос организации авиасообщения с Казанью и Минеральными Водами - именно эти города оказались приоритетными у большинства участников опроса, проведенного ранее на официальном сайте правительства. Поэтому мы надеемся, что два этих новых для Карелии направления, также как и уже апробированные полеты в Калининград и Мурманск, будут включены в перечень субсидируемых, - сообщил глава.

Решение вопроса, по словам министра, возможно при высвобождении средств федерального бюджета и наличии заявлений от авиакомпаний на осуществление таких перевозок.

Как стало известно 5 февраля, рейсы в Казань и Минеральный Воды пока не попали в список субсидируемых в 2021 году. То есть в этом году их не будет.

<https://www.karelia.news/news/3015756/iz-petrozavodska-planiruetsa-zapustit-aviarejsy-v-kazan-i-mineralnye-vody>

<https://newsmir.org/101442>

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КОЛЯДА; 2021.02.05; S7 ПРОСИТ ПРОДЛИТЬ ПОДДЕРЖКУ АВИАОТРАСЛИ; ДО АПРЕЛЯ ПОНАДОБИТСЯ ЕЩЕ 12 МЛРД РУБЛЕЙ

S7 предложила продлить программу субсидирования авиакомпаний, потерявших пассажиров из-за пандемии коронавируса, до апреля 2021 года. В прошлом году российские перевозчики уже получили 20,95 млрд руб. господомощи. Для продления программы, по расчетам S7, понадобится еще 12 млрд руб. В **Минтрансе** сообщают, что в настоящее время ведется расчет объемов поддержки авиаотрасли. По словам экспертов, при текущем избытке провозных емкостей на внутреннем рынке перевозчики вынуждены снижать тарифы, что ведет к увеличению их убытков.

Кризис в авиаотрасли, по прогнозу S7, продолжится в текущем году из-за закрытых международных направлений, сообщил «Интерфакс» со ссылкой на презентацию директора департамента инвестиционного анализа компании Владимира Кима, с которой он выступил в пятницу на совместном заседании комитета ГПП РФ по транспорту и Союза транспортников России. На внутренних линиях усугубляется избыток провозных емкостей, из-за чего снижаются тарифы на перевозку, следует из презентации. При этом цена нефти вернулась на докризисный уровень.

В S7 просят продлить действие программы господдержки перевозчиков на период с декабря 2020 года по апрель 2021 года. Распределять субсидии предлагается из расчета 685 руб. за каждого потерянного пассажира.

По оценке авиакомпании, на это понадобится выделение дополнительных 12 млрд руб. субсидий.

Также в качестве одной из мер поддержки отрасли предлагается понизить планку демпфера (компенсации из федерального бюджета стоимости авиакеросина) с 48,3 тыс. до 40 тыс. руб. за тонну, с его последующей индексацией в 2020–2024 годах. На авиатопливо, приобретаемое перевозчиками в аэропортах ДФО, Крайнего Севера и Арктической зоны, предложено установить отдельный коэффициент обратного акциза в размере 5,0.

В прошлом году пандемия практически вдвое сократила объемы пассажирских перевозок в России – на 46%, до 69,2 млн человек по сравнению с докризисным 2019 годом. Международные перевозки упали на 76%, до 13 млн человек, внутренние – на 23%, до 56,2 млн человек.

Для возмещения убытков авиакомпаний государство выделило в 2020 году сначала 23,4 млрд руб.

Субсидии распределялись из расчета 365 руб. за каждого «потерянного» в феврале-июле пассажира относительно аналогичного периода 2019 года. Для группы «Аэрофлот» применялись отдельные условия – она получила 7,89 млрд руб. вне зависимости от падения трафика.

Однако из-за того, что отрасль успела получить только порядка 15,8 млрд руб., программа господдержки была продлена до ноября. При этом расчетная ставка увеличилась до 685 руб., а общая сумма субсидий сократилась до 20,95 млрд руб. **На этот раз вся сумма полностью была выбрана авиаперевозчиками, рассказали “Ъ” в Росавиации. В пресс-службе Минтранса сообщили “Ъ”, что вопрос продления программ поддержки авиакомпаний и аэропортов находится в проработке. «В настоящее время ведется расчет объемов поддержки», – добавили в ведомстве.**

Эксперты отмечают, что в текущих условиях авиаперевозчикам будет полезна любая поддержка.

«Тем не менее такая сумма (12 млрд руб. – “Ъ”) даже близко не покрывает те потери, которые понесли российские авиакомпании из-за кризиса на рынке авиаперевозок», – считает эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов.

«Для сравнения, в 2019 году только за неделю издержки всей гражданской авиации составляли 32 млрд руб., – отмечает эксперт. – Конечно, сейчас эти издержки несколько снизились из-за падения объемов перевозок. Однако авиакомпаниям по-прежнему нужно обслуживать свои парки, выплачивать лизинговые платежи, заработную плату сотрудникам». Также, полагает господин Борисов, стоит учитывать, что внутренние рейсы всегда были менее рентабельными, чем международные: «при текущем избытке мощностей на внутреннем рынке перевозчики вынуждены снижать тарифы, что ведет к увеличению убытков». При этом любая попытка поднять цены на авиабилеты будет приводить к оттоку пассажиров к конкурентам, добавляет он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4681080>

ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ, ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2021.02.08; ЧАСТНЫЙ В СЕКТОР: В МОСКВЕ И ПОДМОСКОВЬЕ ГОТОВЯТ ЗАПУСК СОЦИАЛЬНОГО КАРПУЛИНГА; ИДЕЯ ВЛАСТЕЙ РАЗРЕШИТЬ СУБСИДИРУЕМЫЙ ПОДВОЗ ПОПУТЧИКОВ ЛЮБЫМ АВТОВЛАДЕЛЬЦЕМ МОЖЕТ ВОПЛОТИТЬСЯ К 2025 ГОДУ

Власти прорабатывают проект развития социального карпулинга в Москве и Подмосковье. Информация об этом содержится в стратегии развития транспортной системы региона до 2035 года, утверждение которой ожидается в I квартале 2021 года (есть в распоряжении «Известий»). **Проект предусматривает разработку мобильного приложения: через него пользователи смогут заказать «социальную» машину, чтобы**

добраться от узлов пригородного железнодорожного транспорта до отдаленных жилых районов, недоступных для общественного транспорта, рассказали «Известиям» в **Минтрансе**. Реализовать проект возможно уже к 2025 году. К сервису разрешат подключиться любому автовладельцу, соответствующему установленным условиям. А государство может просубсидировать перевозку пассажиров до ближайшей остановки магистрального транспорта, говорится в документе.

Достроить каркас

В Москве и Подмосковье предложили запустить социальный карпулинг – это совместная перевозка пассажиров на частных автомобилях, курсирующих между остановками общественного транспорта и удаленными от них жилыми районами, следует из стратегии развития транспортной системы региона до 2035 года.

Документ дорабатывается **Минтрансом** с учетом причастных ведомств, его утверждение ожидается в I квартале 2021 года. **Представитель министерства подтвердил «Известиям» рассмотрение предложенного разработчиками стратегии проекта.** В АНО «Дирекция московского транспортного узла», заказавшей стратегию, не стали комментировать инициативу до согласования и утверждения документа. Представитель дептранса Московской области сообщил «Известиям», что ведомство пока изучает стратегию и зарубежный опыт. В дептрансе Москвы на запрос «Известий» на момент публикации не ответили.

В «новой Москве» – в Троицком и Новомосковском округах, а также в Подмосковье, находятся населенные пункты, коттеджные и дачные поселки, которые удалены от остановок магистрального, особенно рельсового, общественного транспорта, говорится в стратегии. Как правило, это населенные пункты с постоянной численностью менее ста человек и зоны индивидуальной жилой застройки, поясняет представитель **Минтранса**. По его словам, из-за низкой транспортной доступности таких районов пассажир зачастую выбирает личный автомобиль на всем пути следования или такси, что увеличивает нагрузку на автодорожную сеть и стоимость поездки.

Проект социального карпулинга был предложен, чтобы повысить транспортную доступность в таких районах и переключить максимальное число пассажиров с личного на общественный транспорт. Его реализация возможна уже до 2025 года, пояснили в министерстве. Проект предполагает курсирование по определенным маршрутам легковых автомобилей с подбором попутчиков в установленных местах, например, у проходных садоводческих товариществ или коттеджных поселков, говорится в документе. **В Минтрансе уточнили, что в первую очередь речь идет о маршрутах от транспортно-пересадочных узлов (ТПУ) пригородного железнодорожного транспорта до отдаленных жилых массивов.**

Сервис для всех

Для реализации проекта будет разработано мобильное приложение – интегратор карпулинговых сервисов, позволяющее его пользователям заказывать «социальную» машину. Зарегистрированным в сервисе автовладельцам, совершающим регулярные поездки по определенным маршрутам, будет предоставлена возможность дополнительного заработка за счет подбора пассажиров, следует из стратегии. При этом стоимость проезда до ближайшей остановки магистрального транспорта может быть просубсидирована государством – для этого сформируют перечень территорий, для которых будет действовать такой механизм, отмечается в документе.

В проекте социального карпулинга сможет участвовать любой владелец личного автомобиля, которому удобно совершать поездки в таком режиме по определенному маршруту, отметили в **Минтрансе**. В дальнейшем будут утверждены дополнительные условия, которым должен удовлетворять водитель – участник проекта. Например, наличие определенного стажа, соответствие автомобиля экологическим стандартам.

В проекте смогут участвовать и таксисты, если они выразят свое согласие. При этом они не должны нарушат условия проекта, которые в перспективе будут обязательно установлены, заявили в министерстве. Это может быть движение по строго определенному расписанию. Например, для обеспечения максимального комфорта пассажиров машина должна находиться в пункте подбора в строго определенное время – ко времени прибытия электропоезда из Москвы. Таким образом, в это время таксист не должен заниматься выполнением других заказов, пояснил представитель Минтранса.

«Известия» направили запросы крупным агрегаторам.

При реализации проекта для граждан снизятся затраты на поездки. Однако, чтобы пассажир воспользовался этим сервисом, он должен быть уверен в том, что по прибытии в транспортный узел сможет сесть на «социальную» машину и гарантированно доехать до места назначения, подчеркнули в Минтрансе.

Бла-бла-закон

В России в настоящий момент крупнейшим сервисом карпулинга считается французский BlaBlaCar. Однако проект, предложенный в стратегии, может развиваться параллельно с существующими аналогичными сервисами, считают в Минтрансе.

– Сервисы типа BlaBlaCar предоставляют возможность организации карпулинга там, где существует альтернативный вид транспорта – автобусный, ж/д и авиационный. В данном случае эти сервисы не обеспечивают решение задач, поставленных в проекте стратегии, – отметили в Минтрансе.

Там добавили, что для реализации проекта социального карпулинга необходима подготовка нормативной базы. Законопроект о правилах заказных некоммерческих перевозок пассажиров на автомобилях при заключении договоров через интернет до сих пор дорабатывается с учетом поступивших замечаний, отметил представитель ведомства.

О разработанном проекте этого федерального закона, направленного на регулирование онлайн-агрегаторов совместных поездок на автомобилях, стало известно еще летом 2019 года. Согласно той версии законопроекта, от перевозчика потребуются наличие прав категории В и водительского стажа не менее двух лет. В сутки ему будет разрешено не более двух поездок, организованных через агрегатор. В своем автомобиле водитель не сможет перевозить за рейс более пяти попутчиков. Если выяснится, что автовладелец совершал коммерческие рейсы, то его аккаунт подлежит блокировке. Расчеты между попутчиком и некоммерческим перевозчиком возможны только в безналичной форме через онлайн-сервис, писали СМИ.

Фактически карпулинг предполагает вытеснение из достаточно привлекательной ниши не только собственников автобусных парков, но и сервисы бронирования такси, говорит управляющий партнер юридической компании «Иккерт и партнеры» Павел Иккерт. По его словам, на сервис карпулинга BlaBlaCar перевозчики и представляющие их интересы организации уже неоднократно жаловались в надзорные органы.

– До тех пор пока нормативной базы не создано, такие сервисы работают в условиях рисков привлечения их к ответственности за нарушение федерального законодательства, и эти риски тем выше, чем пристальнее к их деятельности внимание в первую очередь со стороны конкурирующих видов транспорта, то есть перевозчиков, – объясняет он.

По словам юриста, на сегодняшний день запускать сервис социального карпулинга не запрещено, но при этом нужно учитывать, что при определенных условиях к ответственности могут привлечь за нарушения требований, предъявляемых участникам смежных рынков, то есть такси и перевозок общественным транспортом.

<https://iz.ru/1121242/maksim-talavrinov-irina-tcyruleva/chastnyi-v-sektor-v-moskve-i-podmoskove-gotoviat-zapusk-sotcialnogo-karpulinga>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ИЛЬЯ УСОВ; 2021.02.08; ГТЛК ПОШЛА НА АБОРДАЖ; КОМПАНИЯ МОЖЕТ ЗАБРАТЬ «МАШПРОМЛИЗИНГ» У ОСК

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК), в которую должны войти активы «ВЭБ-лизинга», решила забрать себе и «Машпромлизинг», подконтрольный Объединенной судостроительной корпорации (ОСК). Эти структуры уже много лет ведут борьбу за бюджетные средства и статус единого лизингового оператора в судостроении. Источники “Ъ” говорят, что ГТЛК хочет получить «Машпромлизинг» бесплатно, но в ОСК возмущены идеей, «лишенной экономического смысла». Участники рынка также оценивают возможное поглощение неоднозначно, отмечая риск монополизации сектора.

Как стало известно “Ъ”, Государственная транспортная лизинговая компания (подведомственна **Минтрансу**) рассматривает возможность приобретения кэптивной лизинговой компании Объединенной судостроительной корпорации «Машпромлизинг». Тема пока обсуждается неофициально, говорят собеседники “Ъ”. По их словам, ГТЛК хочет получить «Машпромлизинг» бесплатно.

Источники “Ъ” в корпорации выступают против сделки, но признают, что решение за правительством. Они возмущены идеей передачи «Машпромлизинга» бесплатно, поскольку это «лишено экономического смысла». По мнению одного из собеседников “Ъ”, как минимум ОСК должна получить выделенные «Машпромлизингу» средства из бюджета – порядка 22 млрд руб.

«Если ГТЛК хочет увеличить портфель за счет другой прибыльной компании, то пусть платит ее рыночную стоимость», – добавляет другой источник “Ъ”. Он подчеркивает, что цель «Машпромлизинга» – повышение продаж судов, маржа компании – 1%. По данным «СПАРК-Интерфакс», выручка «Машпромлизинга» в 2019 году составила 1,9 млрд руб., чистая прибыль – 21,7 млн руб.

ГТЛК и «Машпромлизинг» ведут активную борьбу за бюджетные средства на лизинг водного транспорта с 2017 года (см. “Ъ” от 26 января 2017 года). Правительство не могло определиться, кто станет единым оператором программы по строительству судов. В 2018 и 2019 годах деньги на льготный лизинг получала только ГТЛК (см. “Ъ” от 18 сентября 2019 года и 27 апреля 2020 года), но в конце 2020 года ОСК выделили 6,4 млрд руб. (см. “Ъ” от 11 января).

Слухи о желании ГТЛК приобрести «Машпромлизинг» ходили еще несколько лет назад. В интервью “Ъ” 20 декабря 2018 года глава ОСК Алексей Рахманов рассказывал, что корпорация продавать «ничего не планирует». На годовом общем собрании руководителей предприятий ОСК 4 февраля Алексей Рахманов, говоря о докапитализации «Машпромлизинга», подчеркивал: корпорации важно, чтобы «эту ключевую функциональную единицу сохранили максимально, как инструмент развития». В ГТЛК и ОСК ситуацию не комментируют. **В Минтрансе “Ъ” сообщили, что информации по предложению ГТЛК о покупке «Машпромлизинга» в министерстве нет. В Минпромторге заявили, что вопрос не прорабатывается.**

Источники “Ъ” объясняют смысл слияния тем, что существование двух компаний ведет к дублированию функций. Кроме того, «Машпромлизинг» как структура ОСК находится под санкциями, и не все компании готовы с ним работать. Но другие собеседники “Ъ” указывают на опасность создания монополиста в сфере судостроительного лизинга. Они добавляют, что с приходом в ГТЛК нового руководства (в ноябре 2020 года компанию возглавил экс-глава Минтранса Евгений Дитрих) вектор развития компании не вполне ясен, как и ее интерес к судовому лизингу. Так, компания не подтвердила «Красному Сормово» (входит в ОСК) опцион на строительство 11 сухогрузов, в результате верфь оказалась в сложном положении. Гендиректор «Красного Сормово» Михаил Першин в интервью PortNews говорил о возможных простоях на производстве и сокращении рабочих мест.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что с точки зрения оптимизации и запланированной передачи в ГТЛК активов «ВЭБ-лизинга» сделка выглядит логичной. Возможности ГТЛК по привлечению рыночного финансирования сделок существенно выше, чем у «Машпромлизинга». Но наличие в структуре ОСК лизинговой компании обеспечивает доступ к госфинансированию и дополнительные сервисы для заказчиков, отмечает Михаил Бурмистров. Вопрос о цене и условиях сделки, добавляет эксперт, будет решаться на уровне правительства с учетом не только финансового состояния «Машпромлизинга», но и его роли в достижении целевых показателей программ развития судостроения и водного транспорта.

<https://www.kommersant.ru/doc/4681656>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2021.02.08; ВЕРЮ В НОВЫЕ ВЗЛЕТЫ!

Руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадько о состоянии и перспективах развития гражданской авиации России

Россия в силу ее географии, масштабов, климата «обречена» быть авиационной державой. Гражданская авиация - ключевая отрасль экономики страны. Сегодня мы наблюдаем, что наша отрасль оживает.

- 2020 год оказался самым тяжелым в истории мировой гражданской авиации. Как вы оцениваете деятельность отрасли за прошедший год? Имеются ли позитивные тенденции, указывающие на потенциал развития отрасли в новом году?

- К концу марта 2020 года Правительством РФ был установлен список отраслей экономики, наиболее пострадавших от распространения новой коронавирусной инфекции. Одной из них является транспорт, и здесь особенно пострадали авиакомпании и аэропорты.

Необходимо отметить, что руководство страны, оценив текущие экономические потери предприятий отрасли, оперативно приняло решения, направленные на ее поддержку.

Примером объединения отрасли перед лицом общей угрозы служит решение федерального предприятия «Госкорпорация по ОрВД» о поддержке российских авиакомпаний путем снижения на 50% сборов за аэронавигационное обслуживание воздушных судов на внутренних линиях и практически до нуля - на полеты в Дальневосточном федеральном округе.

Данные мониторинга Росавиации показывают, что авиакомпании испытывают некоторую недостаточность финансовых ресурсов, вместе с тем, отсутствуют индикаторы риска банкротства российских авиакомпаний в ближнесрочной перспективе.

Для справки: 56 организаций, относящихся к сфере воздушного транспорта, включены в перечень системообразующих организаций российской экономики. Совокупный объем средств, полученных в 2020 году в рамках системных мер поддержки, составил 106,04 млрд руб.

Впрочем, в 2020 году были достигнуты и положительные показатели. Осуществление полетов внутри страны было одним из самых поступательных в мире. Важно отметить еще одну из тенденций, характерных для российского авиарынка в минувшем году. По мере открытия полетов на внутренних воздушных линиях парк воздушных судов, который раньше использовался на международных перевозках, направлялся на внутренние, что способствовало снижению цен на авиабилеты.

- Решение каких задач находится в приоритете на ближайшую и среднесрочную перспективы?

- Сегодня ключевой задачей для Росавиации считаю формирование условий для обеспечения восстановительного роста объемов пассажирских авиаперевозок и увеличения авиационной подвижности населения. И главное здесь - обеспечение непрерывного, безопасного и надежного функционирования деятельности гражданской

авиации, повышение доступности и качества авиаперевозок для населения, включая авиаперевозки пассажиров на социально значимых маршрутах.

Также на постоянной основе ведется работа по реализации комплекса проектов, направленных на устранение инфраструктурных ограничений и повышение уровня экономической связанности территории Российской Федерации посредством расширения и модернизации авиационной инфраструктуры. Эта работа ведется Росавиацией в рамках федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

- Произошла ли коррекция в части финансирования Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года?

- Всего в 2020 году реализовывались 32 мероприятия по реконструкции аэродромных комплексов. Модернизируются как крупные аэропорты, так и небольшие региональные.

В 2021 году на реконструкцию и строительство аэропортовых комплексов планируется направить 36,09 млрд руб. бюджетных средств, в том числе на реализацию мероприятий в Дальневосточном регионе - 19,68 млрд руб.

Сейчас к развитию районов Арктики и Дальнего Востока повышенное внимание. В этой связи Росавиация с учетом опыта реализации таких мероприятий в 2014-2020 годах взвешенно подходит к вопросам сроков реконструкции аэропортовых комплексов в этих регионах.

- В Государственном реестре аэродромов и вертодромов ГА по-прежнему значатся 241 аэродром и 6 вертодромов. Прогнозируется ли сокращение их числа?

- Сегодня какие-либо решения о сокращении аэропортов, включенных в опорную аэропортовую сеть, отсутствуют. Наверное, было бы правильно поставить вопрос о расширении реестра, исходя из масштабов страны и необходимости создания условий для увеличения подвижности населения.

Мы ожидаем, что в 2021 году в реестр будет включен еще один аэропорт - Тобольск. Ожидается, что летом этого года будет завершено строительство здания аэровокзала, и воздушная гавань начнет принимать регулярные рейсы с пассажирами.

- Росавиацией утвержден перечень маршрутов, субсидируемых в 2021 году для обеспечения доступности воздушных перевозок пассажиров с Дальнего Востока, в Симферополь и из Калининграда. Учитывая, что 21 маршрут из перечня ранее не субсидировался, можно ли говорить об увеличении финансирования программы?

- Да, действительно, программа для обеспечения доступности воздушных перевозок пассажиров с Дальнего Востока, в Симферополь и из Калининграда расширяется.

Несмотря на то, что изначально бюджетом предусматривалось сокращение бюджетных ассигнований, выделенных на данную программу субсидирования, на 2 млрд руб.

Правительством РФ было принято решение о сохранении объема финансирования на уровне 2020 года. Таким образом, в 2021 году на эти перевозки выделено 5,8 млрд руб.

Кроме того, по поручению Президента России на перевозку жителей ДФО предоставлено дополнительно 5 млрд руб. в целях обеспечения доступности авиаперевозок.

- Технологии беспилотных транспортных систем развиваются в мире небывалыми темпами. Пандемия еще более подстегнула процесс бесконтактного оказания транспортных услуг. Ожидаются ли прорывные решения в развитии отечественных БАС гражданского назначения?

- Росавиацией совместно с **Минтрансом России** разработана Концепция интеграции беспилотных авиационных систем в единое воздушное пространство Российской Федерации. Согласование документа находится на финальном этапе. Этот документ должен стать основой для дальнейшего развития беспилотной авиации в стране. Беспилотный транспорт становится реальностью уже сегодняшнего дня, и интеграция

БАС в сферу гражданской авиации, включая их сертификацию, является одной из приоритетных задач ведомства.

Росавиация считает, что не нужно усложнять подход к сертификации. Мы должны максимально оптимизировать процесс сертификации для беспилотных авиасистем, перевести часть требований из нормативно-правовых в разряд нормативно-технических.

Хочу также сообщить о том, что Росавиацией совместно с МГТУ ГА завершается разработка проекта типовой программы подготовки внешнего пилота (обладатель свидетельства беспилотного воздушного судна). Это новая тема в системе подготовки авиационных специалистов. Планируется, что эта работа будет завершена в 2021 году с целью интеграции беспилотных воздушных судов в единую структуру воздушного пространства.

Уверен, что Росавиация совместно с российскими компаниями - разработчиками беспилотников может стать лидером по внедрению беспилотных летательных аппаратов в общее воздушное пространство.

- Не секрет, что одно из важнейших направлений работы Росавиации - повышение уровня безопасности полетов. Как здесь обстоят дела?

- С целью предотвращения авиационных происшествий и введения превентивных мер Росавиацией в 2020 году были разработаны и направлены в организации ГА более 150 рекомендаций по безопасности полетов, опубликованных в 18 приказах Росавиации о реализации мероприятий по безопасности полетов по результатам расследований 33 авиационных происшествий и в 12 письмах с информацией по безопасности полетов с учетом оперативной информации о факторах опасности при эксплуатации и обеспечении полетов воздушных судов.

Следует отметить, что в 2020 году при выполнении регулярных перевозок пассажиров, грузов и почты в России не погиб ни один пассажир!

- И в завершение: Александр Васильевич, есть уверенность, что отрасль быстро восстановится?

- Россия в силу ее географии, масштабов, климата «обречена» быть авиационной державой. Гражданская авиация - ключевая отрасль экономики страны. Сегодня мы наблюдаем, что наша отрасль оживает. Уверен, что объем авиаперевозок будет постепенно наращиваться. Главное, что в 2020 году мы не допустили прекращения деятельности организаций гражданской авиации.

<https://transportrussia.ru/razdely/vozdushnyj-transport/6104-rukovoditel-federalnogo-agentstva-vozdushnogo-transporta-aleksandr-neradko-o-sostoyanii-i-perspektivakh-razvitiya-grazhdanskoj-aviatsii-rossii.html>

РЖД-ПАРТНЕР; 2021.02.05; ЯКУТСКАЯ ИНИЦИАТИВА О ГАРАНТИЯХ ЭКСПОРТНОГО ЛИМИТА СТРАТЕГИЧЕСКИ ОПРАВДАНА, НО СПОСОБНА ОТЛОЖИТЬ СРОКИ ТРАНСПОРТНОЙ ЧАСТИ КИМИ ДО 2030 ГОДА

В конце января на совещании по развитию угольной промышленности первый зампред правительства Якутии Кирилл Бычков заявил о намерении республиканских властей заключить соглашение с ОАО «РЖД» о гарантированных лимитах вывоза из региона экспортного угля в дальневосточном направлении. Об институциональных предпосылках якутской инициативы, выпавшем шансе увеличить свое экономическое присутствие на рынках АТР, о формирующейся национальной экспортной базе на Дальнем Востоке и модернизации Восточного полигона «РЖД-Партнер» поговорил с экспертом Института управления и регионального развития РАНХиГС при президенте РФ Ринатом Резвановым. Точки роста Якутии

- Ринат, по какому сценарию сегодня движется якутская угледобыча?

- По целевому варианту развития: вместо предусмотренных «базой» 25 млн тонн на этот год республиканские власти планируют выйти на 39 млн. Ожидаемый рост в сравнении с прошлым годом - двукратный. То есть текущий и следующий год - это уже наступившее «здесь и сейчас», когда южно-якутская угледобыча по праву входит в клуб национально-значимых экспортеров. Замечу, озвученные на совещании на этот год данные оказались даже немного смягчены. В своих прогнозных выкладках Якутия рассчитывала в 2021 году выйти на чуть больший объем в 40,9 млн тонн по добыче.

Основной прирост по году, что совершенно точно, дает выход на плановые показатели в 6 млн тонн угольной шахты «Инаглинская», крупнейшей в стране. Уже в феврале на проектную мощность должна выйти шахта «Восточная Денисовская». Тем самым объем добычи на ГОК «Денисовский» будет доведен до 6 млн тонн угля. В совокупности ГК «Колмар» планирует выйти в текущем году по добыче угля на 12,2 млн тонн и по отгрузке концентрата - до 7,6 млн тонн.

Такую картину мы получаем по текущему году. А теперь сравните ожидаемый результат с теми 6,7 млн., полученными по итогам прошлого года. Необходимо добавить еще инвестпланы «А-Проперти» по вводу летом-осенью этого года первой очереди строящегося ГОКа.

Одновременно с вводом комбината собственник планирует увеличить провозную способность 340-километровой проветки от Эльги до станции Улак Дальневосточной железной дороги в два раза - до 24 млн тонн в год. Пока известно, что на 2021 год собственник Эльгинского проекта ожидает нарастить объемы добычи и отгрузки по углю в пределах 18 млн тонн.

- Добыча угля в Якутии была в минусе в течение года. Но по итогу году приросла на 4,8%. Что этому послужило?

- Все решилось буквально в последние месяцы - на уровне 2,8% и только буквально вдогонку уходящему году удалось выправить ситуацию.

Здесь, конечно, фантастически помог Кузбасс, если можно так выразиться. Дело в том, что существовала определенная надежда - к концу года добыча в Кемеровской области подрастет, особенно учитывая открывшиеся возможности по экспорту на восток. Однако в декабре добыча в регионе упала на 12,9% (всего добыли 18,9 млн т), а погрузка вышла разве что не в ноль в сравнении с тем же далеко неблагоприятным для кузбасской угледобычи 2019-м годом.

При этом подавляющий объем, а это 9,8 млн тонн, был отгружен в западном направлении. Надо ли говорить, что открывшимися резервами пропуска в дальневосточные порты незамедлительно воспользовался якутский угольный майнинг. Эффект оказался столь высоким, что во многом позволил Дальневосточной дороге уйти в глубокий плюс по углю на 22,2%, в отличие от своих резко просевших соседей.

Впрочем, на этом хорошие новости столь же быстро и закончились. Объем затоваривания, а значит неывоза угля, по данным республиканских властей, приблизился к 2 млн тонн, с прогнозированием роста в 2024 году до 6 млн тонн. Именно от этих показателей и отталкивался регион, когда вышел с инициативой о гарантиях экспортного лимита.

Опыт Кузбасса

- Каковы институциональные причины сложившейся ситуации в Якутии?

- Экономика Якутии стоит на двух китах - добыче алмазов и угля, с недавнего времени к ним добавился и третий - газодобыча. Прошедший год оказался для Якутии стрессовым. У «Алросы» добыча алмазов по году сократилась на 22%, катком кризис прошелся и по углю. В результате доходная часть республиканского бюджета претерпела весомые потери.

Для Якутии, как ресурсодобывающей территории, важен налог на добычу полезных ископаемых. И если проект бюджета на 2020 год предусматривал поступления от налога

на добычу полезных ископаемых (НДПИ) в консолидированный бюджет в объеме 19,7 млрд руб., то в последующем цифра оказалась скорректирована до более скромных 14,2 млрд, что позволило получить формальный рост по НДПИ за год на уровне 7,6%. Рост доходов от налога на прибыль организаций оказался во многом обеспечен за счет так называемых девальвационных поступлений - из-за изменений курсовой разницы доллар/рубли.

Одно из немногих, реально обеспеченных - это разве что поступления от налога на имущество организаций. Здесь исключительная заслуга за вышедшим на промэксплуатацию в 2020 году магистральным газопроводом «Сила Сибири», транспортирующим газ с западно-якутского Чаяндынского месторождения. Соответственно произошла постановка на имущественный учет территориальных объектов проекта.

Так что с источниками пополнения бюджета региону сильно не разбежаться, тем более, не забывайте, Якутия - северный приарктический регион, если хотите - территория индустриального фронта, а это фактор значительного удорожания в практике инвестполитики. Безусловно, у республики наличествует запрос на федеральные ассигнования. По прошлому году объем только дополнительных поступлений из федерального бюджета в адрес Якутии составил 11,7 млрд руб.

В принципе, логика действий республиканских властей, поддержавших предложенный угольщиками вариант, понятна - есть угроза, что вводимые майнинговые и перерабатывающие мощности сработают вхолостую. Пользы от этого региону никакого, только потери. Есть, конечно, определенные опасения испортить отношения с перевозчиком.

Но выход видится, на наш взгляд, в апеллировании к опыту Кузбасса, дескать, первопроходцем регион здесь не является, есть «почти что» устоявшаяся практика. Так что сейчас Якутия намерена запустить согласование своей позиции через аппарат правительства РФ.

- На китайском рынке для угольщиков сейчас открывается окно возможностей.

- Всему причиной развязавшаяся еще в октябре прошлого года торговая война между Китаем и Австралией. Под ограничительные меры КНР попал импорт австралийских коксующихся углей. Как результат - на сегодня альтернативные поставки концентрата торгуются в коридоре \$150-200 за тонну.

А теперь представьте, еще полгода назад тонна угля шла по \$105-110 на условиях FOB Австралия. Неудивительно, что российский экспорт обогащенных углей с конца прошлого года начал усиливать свое присутствие на высокомаржинальном рынке Китая. Помножьте это на данное Госкомитетом по делам развития и реформ КНР еще в декабре прошлого года, по сути, добро китайским импортерам на увеличение доли российского экспорта коксующихся углей и перед вами предстанет ситуация, которая на уже сложившихся и устойчивых рынках случается крайне нечасто.

Шаги на опережение

- Какие риски могут возникнуть при начале реализации соглашения с ОАО «РЖД»?

- Меня несколько смущает позиция некоторых макроэкономистов со стороны «РЖД», привычно кивающих на неустойчивость конъюнктуры и резюмирующих - подстраиваться под отдельных экспортеров железная дорога не будет. Здесь даже незавершенность модернизации Восточного полигона выступает в роли некоего железного алиби. А сколько придется подождать - до 2024-го или вовсе до 2030 года - пока вопрос открытый.

Такая статичная позиция способна только консервировать формирующийся расклад, при котором перевозчику останется только реагировать на поступающие вызовы, без генерации сильных шагов на опережение. Та же китайско-австралийская торговая война оказалась вовсе не сиюминутной, стороны твердо намерены стоять на своем. Австралия переориентировала поставки и сейчас подсчитывает прибыли от резко взлетевших цен на

угольный концентрат, а для Китая, в отношении которого Австралия возобновила вопрос о причинах появления covid-19, оказалась затронутой чрезвычайно чувствительная тема, напрямую связанная с внешнеполитическим имиджем страны.

Сейчас у России появилась редкая возможность отыграть рыночные доли на ключевых рынках в свою пользу. Не забывайте, Австралия - крупнейший в мире поставщик премиального твердого коксующегося угля. За ней порядка 55% рынка морской транспортировки коксующихся углей. И ведь не каждый концентрат заменит австралийские угли - в частности, мы смогли это увидеть на примере с монгольским каналом экспорта. Взаимосвязь проста до невозможности: из низкокачественного концентрата на выходе получается низкокачественная сталь, а это однозначное поражение для производителей.

- Другими словами, России есть с чем выйти на этот рынок?

- Возьмем, к примеру, эльгинские угли. Высокое качество концентрата достигается за счет низкого содержания серы, по оценкам специалистов - самого низкого в стране. Добавим к этому пониженное содержание фосфора, очень хорошую текучесть - и на выходе получаем премиальный высоколетучий коксующийся уголь.

Впрочем, появившиеся возможности могут столь же быстро быть и утеряны. Образовавшийся в отсутствие Австралии вакуум на китайском рынке начинает испытывать конкурентное давление. В декабре прошлого года ЮАР, впервые с 2014 года, приступила к поставкам угля на китайский рынок. Месяцем ранее Китай законтрактовал крупные партии колумбийского угля, который доселе вообще не позиционировался в качестве сколько-нибудь значимого поставщика в КНР. В нашу пользу вполне играет многолетняя обеспокоенность Японии и Южной Кореи главенствующим положением австралийского концентрата на рынках стран АТР. И вот в сложении факторов вы получаете пространственно-экономический сценарий тех тектонических сдвигов, которые происходят у нас буквально под боком.

Восточные горизонты

- Какие сдвиги происходят с пропускной способностью на Восточном полигоне?

- К чести «РЖД» надо отметить, компания отчасти пытается выйти из ситуации через запуск тяжеловесного движения на участках восточного плеча БАМа. Парк трехсекционных тепловозов 3ТЭ25К2М в эксплуатационном депо Комсомольск-на-Амуре, с учетом прошлогодних поставок, по итогам прошлого года должен быть доведен до плановых 42-х машин. Причины акцентировки внимания именно на них довольно просты - это, пожалуй, на сегодня самые мощные на сети тепловозы. Ключевое их преимущество - в способности вести поезда в 7 100 тонн без отцепок и подталкивания, что технологически выигрышно при проводке поездов по столь сложному профилю пути, как например, от Комсомольска-на-Амуре до Ванино.

В целом Дальневосточной дороге еще предстоит восполнить прогнозируемую до 2024 года потребность в локомотивных бригадах - а это приблизительно до 700 машинистов и более 400 помощников машиниста. Конечно, с соответствующей организацией сети домов отдыха локомотивных бригад и пунктов явки.

Проводка тяжеловесных поездов, помимо прочего, предъявляет повышенные требования к содержанию пути. Вот здесь уже все намного сложнее. На восточном «бамовском» плече очень высока доля пути со сверхнормативным пропущенным тоннажем. Для качественного устранения проблемы потребуется не один год. Единственное, что внушает определенный оптимизм - так это ведущиеся на сегодня работы по усилению кривых участков пути.

- Резюмируя все вышесказанное: якутский кейс имеет под собой вполне и экономические предпосылки в виде формирующейся крупной общенациональной экспортной базы обогащенных углей. Что со сроками?

- Отмахнуться, отложить данный факт в долгий ящик, до лучших времен вряд ли получится, да и надо ли? Не проще ли обернуть ситуацию в пользу развития страны, ее экономики, ее регионов?

Конечно, в периметре пристального внимания окажется якутская ветка (от Нерюнгри) с восточным плечом БАМа вплоть до Ванино. Но ведь и провозные способности Восточного полигона с каждым годом возрастают. В январе **Минтранс России** сообщил об обеспечении в 2020 году суммарной провозной способности Восточного полигона на уровне 144 млн тонн - на 16,7% выше по отношению к базовому значению начала 2018 года. Конечно, это не означает, что сеть на востоке готова обеспечить бесперебойный пропуск заявленных объемов - модернизация еще далека от своего завершения. И если якутский кейс получит поддержку на правительственном уровне и соответствующее соглашение с РЖД будет подписано, то не стоит исключать - обстоятельство станет весомым аргументом в пользу продления нацпроекта «Транспортная часть КПМИ» с 2024-го до 2030 года.

<https://www.rzd-partner.ru/logistics/interview/yakutskaya-initsiativa-o-garantiyakh-eksportnogo-limita-strategicheskii-opravdana-no-sposobna-otlozhi/>

РБК; МАРИЯ ЛИСИЦЫНА; 2021.02.08; РОССИЯ ВОЗОБНОВИЛА ПОЛЕТЫ ЕЩЕ В ДВЕ СТРАНЫ

Рейсы разрешены в Грецию и Сингапур с 8 февраля из Москвы. Однако в обоих государствах сохраняются ограничения на въезд. Например, в Грецию могут въезжать не более 500 россиян в неделю

С 8 февраля россияне могут улететь еще в две страны – Грецию и Сингапур. Решение об этом принял оперативный штаб по борьбе с коронавирусом на заседании 28 января.

Было решено, что эпидемиологическая обстановка в этих странах позволяет возобновить с ними авиасообщение.

Рейсы будут выполняться из Москвы: в Афины два раза в неделю, в Сингапур – три раза в неделю.

При этом в Греции сохраняются ограничения на въезд россиян – страна ограничила число въезжающих из России 500 в неделю. У них должен быть отрицательный тест на коронавирус, ваучер на отель или документы, в которых обозначено их место проживания в стране. Ограничения действуют с сентября, они неоднократно продлевались. Последний раз их продлили 6 февраля, до 22 февраля.

Сингапур также установил достаточно жесткие правила для въезда иностранцев. В середине декабря он запустил инициативу Connect@Singapore для того, чтобы «вновь открыть границы контролируемым и безопасным путем».

В рамках инициативы въезд в город-государство разрешен ограниченному числу путешественников в целях бизнеса, по официальным поводам или по вопросам, имеющим большую экономическую важность. Таким иностранцам разрешен въезд в страну на срок не более 14 дней при условии наличия отрицательного теста на коронавирус. Путешественникам разрешат проживать в специально подготовленных для этого гостиницах, они также должны будут проходить медицинские обследования и тесты на антигены.

В конце января Россия возобновила авиасообщение с Вьетнамом, Индией, Финляндией и Катаром, однако в них сохраняются ограничения на въезд туристов, посещение стран разрешено только отдельным категориям граждан.

https://www.rbc.ru/society/08/02/2021/601f87ea9a79479144aa908e?from=from_main_6

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; ЮЛИЯ СМИРНОВА; 2021.02.07; ГРУЗИЯ, КИПР, СЕЙШЕЛЫ, ШРИ-ЛАНКА: НА КАКИХ УСЛОВИЯХ ЭТИ СТРАНЫ ПРИНИМАЮТ РОССИЙСКИХ ТУРИСТОВ

ПЦР-тест, сертификат о вакцинации или карантин нужны, но границы для граждан РФ уже открыты или откроются в ближайшее время

Все больше стран открывают свои границы для российских туристов. Однако говорить о свободных путешествиях сложно: уж очень много условий, формальностей и требований. И для въезда, и во время отдыха. Рассказываем о том, как россияне могут приехать те места, которые до пандемии были любимы нашими отпускниками: Грузию, на Кипр, на острова в Индийском океане. Все они открылись недавно либо начнут пускать туристов в самое ближайшее время.

ГРУЗИЯ

Условия въезда: вакцинация или карантин.

Грузия почти год была закрыта для иностранных путешественников - и вот с 1 февраля сняла все ограничения на международные полеты. И разрешила въезд гражданам всех стран мира. Но с серьезным условием: нужен документ, подтверждающий вакцинацию от коронавируса. Любой вакциной, российские прививки подходят.

- При проведении полного курса любой вакцинации, что подразумевает две полные дозы, и при предъявлении на границе соответствующей документации граждане всех стран смогут въехать в страну без прохождения карантина. Мы посчитали возможным снять ограничение на регулярные рейсы с 1 февраля. Это означает, что все авиакомпании, как работающие в Грузии, так и новые авиакомпании, желающие летать в Грузию, смогут планировать и выполнять регулярные рейсы. Мы рассчитываем, что в ближайшее время, в весенний сезон, мы сможем безопасно принимать большее количество туристов, - подтвердила министр экономики и устойчивого развития Грузии Натия Турнава.

Тем, кто прививок от Covid-19 не делал, придется пройти 12-дневный карантин. Исключение сделано для граждан ЕС, Израиля, Швейцарии, ОАЭ, Саудовской Аравии. Им достаточно двух ПЦР-тестов (перед въездом и на третий день после прибытия), не нужна ни вакцинация, ни карантин.

Россия пока не возобновила авиасообщение с Грузией. Долететь в Тбилиси можно с пересадками в Минске или Стамбуле.

Другие важные нюансы, о которых напоминают в Ассоциации туроператоров России. Во-первых, сухопутная граница Грузии пока закрыта - а значит, нельзя рассчитывать на автомобиль или автобус (до пандемии многие туристы ими пользовались). Во-вторых, до 1 марта приостановлено пассажирское сообщение между городами Грузии. Так что добраться, например, из Тбилиси в Кутаиси или Батуми будет сложно (во всяком случае, официально, а частным путем - наверняка реально).

В общем, о массовом туризме говорить пока сложно - прививки от коронавируса сделали далеко не все. При этом нишевые туркомпании уже начали предлагать поездки в страну хинкали и саперави - например, винные туры. Также открытием границ воспользуются россияне, у которых в Грузии живут родственники или близкие друзья.

КИПР

Условия въезда: два ПЦР-теста на Covid-19.

Любимый российскими отпускниками средиземноморский курорт обещает открыть границы с 1 марта.

- Согласно решению Совета министров, с 1 марта пассажиры из 56 стран смогут посещать Кипр без обязательного карантина при условии, что их тест на коронавирус по прибытии не окажется положительным, - заявил заместитель министра туризма Кипра Саввас Пердиос. В число 56 стран входит и Россия (а также Белоруссия, Украина, государства ЕС и так далее).

Киприоты планируют разделить страны на три категории, по принципу «светофора». Путешественники из «зеленых» стран (то есть тех, где эпидемиологическая обстановка самая спокойная) смогут прилетать на Кипр свободно, без каких-либо антиковидных формальностей. Пассажирам из «оранжевых» стран понадобится ПЦР-тест на коронавирус с отрицательным результатом. А тем, кто прибывает из «красных» государств - два ПЦР-теста. Один перед въездом (максимум за 72 часа до вылета), второй после прибытия. Именно такой порядок въезда, скорее всего, ждет россиян. Карантин при этом не нужен, можно будет сразу ехать в отель и отдыхать.

Россия пока не возобновила авиасообщение с Кипром, возможно, к марту ситуация изменится. Во всяком случае, отечественные перевозчики планирует летать на Кипр - например, «Уральские авиалинии».

Виза на Кипр, напомним, оформляется онлайн, бесплатно и очень быстро, с этим проблем нет. И в целом кипрские требования для путешественников выглядят вполне реальными, ПЦР-тестом сейчас никого не удивить.

СЕЙШЕЛЫ

Условия въезда: вакцинация и ПЦР-тест.

Сейшельские острова открылись для путешественников со всего мира - в том числе россиян. Но пускают пока лишь тех, кто вакцинировался от Covid-19. Нужен официальный сертификат, также должно пройти 2 недели после второй прививки. Российская вакцина «Спутник V» подходит.

Для въезда требуется еще и ПЦР-тест на коронавирус с отрицательным результатом. Сертификат о вакцинации и справку о ПЦР-тесте вместе с паспортными данными и информацией о рейсе, забронированном отеле, медстраховке и даже данными кредитной карты перед поездкой необходимо загрузить на специальный портал для получения авторизации на въезд (Health Travel Authorization, HTA). Максимум за 72 часа вылета, самое позднее - за 1 час до рейса. Услуга платная: 45 евро, решение обещают примерно за 3 часа. Срочное рассмотрение документов, в 10 минут, стоит 90 евро. Подтверждение в формате pdf можно распечатать или загрузить в смартфон, чтобы показать перед посадкой на рейс и при пересечении границы на Сейшелах. Авторизацию нужно получать отдельно для каждого пассажира, в том числе и для детей.

Еще один момент: отель или апартаменты нужно выбирать из одобренного правительством списка. В нем больше 500 объектов.

Такие правила, по расчетам правительства Сейшельских островов, будут действовать до середины марта. К этому времени на архипелаге в Индийском океане планируют вакцинировать три четверти жителей. И тогда, скорее всего, правила въезда для иностранцев станут проще.

С перелетом история такая. Официально Россия возобновила авиасообщение с Сейшелами в ноябре. Однако никто из перевозчиков рейсы так и не запустил - хотя «Аэрофлот» получил на них допуски. Добраться реально со стыковкой в Дубае. Вскоре у этому варианту добавятся перелеты через Доху, Qatar Airways начинает летать в Москву в начале марта.

ШРИ-ЛАНКА

Условия въезда: много ПЦР-тестов.

Еще один вариант позагорать на пляжах Индийского океана - отправиться на Шри-Ланку, которая также недавно открылась для гостей со всего мира. Вакцинации здесь не требуют, а вот ПЦР-тесты придется делать часто. Первый - максимум за 96 часов до вылета. Второй - по прибытии в отель, третий - через 5 - 7 дней пребывания на острове, следующий через 10 - 14 дней после прилета. Нужна также медицинская страховка.

Иностранные туристы могут остановиться только в определенных отелях, местных жителей туда не допускают. Таких гостиниц около пятидесяти, бронировать проживание

необходимо заранее. Если летите на Цейлон надолго, переехать в другую гостиницу можно не ранее чем через 14 дней.

Также до поездки надо оплатить ПЦР-тесты, которые будут сделаны на Шри-Ланке, и медстраховку. Мало того - остров поделен на «туристические зоны», и находится можно только в одной из них, по всей стране колесить не получится.

Виза на Шри-Ланку оформляется онлайн.

Прямых рейсов из России на Шри-Ланку нет. Варианты перелета те же, что и на Сейшелы - через Дубай либо Доху.

<https://www.kp.ru/daily/27236.5/4363712/>

КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КОЛЯДА; 2021.02.08; В ШЕРЕМЕТЬЕВО ПРАЗДНУЮТ «ПОБЕДУ»; ЛОУКОСТЕР НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ ВТОРОГО СТОЛИЧНОГО АЭРОПОРТА

«Победа» с мая начнет летать из двух московских аэропортов. Сегодня перевозчик базируется во Внуково, однако в весенне-летнюю навигацию запустит полеты также из Шереметьево. Речь пока идет о 12 маршрутах, которые «Победа» получит от «Аэрофлота» и будет обслуживать в рамках код-шеринга с материнской авиакомпанией.

Начиная с предстоящего летнего сезона лоукостер «Победа», который исторически летает из аэропорта Внуково, планирует выполнять рейсы и из Шереметьево. По данным аналитической компании OAG (их приводит ресурс Routes Online), полеты будут выполняться по девяти внутренним и трем международным направлениям. В частности, с 1 мая начнутся полеты в Махачкалу (по два рейса в день) и Пермь (три рейса в день). С 1 июня авиакомпания планирует ежедневно летать в Сочи и Екатеринбург, Уфу (три раза в день), а также в Стамбул (два раза в день), Анталью (один раз в день) и Ригу (два раза в день). С 1 июля добавятся рейсы в Барнаул (один раз в день) и Минеральные Воды (три раза в день).

Полеты будут выполняться на самолетах Boeing 737–800 в традиционной для российского лоукостера компоновке на 189 мест. По данным OAG, в течение летнего сезона перевозчик намерен предложить более 625 тыс. кресел с вылетом из Шереметьево, с июля – около 29 тыс. кресел в неделю.

По большинству обозначенных направлений «Победа» уже летает из Внуково. Авиакомпания является крупнейшим базовым перевозчиком аэропорта, и перевод даже части рейсов в Шереметьево стал бы болезненным для Внуково, особенно в условиях текущего кризиса в отрасли из-за пандемии. В 2019 году из Внуково в Шереметьево уже ушла «Россия» (также входит в группу «Аэрофлот»), по сути став фидерным перевозчиком для головной компании.

Но, по словам нескольких источников “Ъ” в отрасли, «Победа» будет летать параллельно из двух аэропортов. Рейсы из Шереметьево будут переданы «Победе» от «Аэрофлота», который сейчас выполняет эти полеты, в рамках код-шеринга. В то же время «Победа» продолжит свое развитие во Внуково и даже планирует увеличить количество базируемых там самолетов, говорит один из собеседников “Ъ”.

В Шереметьево и «Аэрофлоте» переадресовали вопросы “Ъ” «Победе», где не предоставили комментарий. «Сокращения рейсов авиакомпании «Победа» не ожидается», – сообщили “Ъ” в пресс-службе Внуково.

Согласно стратегии развития группы «Аэрофлот» до 2028 года, «Победе» отведена роль основного драйвера роста – ее пассажиропоток должен вырасти до 55–65 млн человек, а среднемагистральный флот – до 170 машин. При этом «Аэрофлот» передаст «Победе» свои среднемагистральные направления, а сам сосредоточится на транзите между Европой и Азией и на премиальных перевозках. Также в парк «Победы» будут переведены Boeing 737-800 группы. Сейчас у перевозчика 34 такие машины, еще порядка 50 ей передаст

«Аэрофлот», основная часть из которых, вероятно, будет базироваться в Шереметьево. Еще девять таких судов есть в парке у «России».

В оперировании из нескольких столичных аэропортов нет ничего удивительного, отмечает главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров. Он привел в пример «Трансаэро» (обанкротилась в 2015 году), которая летала из всех трех московских аэропортов. По словам эксперта, «Аэрофлоту» с его продуктом премиум-класса тяжело летать по тем ценам на билеты, которые сегодня установились на внутреннем рынке. Поэтому он передает часть маршрутов лоукостеру, который может продавать дешевые билеты и при этом генерировать прибыль. «В Шереметьево «Победа» в рамках код-шеринга будет привозить транзитных пассажиров, которые затем смогут пересесть на дальнемагистральные рейсы «Аэрофлота», – говорит господин Гусаров. – Во Внуково же смогут прибывать пассажиры, которым не понадобится дальнейший трансфер».

Концентрация перевозок группы «Аэрофлот» в одном столичном аэропорту имеет плюсы и минусы, считает исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев. «Возникает риск внутреннего каннибализма, когда часть пассажиров, тяготеющих к Шереметьево, предпочтет перейти в более дешевый сегмент. Хотя, учитывая финансовые результаты «Победы», на каждом пассажире лоукостер зарабатывает больше, чем коллеги по группе компаний, поэтому консолидированные показатели могут даже улучшиться», – добавил эксперт. По его словам, у Шереметьево достаточно инфраструктурных возможностей и ресурсов, чтобы обеспечить обслуживание нового перевозчика. Внуково же, куда вскоре проведут ветку метро, остается наиболее привлекательным аэропортом для тех, кто хочет сэкономить на перелете, поэтому полный уход из него эксперт считает нецелесообразным.

<https://www.kommersant.ru/doc/4681701>

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2021.02.08; ПЛАНОВЫЙ ВЫХОД ИЗ ЭПИДЕМИИ; ДО МАЯ ПРАВИТЕЛЬСТВО БУДЕТ ЗАНЯТО ПЛАНИРОВАНИЕМ ИЗМЕНЕНИЙ ДО 2030 ГОДА

Правительство на прошлой неделе начало работу по подготовке «второй части» плана достижения национальных целей – предполагается свести в единый документ описание необходимых для ее реализации изменений, которые Белый дом предполагает в результате своей деятельности. Общий документ, первый проект которого появится во второй половине мая, впервые составляется по проектной технологии. Базовой идеей документа, в отличие от разработок прошлых лет, является на этот раз не столько «что будет в финале», сколько «что нужно менять» – это и предполагается в мае 2021 года, после ожидаемого начала завершения эпидемии, предложить гражданам, бизнесу и обществу.

Как стало известно “Ъ”, 4 февраля Минэкономики утвердило методологию подготовки проекта «стратегии социально-экономического развития до 2030 года». Официальное поручение начать разработку «постковидного» проекта **премьер-министр Михаил Мишустин** дал после совещания 26 января, в начале февраля **вице-премьеры** уже проводили свои встречи организационных штабов по пяти направлениям работы. График работы новой проектной структуры выглядит очень напряженным: де-факто значительную часть своего времени в ближайшие недели команды под руководством профильных **вице-премьеров** должны будут проводить за этой работой, которая должна завершиться до 14 мая сведением в Минэкономики проекта, а к 17 мая рабочие группы должны будут обсуждать с Минфином бюджетные вопросы, связанные с реализацией документа.

Как пояснил “Ъ” министр экономики Максим Решетников, на сегодняшний день нет решения о том, будет ли документ как таковой интегрирован в систему плановых документов, определенных законом о стратегическом планировании в РФ. Возможно, в этом нет прямой необходимости: стратегия до 2030 года, по сути, является, по его словам,

«второй частью» плана по достижению национальных целей. Если в самом плане определяются по существу цели и контрольные показатели достижения национальных целей (они, напомним, определены уточненным осенью 2020 года «майским указом» президента **Владимира Путина**), то документ – это плановое описание того, какие изменения в госуправлении, экономике, инфраструктуре, соцсфере, науке и образовании нужно произвести, чтобы достижение этих целей обеспечить.

Хотя слово «реформы» в разработке прямо не употребляется, по смыслу оно заменяется на «изменения», а также «проекты» и «инициативы»: речь идет о пяти направлениях изменений, которые Белый дом может предложить и реализовать в ближайшее время.

Второй задачей проектной работы над документом (напомним, в формализованном виде проектная технология для работы над программными документами ранее не применялась) является пересмотр и согласование между собой и с национальными целями около 80 действующих стратегических документов исполнительной власти разных лет – сейчас они часто противоречат друг другу. Помимо этого, дополнительной задачей является более широкое использование современных способов проектного управления в госуправлении и изменение корпоративной культуры в правительстве. Хотя само по себе оно вполне знакомо той части Белого дома, которая с 2015–2016 годов вовлечена в работу проектного офиса, термины, заимствованные в том числе в agile-схемах, распространенных в IT (напомним, в ФНС, которую ранее возглавлял **Михаил Мишустин**, эти термины не менее десятилетия являются рутиной), на первых совещаниях звучали для большей части участников экзотично – smart-метрики, на которых основан контроль за ходом проектов, «проактивное управление по отклонениям» и еженедельные (по четвергам) проектные совещания у **премьер-министра**, практика общения в чатах MyTeam обсуждались настороженно.

Наконец, команда Белого дома (работа, впрочем, ведется вместе с администрацией президента, а техническое обеспечение ведут Аналитический центр при правительстве и Центр национальных проектов) намерена собрать у участников – а это практически вся властная элита РФ, ассоциированная с гражданской исполнительной властью, включая госкомпании, госбанки, университеты, РАН, – новые инициативы в своих сферах, которые могли бы быть взяты в работу.

Выход из «проектного» состояния Белого дома намечен на май, хотя в поручениях **Михаила Мишустина** допускается разработка финального документа «в течение трех–шести месяцев».

Этот момент вряд ли случаен: Белый дом хочет к предполагаемому психологически важному для общества моменту «начала прекращения» коронавирусной эпидемии в России выйти с более или менее подробной программой изменений, которые можно обсуждать во внутриполитическом контексте. В 2020 году создание такого документа было бы, видимо, бессмысленным, так как и ее разработчики, и адресаты, в числе которых и общество, были заняты совсем другими проблемами и ее бы просто не заметили. По словам участников совещаний, работа в новом формате сильно отличается от стандартной практики, предложения, выдвигавшиеся на сессиях в начале февраля, были в ряде случаев очень радикальны, одной из важных рабочих задач был поиск баланса между необходимыми «институциональными» изменениями и «технократическими» решениями как альтернативами.

В первую очередь пять «треков» проекта станут проблемой **вице-премьеров**: **Андрей Белоусов** курирует направление «новая высокотехнологичная экономика» (первый доклад **премьер-министру** – 25 февраля), «агрессивное развитие инфраструктуры» – **Марат Хуснуллин** (25 февраля), «новый общественный договор» (под «политическим» термином скрываются реформы в социальной сфере) – **Татьяна Голикова** (11 марта), «клиентоцентричное государство» – **Дмитрий Григоренко** (11 марта), «национальная инновационная система» – **Дмитрий Чернышенко** (11 февраля).

Предполагается, что в составе общих проектов будут проекты с «быстрыми результатами/победами» (до конца 2021 года), «большие межведомственные задачи» (до 2023 года) и стратегические проекты (до 2030 года).

Исходя из дизайна рабочих групп в каждом «треке» будут работать несколько **вице-премьеров**, ФОИВы и аппарат правительства будут работать вместе. Соответственно, оперативный штаб **премьер-министра** будет проводить экспертизу составляющих документа в АЦ и во внешних структурах – «Сбере», Физтехе, МГУ и СПбГУ, РАНХиГС, ВШЭ, Курчатовском институте, МГТУ, McKinsey и VCG. К маю станет понятно, в какой мере полноценный проектный подход к созданию высокоуровневого документа госпланирования дает результат, отличный от привычного по крайней мере по качеству, – впрочем, и предлагаемая скорость работы пока выглядит в глазах многих участников слабо представимой. Отметим, что никто не может исключать и кадровых решений по итогам кампании.

<https://www.kommersant.ru/doc/4681699>

КОММЕРСАНТЪ; 2021.02.08; ПРОЕКТ ПРОЦЕССА; ДИАНА ГАЛИЕВА – О ПРЕВРАЩЕНИИ РЕГУЛЯТОРНОЙ ГИЛЬОТИНЫ В МЕХАНИЗМ ПОСТОЯННОГО ДЕЙСТВИЯ

Минюст предложил распространить механизм регуляторной гильотины на все проекты нормативно-правовых актов (НПА), содержащих обязательные требования – как в рамках контрольно-надзорной деятельности, так и разрешительной. В результате любые НПА с обязательными требованиями должны будут поступать в Минюст с протоколом рабочей группы или подкомиссии при правительственной комиссии по проведению административной реформы.

Формально гильотина уже сработала 1 января 2021 года: все не пересмотренные требования считаются устаревшими за исключением массива норм, по которым бизнесу и регуляторам не удалось договориться. Пересмотр последних должен быть завершён до конца 2021 года. Однако, как отмечают на рынке, после окончания работы регуляторной гильотины достигнутый прогресс был бы нивелирован за два-три года – с принятием новых обязательных требований.

Де-факто идея Минюста означает неприменимость проектного подхода к реформе контрольно-надзорной деятельности и трансформирует гильотину из завершённого, пусть и успешного, проекта по дерегулированию в прикладной инструмент доказательного госуправления. Сам проект Минюста, отметим, подготовлен по поручению **вице-преьера** Дмитрия Григоренко, который не раз указывал на необходимость донстройки регулирования на основе данных цифровых систем, в частности, для изменения регуляторной среды. Белый дом в соответствии с таким подходом уже утвердил новые порядки проведения оценки регулирующего и фактического воздействия НПА: от чиновников потребовали оценки эффективности предлагаемого и альтернативного регулирования, результативности уже принятых актов и необходимости актуализации действующих требований (см. “Ъ” от 11 января 2021 года и 9 сентября 2020 года).

Сама концепция госуправления с обратной связью, технически возможная и до пандемии, оформилась из опыта гибкой настройки антикризисных мер в весеннюю волну COVID-19: ускоренной цифровизации, возросшего уровня детализации данных и необходимости ускоренного дерегулирования. Эта работа дала понимание, что выстроить за год новую систему контроля и надзора и на этом успокоиться не получится – регуляторные заросли придется косить каждый год, а для этого, в отличие от разовой расчистки, нужен устойчивый метод. Отработка механизмов обратной связи де-факто и показала, как следует определять НПА, действительно мешающие предпринимателям. Вопрос только в том, как долго процесс расчистки будет интересен им самим: в отличие от проектов,

дающих ощутимые и быстрые результаты, процессы обеспечивают те самые медленные и малозаметные изменения, которые и формируют бизнес-климат.

<https://www.kommersant.ru/doc/4681024>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.06; В ДАГЕСТАНЕ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ 90 КМ АВТОДОРОГ

В Республике Дагестан в 2020 году приведено в нормативное состояние 89,6 км дорожного полотна. Работы проводились по нацпроекту **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** на 90 объектах. Специалисты отремонтировали, в том числе капитально, 32,1 км региональных трасс и 57,5 км сети Махачкалинской агломерации.

Одним из значимых объектов стал участок региональной трассы Манас - Зеленоморск - Аэропорт протяженностью 8 км. Данная дорога играет важную роль в жизни республики, обеспечивает транспортную связь аэропорта «Уйташ» с федеральной автомагистралью М-29 «Кавказ» и соединяет с транспортной развязкой горные районы региона.

Также капитально отремонтирован участок дороги Мамраш - Ташкапур - Араканский мост, которая обеспечивает связь с Хивским, Агульским, Кулинским, Лакским, Левашинским и Гергебильским районами. В ходе работ специалисты обновили асфальтобетонное полотно протяженностью 6 км с дополнительной остановочной полосой, отремонтировали водопропускные сооружения, устроили знаки, пешеходные тротуары, искусственное наружное освещение и автобусные остановки.

В Махачкалинской агломерации по нацпроекту в прошлом году проводились работы на 85 улицах.

В частности, отремонтировано дорожное полотно в излюбленном месте туристов и спортсменов - на улице Таркинской. На участке протяженностью около 1,5 км обновлено асфальтобетонное покрытие и бордюрные камни. Объект обеспечивает не только проезд на смотровую площадку, но и связывает дачное поселение с основной частью города через поселок Тарки.

Кроме того, в целях обеспечения безопасности дорожного движения в Махачкале установили знаки, светофоры, а также объекты уличного освещения, пешеходные ограждения и стационарные камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД.

В 2021 году в Республике Дагестан планируется привести в нормативное состояние 51 км региональных трасс и 54 км улично-дорожной сети Махачкалы.

<https://национальныепроекты.рф/news/v-dagestane-otremontirovali-90-km-avtdorog>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.05; ОМСК ПОЛУЧИЛ 20 ГАЗОМОТОРНЫХ АВТОБУСОВ

Пассажиры предприятия Омска, который вошел в пятерку городов России с самым высоким уровнем загрязнения воздуха, получили благодаря нацпроекту **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** 20 больших автобусов, работающих на экологичном газе метане.

В конце января вице-премьер РФ Виктория Абрамченко сообщила, что Омск по уровню негативного воздействия экологии на здоровье человека оказался на пятом месте в списке из 48 городов с высоким уровнем загрязнения атмосферного воздуха. Город по майскому указу должен к 2024 году снизить выбросы в атмосферу на 22,5%.

«Сегодня мы приобрели 20 новых автобусов большой вместимости в рамках реализации национального проекта **«Безопасные и качественные дороги»**. Данные автобусы не только безопасные и комфортные, они еще и экономичные и экологически безопасные, потому что работают на газомоторном топливе», - сказал на церемонии торжественной передачи автобусов предприятиям губернатор Омской области Александр Бурков.

Он отметил, что за три года региону удалось снизить средний износ пассажирского транспорта в Омске с 90 до 50%. По словам мэра горда Оксаны Фадиной, за этот период было приобретено 200 автобусов малого и среднего класса, 20 автобусов на метане, 33 троллейбуса и 24 трамвая.

Ранее министр природных ресурсов и экологии Омской области Илья Лобов сообщил, что развитие автотранспорта на газомоторном топливе - один из путей снижения уровня экологического воздействия машин на атмосферный воздух. По его словам, в настоящий момент регион не рассматривает возможность развития частного электротранспорта и создания сети электрозаправок.

<https://национальныепроекты.пф/news/omsk-poluchil-20-gazomotornykh-avtobusov>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.05; В ОРЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ ОКОЛО 10 КМ СЕЛЬСКИХ ДОРОГ

В следующем году в Орловском районе Орловской области в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД)** отремонтируют более 9 км дорог.

Работы будут проведены в деревне Некрасовке, в поселке Стрелецком, в деревне Истомино, в поселке Знаменка, передает InfoOrel.ru. Также планируется обновить участок автомобильной дороги Орел - Ефремов - Ступишино - Кривая Лука. Всего в рамках национального проекта отремонтируют 9,5 км магистралей, на эти цели Орловскому району выделено 83,5 млн рублей.

Напомним, у жителей Орловской области появилась возможность контролировать ремонт дорог через интернет. **Нацпроект БКАД** запустил приложение в соцсети «ВКонтакте». Таким образом, каждый регион получил доступ к информации о ходе ремонтных работ. Орловская область оказалась в числе участников этого проекта.

<https://национальныепроекты.пф/news/v-orlovskoy-oblasti-otremontiruyut-okolo-10-km-selskikh-dorog>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.05; В ПОДМОСКОВЬЕ ПОСТРОЯТ ДЕВЯТЬ ДОРОЖНЫХ ОБЪЕКТОВ И ШЕСТЬ ТРАСС

Девять объектов, которые создаются в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»**, а также шесть федеральных трасс будут построены в Подмосковье в 2021 году, объявили транспортники столичной области.

Наконец завершится строительство обхода г. Коломна, кольцевого пересечения в Шереметьево, Афанасьевского моста в Воскресенске, путепровода в г. Мытищи, развязки на пересечении Ленинградского шоссе и «Ложки-Поварово-Пятница» в Солнечногорске. В рамках второго этапа строительства развязки в мкр. Трехгорка будет проведена реконструкция ул. Чистяковой в Одинцове. А в целом, в ближайшие три года в 20 подмосковных муниципалитетах построят около 60 дорожных объектов.

<https://национальныепроекты.пф/news/v-podmoskove-postroyat-devyat-dorozhnykh-obektov-i-shest-trass>

ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2021.02.08; РЕФОРМА ТЕХОСМОТРА ПОД УГРОЗОЙ; СТРАХОВЩИКИ ПРЕДЛАГАЮТ РАЗРЕШИТЬ ПОКУПКУ ОСАГО БЕЗ ДИАГНОСТИЧЕСКИХ КАРТ

Более половины операторов техосмотра не готовы к новым правилам, вступающим в силу 1 марта, предупреждают в Российском союзе автостраховщиков и предлагают разрешить

оформление ОСАГО без диагностической карты. Какое будущее ждет сферы ТО и страхования, выясняли «Известия».

Перспективы смутные

Российский союз автостраховщиков провел анкетирование операторов ТО, которых в реестре насчитывается более 5 тыс. Вопросы касались их готовности работать по новым правилам и в соответствии с новыми требованиями. РСА получил ответ лишь от половины операторов.

«В некоторых анкетах операторы указывали, что они планируют прекратить свою деятельность или сократить область аккредитации в связи с тем, что не готовы к выполнению определенных требований», – рассказали «Известиям» в **пресс-службе** РСА.

С откликнувшимися операторами РСА почти ежедневно проводит консультации и семинары.

Дорогое фото

Напомним, в этом году в силу вступают поправки в закон о техосмотре. Отдельные его положения начинают действовать в разное время, но основные уже с 1 марта. В частности, теперь процедура ТО будет сопровождаться фотосъемкой до и после диагностики. И обычный фотоаппарат здесь не подойдет: техники смогут использовать только поверенные в Росстандарте устройства.

Фотоматериалы будут отправляться в единую автоматизированную информационную систему техосмотра ЕАИС ТО. Туда же будут заноситься координаты места съемки, причем они могут быть не далее чем в 15 м от пункта ТО.

Поправки к закону о техосмотре и переход на электронные диагностические карты вводятся, в частности, для борьбы с поддельными талонами ТО. Также теперь предусмотрены штрафы: с марта 2022 года за езду без диагностической карты может быть наложено взыскание в размере 2000 рублей. Этому штрафу водитель может подвергаться один раз в сутки.

Туалеты – главная статья расходов

Чтобы говорить о возможности работы по новым правилам, нужно понимать изначальную степень подготовленности бизнеса в целом. У многих операторов к новым требованиям не подходит даже помещение.

«В технической базе, опубликованной **Минтрансом**, есть пункт о наличии туалета и канализации. Большая часть пунктов ТО находится в сервисах и боксах, туалеты есть не везде. Раньше можно было без всего этого, ведь мало кто приезжал на реальное ТО», – рассказал «Известиям» управляющий директор подмосковной сети пунктов техосмотра Денис Фомин.

Сколько стоит переоснащение

В **пресс-службе** РСА отметили со ссылкой на оценку самих операторов, что сумма необходимых вложений составляет до нескольких миллионов рублей. Согласно новым требованиям, РСА не только проводит аккредитацию операторов ТО, но должен в течение года после вступления закона в силу по всей стране осуществить выездные проверки действующих пунктов ТО.

Денис Фомин считает, что примерно 30% операторов не смогут пройти переаккредитацию. Однако уверен: большинство из них потом дооснастят свои пункты и продолжат работу.

«То, что половина операторов уйдет с рынка, – неправда. Сейчас почти все кинулись докупать оборудование. Полный комплект для ТО легковых машин стоит от 900 тыс. рублей. Для грузовых машин и автобусов – от 1 480 000 рублей», – рассказал Денис Фомин.

Вероятно, дооснащение операторов приведет к росту цен на техосмотр. ФАС уже дано поручение подготовить методику определения реальных затрат на проведение ТО, рассказали в **пресс-службе** РСА.

«С 1 марта пункты ТО должны иметь не стол, стул и сотрудника, как сейчас, а оборудование на миллионы рублей, и таких пунктов немного. У людей попросту будет отсутствовать возможность пройти ТО: в малых городах такие вложения окупаться не будут», – поделился с «Известиями» вице-президент Национального автомобильного союза Антон Шапарин.

Охладили пыл

В центральных областях нет городов без пунктов ТО. Проблемы с прохождением этой процедуры могут возникнуть у жителей отдаленных регионов, в частности в Якутии. Выход есть – передвижная диагностическая линия, однако с ней не все так просто.

Денис Фомин рассказал, что основная часть средств диагностического оборудования не будет давать правильные показания при низких температурах. Кроме того, возникает вопрос целесообразности. Передвижной пункт техосмотра обойдется примерно в 5,5 млн рублей, а стоимость ТО в Якутии – от 300 рублей. Такой бизнес не окупится и за 30 лет.

Уложиться в 15 метров

Еще одна проблема – наличие связи. Не все пункты ТО находятся в зоне уверенного приема сотовой связи и спутникового сигнала, в результате при определении координат может возникать погрешность более 15 м, а ведь именно эта цифра фигурирует в п. 4 приказа **Минтранса** № 97 от 31 марта 2020 года.

ЕАИС ТО, получив такие данные, «решит», что машина находится за пределами линии, и не даст сформировать диагностическую карту. Кроме того, пункты техосмотра порой расположены в больших помещениях, внутри которых может быть несколько постов – для проверки тормозов, рулевой системы и т.д.

«Машина, заехавшая в ворота на пункт, фотографируется первый раз, затем проезжает все посты и фотографируется на выезде повторно, но расстояние между точками может быть более 15 м. Формально это нарушение и ЕАИС ТО такие фотографии не примет», – разводит руками заместитель исполнительного директора РСА Сергей Ефремов.

Другой пример – пункт ТО для проверки сочлененных автобусов или больших грузовиков. Такие транспортные средства сами по себе могут достигать 20–30 м в длину: если первую фотографию делать сзади, а вторую спереди, то погрешность 15 м уже не будет соблюдаться.

ОСАГО снова без техосмотра?

На днях в ходе встречи в Центробанке от РСА поступило предложение снова открепить ТО от полиса ОСАГО – разумеется, временно, как это было в период пандемии.

«Правильно сделали. Март – сезон в страховании. Чтобы не было коллапса, ТО и ОСАГО нужно временно развести», – согласился с предложением Фомин. – «Если раньше страховой агент мог ввести произвольный номер диагностической карты и выписать полис, то с 1 декабря 2020-го с появлением системы АИС ОСАГО так не получится».

Также это позволит избежать длинных очередей на пунктах ТО. И все же мнения по этому поводу у автоэкспертов расходятся.

«До смешного доходит. С одной стороны, нам говорят: мол, волнуемся за водителей, а с другой – нам напрямую говорят, что РСА боится за свой бизнес, то есть ничего страшного, что кто-то не успеет пройти ТО, главное – чтобы полис ОСАГО оформили», – прокомментировал ситуацию главный редактор журнала «За рулем» Максим Кадаков.

Чтобы открепить ОСАГО от прохождения ТО, нужно менять федеральный закон. И это вопрос не одного месяца.

«До 1 марта поправить нормативную базу, конечно, никто не успеет. Временный отказ от диагностической карт – мера, которая применялась во время коронакризиса, в экстренной ситуации. Сейчас локдаун закончился», – рассказал Антон Шапарин.

Единственно разумным методом, по его мнению, будет перенос даты вступления всех новых положений. И если ЕАИС ТО к новым правилам готова, то остальная часть сферы – нет.

Согласно статистике ГИБДД, за 2019 год доля всех ДТП, в которых пострадали люди, случившихся по причине неисправности ТС, составляет 4%. Год от года она практически не меняется, отмечает главный редактор «За рулем» Максим Кадаков.

«Причиной четверти из этих аварий стали проблемы с шинами. Еще 10% – проблема со светотехникой. Еще 15% – тонировка. Тормоза – также одна из причин, причем на ТО у нас контролируется тормозное усилие, а не само состояние тормозной системы», – рассказал Кадаков.

По его словам, подавляющее большинство аварий, в которых гибнут и страдают люди, происходят по причине несоблюдения ПДД, то есть по причинам, которые не контролируются на ТО.

<https://iz.ru/1119811/anastasii-pisareva/u-vas-gde-tualet-reforma-tekhosmotra-pod-ugrozoi>

ИЗВЕСТИЯ; ВЕРОНИКА КУЛАКОВА; 2021.02.08; ПРАВО НА ПРАВА: МОЖЕТ ЛИ ЧЕЛОВЕК С ИНВАЛИДНОСТЬЮ БЫТЬ ТАКСИСТОМ; АГРЕГАТОРЫ ВСЁ АКТИВНЕЕ ПРИВЛЕКАЮТ ЛЮДЕЙ С ОГРАНИЧЕНИЯМИ ПО ЗДОРОВЬЮ К ПАССАЖИРСКИМ ПЕРЕВОЗКАМ

Агрегаторы активно привлекают людей с ограниченными возможностями по здоровью (ОВЗ) к пассажирским перевозкам не только в столице, но и по всей России. Однако такие водители нередко сталкиваются с недопониманием со стороны клиентов. Подобный случай недавно произошел в Краснодаре, где пассажирка пожаловалась на таксиста с нарушением слуха. История приобрела широкую огласку, и «Яндекс.Такси» временно отстранил его от работы. Сейчас запрет снят, молодой человек может вернуться за баранку такси. По словам опрошенных «Известиями» экспертов, люди с ОВЗ имеют право водить личный автомобиль, но не каждый из них может быть таксистом. При этом сейчас только в Москве в сфере извоза работает свыше 250 таких водителей.

«Шторит и мажет»

1 февраля в интернет попало видео, снятое пассажиркой такси из Краснодара. На нем женщина отчитывает водителя за неадекватное, по ее словам, поведение. Он неоднократно нарушил правила дорожного движения во время поездки и не выполнил ее просьбу остановить автомобиль по первому требованию, сообщила пассажирка. Женщина предполагала, что водитель был пьян или находился под действием наркотических веществ, поэтому и записала разговор с ним на видео.

– Ты едешь, тебя шторит по дороге, мажет! Понимаешь? Я жить хочу, меня дети дома ждут, – восклицает она на видеозаписи.

Позже выяснилось, что водитель такси 28-летний Евгений Широкий имеет третью степень инвалидности и не был ни под наркотиками, ни в алкогольном опьянении. Об этом сообщил его коллега, начальник автоколонны в краснодарском таксопарке Егор Клименко. Предположения участников дискуссии, разгоревшейся в Сети, что водитель страдает ДЦП и именно поэтому не смог сразу отреагировать на просьбу пассажирки, Егор Клименко опроверг.

– Сразу скажу, у парня не ДЦП, он слабослышащий, на это есть подтверждающие документы, – сказал он. – Мы регулярно приглашаем на работу людей с нарушениями слуха. Сейчас у нас работает 15 человек с ограничениями по здоровью.

Несмотря на то что видео, снятое женщиной, уже удалило большинство пабликов в соцсетях, оно успело вызвать широкий резонанс. Комментаторы под постами разделились на два лагеря: кто-то заступался за пассажирку, обращая внимание на опасность проезда с инвалидом. Другие, напротив, выражали сочувствие парню и призывали наказать женщину за клевету. Многие также задавались вопросом, позволено ли в целом водителям с инвалидностью заниматься извозом.

На время проверки инцидента «Яндекс.Такси» временно блокировал водителя-инвалида из Краснодара, но в данный момент запрет на пользование сервисом уже сняли, рассказал

«Известиям» Егор Клименко. К тому же из-за огласки появилось много добровольцев, которые поддерживают водителя как морально, так и материально. И даже собирают ему деньги на собственный автомобиль.

Не каждому даны

Закон не запрещает людям с инвалидностью пользоваться личным автомобилем. Всё, что для этого нужно, – пройти медицинское освидетельствование и сдать на права. Однако получить водительское удостоверение смогут далеко не все люди с ОВЗ, рассказал «Известиям» председатель правления Союза автошкол России Александр Ачкасов.

– Существует перечень болезней, с которыми сдать на права не получится. Нужна справка от водительской медицинской комиссии, подтверждающая, что человек может управлять автомобилем, тогда он может пройти обучение и сдать экзамены на получение водительского удостоверения, – подчеркнул он.

В перечень медицинских противопоказаний к вождению, согласно постановлению правительства РФ № 1604, входят расстройства личности и поведения в зрелом возрасте, психические и невротические отклонения, умственная отсталость, эпилепсия, ахроматопсия, слепота обоих глаз и другие.

При этом, чтобы человеку с ОВЗ стать таксистом, одного лишь наличия прав недостаточно, рассказал «Известиям» депутат Госдумы, председатель Всероссийского общества инвалидов Михаил Терентьев.

– В каждом случае нужно подходить индивидуально, поэтому очень важна роль как медико-социальной экспертизы, так и служб занятости. Эксперты должны видеть потенциальные возможности человека. Но в целом люди с инвалидностью могут быть представлены в любых сферах занятости, которые позволены им по состоянию здоровья, – отметил он.

В **пресс-службе «Яндекс.Такси»** рассказали, что сотрудничают со слабослышащими водителями, которые трудоустроены в таксопарках или являются индивидуальными предпринимателями. Таких парков в крупных городах по всей России более 130.

– Требования к потенциальным водителям стандартны: стаж вождения должен быть не менее трех лет, а также необходимо прохождение обучающего видеокурса, который поможет быстрее разобраться с правилами сервиса, – отметили в **пресс-службе**.

Там также уточнили, что в пользовательском приложении Яндекс Go есть уведомление, что на заказ приедет глухой или слабослышащий водитель.

Таксист по праву

Все работодатели при найме слабослышащих людей на работу опираются на приказ Минздравсоцразвития России от 12.04.2011 N 302н в новой редакции, в котором нет прямого запрета на работу с сфере такси для инвалидов по слуху, рассказал «Известиям» начальник отдела образования и трудоустройства аппарата Всероссийского общества глухих (ВОГ) Дмитрий Алексеевских.

– Благодаря этому приказу последние два-три года много глухих ребят начали трудиться в сфере такси. Они подключаются к известным агрегаторам и успешно работают. Есть также люди с нарушениями слуха, которые создают юрлица по предоставлению услуг такси. У некоторых таких предпринимателей только в Москве работает более 250 людей с нарушениями слуха, – рассказал эксперт ВОГ.

А вот в профсоюзе таксистов к привлечению людей с инвалидностью относятся с недоверием. Как сообщил «Известиям» **председатель координационного совета межрегионального профсоюза работников общественного транспорта «Таксист», член общественного совета Минтранса России Андрей Попков**, профессиональная деятельность водителя-инвалида вообще запрещена по закону.

– Такой человек просто не пройдет медкомиссию. Инвалиды могут пользоваться своим автомобилем, но не работать на нем. Перевозка пассажиров сопряжена с угрозой жизни, поэтому нельзя допускать человека с ОВЗ к такому виду деятельности, – отметил эксперт.

«Известия» направили запросы в Минздрав и Минтруд с просьбой прояснить норму закона в отношении водителей-инвалидов.

Предупреждайте заранее

Существует и другая проблема привлечения инвалидов к работе в такси, отметила правозащитник в сфере легкового такси «Общество синих ведерок» Елена Гращенкова.

– Права пассажира такси защищены законом о защите прав потребителя, поэтому он имеет право на получение безопасной услуги и достоверной информации о ней. В случае если ему предлагается приобрести услугу перевозки через агрегатора, пассажир должен быть заранее уведомлен продавцом, что у водителя имеется инвалидность, чтобы он мог принять самостоятельное решение, ехать или отказаться от поездки, – считает она.

Если же агрегатор скрыл от пассажира важную информацию о приобретаемой услуге, он по жалобе пассажира может быть оштрафован Роспотребнадзором на сумму до 100 тыс. рублей. А если это стало причиной тяжких последствий, будет возмещать пассажиру весь причиненный ущерб, подчеркнула эксперт.

Также на автомобиле, которым управляет водитель-инвалид, обязательно должен быть соответствующий знак, сообщили «Известиям» в Госавтоинспекции.

<https://iz.ru/1121193/veronika-kulakova/pravo-na-prava-mozhet-li-chelovek-s-invalidnostiu-byt-taksistom>

ГТРК БАШКОРТОСТАН, 05.02.2021 19:50; НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ АЭРОПОРТА «УФА» ПРИМЕТ ПАССАЖИРОВ УЖЕ ВЕСНОЙ

Из уфимского аэропорта можно будет летать в Астану, Баку, Ереван, Минск, Ереван, Тель-Авив. Об этом сегодня заявил Глава республики. Вместе с руководителем **Федерального агентства воздушного транспорта Александром Нерадько** Радий Хабиров осмотрел новый терминал воздушной гавани. Подробнее Гульназ Нураева.

Люди, от которых в первую очередь зависит безопасность в аэропорту. Уже неделю они на новой высоте. Операционный зал производственно-диспетчерской службы переехал в новое здание. Панорамное остекление 19 метровой вышки открывает обзор на 270 градусов. Здесь действительно все как на ладони.

Новый корпус терминала внутренних воздушных линий Международного аэропорта «Уфа» Глава Башкортостана Радий Хабиров осмотрел вместе с руководителем **Росавиации Александром Нерадько**. Строительство завершилось в конце 20-го. На 16 тысячах квадратных метров расположены современная зона выдачи багажа, залы ожидания, комнаты матери и ребенка. Новое здание позволит удвоить пропускную способность терминала до 1200 человек в час.

Радий Хабиров, Глава РБ:

- Вообще, очень приятно, что это совсем не завершение наших планов. Это всего лишь промежуточный этап в развитии нашего аэропорта вперед.

Терминал начнет работать уже весной, после обустройства теплого перехода. Известно, что первое время он будет принимать вахтовых пассажиров. А уже с апреля здесь приступят к полноценному обслуживанию жителей и гостей республики.

Александр Нерадько, руководитель **Федерального агентства воздушного транспорта**:

- Примечательно, что в этот период развитие аэропорта не остановилось. Строительство этого аэропорта - это стратегическая задача, которая была выполнена в достаточно короткий срок.

Развитие авиaperевозок стало главной темой совещания, которое прошло при участии представителей авиакомпаний. Ограничения, связанные с распространением Ковид-19 серьезно сократили авиaperевозки по всему миру. Уфа не исключение. Но тем не менее, аэропорт имени Мустая Карима сохранил свои позиции и является лидером по пассажиропотоку в Приволжском-федеральном округе.

Туристические направления для регионов России по-прежнему закрыты. Улететь напрямую из Уфы пока можно лишь в Турцию и Занзибар. Однако уже сегодня наряду с увеличением межрегиональных рейсов, прорабатываются новые международные направления. Среди которых Астана, Баку, Ереван, Минск, Тель-Авив.

И сегодня же в Доме республики на встрече Радия Хабирова с гендиректором Авиакомпании «Ютэйр» Андреем Мартиросовым было принято решение о возобновлении рейса «Уфа-Вена». Сразу, как только позволит эпид-ситуация.

Радий Хабиров, Глава РБ:

- Это моя личная мечта была, я очень хочу, чтобы жители нашей республики получали возможность свободно, без пересадки в Москву могли вылетать отдыхать за рубеж.

Сотрудникам главной воздушной гавани республики Радий Хабиров и **Александр Нерадько** вручили государственные и ведомственные награды. В преддверии дня гражданской авиации, которое в России отметят 9 февраля.

<https://gtrk.tv/novosti/210698-novyiy-terminal-aeroporta-ufa-primet-passazhirov-uzhe-vesnoy>

ГТРК БАРНАУЛ, 07.02.2021 05:43; «ВЕСТИ» ВЫЯСНИЛИ, С КАКИМИ ПРОБЛЕМАМИ СТОЛКНУТСЯ СОБСТВЕННИКИ ЗЕМЕЛЬ В ОХРАННОЙ ЗОНЕ АЭРОПОРТА

По данным Росреестра, больше миллиона барнаульских объектов попали под разные ограничения.

Как минимум, половина территории Барнаула и пригород попали в новую охранную зону барнаульского аэропорта. Ее границы установила **Росавиация** под занавес 2020 года. Под новые правила попали тысячи собственников домов и участков. На их недвижимость Росреестр уже наложил обременения. Это не значит, что землю или строения у граждан изымут или снесут. Но вот оформить участок или получить разрешение на строительство там, где теперь проходит охранная зона аэропорта, будет весьма затруднительно.

Казалось бы, какое отношение Калманский район имеет к барнаульскому аэропорту? На первый взгляд никакого. Но в конце 2020 **Росавиация** утвердила новую охранную зону вокруг воздушной гавани краевой столицы и попали в нее не только Калманка, но и часть Тальменского, Павловского района, пригородные поселки и внушительная часть Индустриального района Барнаула.

В начале 2021 года многие собственники домов и участков на этих территориях получили уведомление от Росреестра: на их недвижимость наложены ограничения прав.

В какой-то зоне нельзя строить многоэтажные дома. В какой-то зоне нельзя располагать технические средства, которые могут повлиять на средства связи аэропорта. В какой-то зоне нельзя строить предприятия, которые могут привлекать большое количество птиц. Но надо понимать, что все эти ограничения - нормальная практика.

Юрий Ряполов, депутат Барнаульской городской думы

На округе депутата Юрия Ряполова - как раз те самые пригородные Новосиликатный, Власиха, Лесной, Новомихайловка. И в поселках беспокойно. В нашу редакцию поступило множество сообщений от тех, кто уже столкнулся с ограничениями из-за охранной зоны аэропорта.

Вот это да, теперь эти поселки для постройки дома лучше не рассматривать?

Посмотрел ради интереса в Росреестре свой участок в Сибирской Долине. Тоже ограничение по 56, 56.1. Нас-то за что?

Как быть с теми, кто попал в эту подзону? На регистрацию новых домов наложили запрет. Почти вся Новомихайловка в таком положении.

У нас дача в СНТ «Аэрофлот». Ограничения сумасшедшие описывают, а конкретики никакой.

В первую очередь собственников напугала статья Земельного кодекса, по которой Росреестр наложил обременения на участки, попавшие в охранную зону аэропорта. Она подразумевает ограничение прав на землю «в связи с резервированием для государственных или муниципальных нужд». Разумеется, многие собственники решили, что недвижимость у них попросту изымут под прикрытием «охранной зоны».

Речь об изъятии объектов не идет. Просто возникают ограничения по использованию этих объектов. Собственники могут совершать сделки с этими объектами, дарить, продавать, завещать, в ипотеку передавать. Но когда он соберется с этим объектом что-то делать, в договоре нужно будет прописать ограничения использования этого земельного участка.

Елена Бандурова, заместитель руководителя Управления Росреестра по Алтайскому краю
Но если уже зарегистрированным объектам ничто не угрожает, то оформить землю с нуля или получить разрешение на строительство, если поселок попал в охранную зону, будет крайне сложно, признают в Росреестре.

В целом охранная зона разделена на 7 подзон. Самые жесткие ограничения в первой и второй - вблизи самого аэропорта. А также в седьмой, куда почти целиком вошел поселок Новомихайловка. Сейчас там невозможно построить даже объекты соцкультбыта, не говоря уже про частные дома.

Я думаю, что сейчас пойдут определенные судебные процессы по всей стране, появится какая-то судебная практика, и какие-то пути в тех местах, где это возможно, по реализации ваших прав, в том числе неоформленного имущества, это все равно будет сделано. Но в течение какого срока, никто предсказать не может.

Юрий Ряполов, депутат Барнаульской городской думы
Вопросы остаются и по характеру ограничений. Например, садоводство «Ракета» на Южном Власихинском, за «Ашаном». Практически черта города. Теперь это - шестая подзона, где под запрет попало все, что привлекает птиц.

Хотели курятник построить. Теперь мы не знаем, можно ли строить эти птичники, нельзя?

Юлия Сердюкова, жительница г. Барнаула
Что такое «объекты, способствующие массовому скоплению птиц»? Какой высоты теперь можно поставить дом в Индустриальном районе Барнаула, коль это охранная зона? За ответами на такие вопросы Росреестр советует жителям обращаться в муниципальные органы власти, а те, видимо, должны выяснить детали в **Росавиации**.

Пока же на сайте Росреестра есть возможность по кадастровому номеру своей недвижимости узнать, в какую охранную подзону попал дом, дача или участок. Но было бы неплохо открыть, скажем, телефон «горячей линии» для граждан. Ведь многие еще даже не знают о каких-либо ограничениях. А под них, по данным Росреестра, попали больше миллиона барнаульских объектов.

<https://vesti22.tv/news/vesti-vvyasnili-s-kakimi-problemami-stolknutsya-sobstvenniki-zemel-v-okhrannoy-zone-aeroporta/>

ТАСС; 2021.02.05; ХУСНУЛЛИН ПОРУЧИЛ УСКОРИТЬ РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ С ЖК «ФИЛАТОВ ЛУГ» ВОЗЛЕ АЭРОПОРТА ВНУКОВО

Вице-премьер РФ Марат Хуснуллин поручил в ускоренном темпе решить проблему спорного жилого комплекса «Филатов луг» в Новой Москве около аэропорта Внуково. Об этом он написал на своей странице в Instagram в пятницу.

«Провел совещание по приаэродромным территориям. Отдельно рассмотрели проблему по этому ЖК («Филатов луг» - прим. ТАСС). Сейчас **Росавиация** ведет работу по установке новых локаторов, установка которых решит проблему. Какое-то время уйдет на

их установку и запуск. Поставил задачу работать в ускоренном темпе, чтобы летом люди смогли заехать в свои дома», - написал **Хуснуллин**.

Судебные разбирательства вокруг ЖК «Филатов луг» в Новой Москве начались в 2019 году и продолжаются до сих пор. Так, в 2019 году **Росавиация** попыталась отозвать выданное компании «Бизнес групп» (дочерняя компания застройщика объекта ГК «Инград») согласование на строительство, однако Арбитражный суд Московской области признал недействительным аннулирование соглашения.

Кроме того, летом 2019 года иск в Мосгорсуд к «Бизнес групп» относительно ЖК «Филатов луг» подал заместитель московского прокурора по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте. Суд частично удовлетворил требования прокуратуры и запретил застройщику превышать высотные отметки, указанные в решении суда, а также заключать договоры на жилые объекты, рекламировать ЖК «Филатов луг» и проводить в Росреестре любые регистрационные действия с жильем в комплексе. Запрет на заключение и регистрацию сделок в ЖК действует и сегодня.

Также ранее в **Минтрансе РФ** сообщали, что для полного устранения влияния ЖК «Филатов Луг» на работу радиолокационного комплекса на позиции «Зименки» Госкорпорация по организации воздушного движения должна ввести в эксплуатацию новый радиолокатор на этой позиции.

ЖК «Филатов луг» строится в деревне Картмазово в Новой Москве с конца 2017 года. Как отмечали ТАСС в **пресс-службе** ГК «Инград», в настоящее время полностью построены четыре корпуса. Их строительство завершили еще в октябре 2019 года, застройщик также благоустроил территорию, построил и укомплектовал мебелью и оборудованием детский сад.

<https://tass.ru/nedvizhimost/10634163>

ТАСС; 2021.02.05; ВЛАСТИ ПРИМОРЬЯ ПРЕДЛАГАЮТ СДЕЛАТЬ ЛЬГОТНЫМИ РЕЙСЫ В КАЗАНЬ, КРАСНОДАР И СИМФЕРОПОЛЬ

Власти Приморья предлагают расширить перечень субсидируемых авиамаршрутов, включив туда рейсы из Владивостока в Казань, Краснодар и Симферополь, а также в обратном направлении. Об этом сообщили в пятницу ТАСС в министерстве транспорта и дорожного хозяйства региона.

«На воздушных линиях из Владивостока в такие города как Казань, Краснодар и Симферополь отсутствует возможность предоставления льготных тарифов в рамках постановления правительства Российской Федерации № 215. В будущем необходимо будет рассмотреть возможность включения маршрутов (для рейсов в обоих направлениях) Владивосток - Казань, Владивосток - Краснодар и Владивосток - Симферополь в перечень субсидируемых маршрутов», - сказали в региональном Минтрансе.

Также там сообщили о проблеме очередей, которые возникают из-за большого числа жителей региона, желающих выкупить билеты. «Для того, чтобы приобрести льготный авиабилет, ежегодно в офисы «**Аэрофлота**» жители выстраиваются в большие очереди. Поэтому было бы правильней авиакомпании рассмотреть возможность по организации своих услуг онлайн на официальном сайте», - сказали в министерстве.

Снятие возрастных ограничений для покупки льготного билета позволит жителям Приморского края отдыхать на российских курортах и путешествовать по территории РФ. В региональном Минтрансе отметили, что в летний сезон отпусков и каникул авиаперелеты в центральную часть России пользуются у населения Приморского края популярностью. Ежегодно большинство жителей региона хочет вылететь из Владивостока в июне-июле и вернуться в конце августа - начале сентября, это создает дефицит авиабилетов на эти периоды.

«В этой связи полагаем необходимым следующим шагом рассмотреть возможность временного изменения или перераспределения количества квот на авиарейсы в пиковые периоды», - отметили в министерстве.

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин ранее подписал постановление о распространении программы льготных авиаперевозок на всех жителей Дальнего Востока. В список маршрутов вошли перелеты с территории Дальнего Востока в Москву, Санкт-Петербург и обратно. Речь идет о маршрутах в столицу из Магадана, Южно-Сахалинска, Хабаровска, Владивостока, Петропавловска-Камчатского, Анадыря, Благовещенска, Мирного, Нерюнгри, Певека, Полярного, Улан-Удэ, Читы, Якутска. Кроме того, в списке перелеты в Санкт-Петербург из Благовещенска, Владивостока, Мирного, Петропавловска-Камчатского, Хабаровска, Читы и Якутска. Ранее по программе субсидирования полетов на Дальний Восток, в Калининград и Симферополь приобрести льготный билет в эконом-классе могли граждане России в возрасте до 23 лет, мужчины старше 60 лет и женщины старше 55 лет, инвалиды и члены многодетных семей.

<https://tass.ru/v-strane/10630985>

ТАСС; 2021.02.05; АЭРОПОРТ НОВОКУЗНЕЦКА ИЩЕТ ИНВЕСТОРА ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ТЕРМИНАЛА

Компания «Аэрокузбасс», владеющая аэропортом Спиченково в Новокузнецке, не может профинансировать строительство нового пассажирского терминала. Идет поиск инвесторов для реализации проекта в 2022 году, сообщил в пятницу замгубернатора по промышленности, транспорту и экологии Андрей Панов.

Спиченково - ближайший аэропорт к популярному горнолыжному курорту Шерегеш, который только за новогодние праздники принял свыше 200 тыс. туристов. В первые дни января прилетающие жаловались в соцсетях, что им по несколько часов приходится ожидать выдачи багажа, а чтобы попасть в здание терминала, нужно отстоять очередь на улице.

«Действующий аэровокзал не справляется с выросшим пассажиропотоком. Привокзальную территорию необходимо расширять, делать большую автостоянку. Вопрос этот поднимался еще два года назад. К 300-летию Кузбасса собственник аэровокзала обещал сделать подарок жителям и гостям региона - построить новый современный терминал, но слово не сдержал. Причин тому называлось несколько, в том числе пандемия, но факт остается фактом. Сейчас, по словам собственника, идет поиск инвесторов, чтобы в 2022 году в Спиченково появился аэровокзал», - написал Панов на своей странице в Instagram.

По оценке руководства «Аэрокузбасса», на строительство нового терминала требуется не менее 2,7 млрд рублей.

Замгубернатора в пятницу посетил аэропорт в утреннее время, когда прибывает основная часть рейсов. По его словам, работают всего четыре стойки регистрации пассажиров, выдача багажа идет очень медленно и беспорядочно. «Какому рейсу в данный момент идет выдача багажа никак не сообщается, из-за этого возникает путаница и толкотня возле багажной ленты. Пока пассажиры из Екатеринбурга ждали багаж, прилетел московский рейс, и помещение для выдачи багажа оказалось, скажем мягко, переполнено», - пояснил замгубернатора.

Аэропорт Спиченково в Новокузнецке был построен в конце 1960-х годов, здание пассажирского терминала частично реконструировалось в 2008 году. По данным Министерства транспорта Кузбасса, пропускная способность составляет всего порядка 200 пассажиров в час. При этом в прошлом году число обслуживаемых авиарейсов увеличилось почти вдвое. Сейчас Спиченково принимает рейсы авиакомпаний S7,

«Аэрофлот», «Северный ветер» из Москвы, а также еженедельные авиарейсы из Екатеринбурга, Красноярска, Омска, Новосибирска.

<https://tass.ru/sibir-news/10629891>

РИА НОВОСТИ; 2021.02.05; МИХАИЛ ГОРДИН: ЧАСТНЫЕ СВЕРХЗВУКОВЫЕ ДЖЕТЫ ВЗЛЕТАЮТ В СЕРЕДИНЕ XXI ВЕКА

В декабре 2020 года состоялись события, которые в авиационной отрасли ждали давно. Выполнены первые полеты российских самолетов МС-21-310 и Ил-114-300 с отечественными двигателями ПД-14 и ТВ7-117СТ-01 соответственно. В этом году планируется первый испытательный полет летающей лаборатории Як-40 с электродвигателем. Ведется разработка российского авиационного двигателя большой тяги ПД-35.

Когда самолеты начнут летать на электричестве, почему весь мир пытается повторить то, что Советский Союз испытал еще 33 года назад, будут ли бизнесмены летать на сверхзвуковых бизнесджетах или пересядут на ракеты Илона Маска, в интервью корреспондентам РИА Новости Дмитрию Струговцу и Ивану Сураеву рассказал **генеральный директор Центрального института авиационного моторостроения имени П.И. Баранова Михаил Гордин.**

- Михаил Валерьевич, декабрь был насыщен с точки зрения испытаний авиационных двигателей. В каких работах ваш институт принимал участие?

- Самый простой ответ - во всех. Мы не зря уже 90 лет называемся Центральным институтом авиационного моторостроения. Наша основная задача - принимать участие во всех без исключения работах над авиационными двигателями в том или ином качестве. Наши специалисты осуществляют научное сопровождение опытно-конструкторских разработок и создают научно-технический задел.

Возьмем ПД-14. Критики пишут, что это советское прошлое. Естественно, без советских наработок не обошлось, ведь цикл разработки двигателя длится 10-15 лет. Это наукоемкий, кропотливый и длительный процесс. Опытно-конструкторские работы под руководством головного разработчика АО «ОДК-Авиадвигатель» начались в 2013-2014 годах. Почему все так радуются первому полету самолета с ПД-14? Дело тут не в том, что двигатель взлетел, а в том, что это яркий символ завершения очень важного этапа жизненного цикла - это означает, что разработка двигателя в достаточной мере завершена, и он готов к тому, чтобы поднять в воздух реальный самолет МС-21.

- Сколько времени пройдет от первого полета до начала серийного производства МС-21-310?

- Можно и нужно готовить серийное производство самолета уже сейчас. Оба двигателя (американский и ПД-14) имеют российские сертификаты типа. **Росавиация** должна сертифицировать самолет и его производство. После этого необходимо получение сертификата типа на МС-21 с ПД-14. Идет также процесс подготовки к валидации сертификата в Европейском агентстве авиационной безопасности EASA.

- В каком состоянии находятся работы по двигателю большой тяги ПД-35?

- Научно-исследовательская (НИР) и опытно-конструкторская работа по этому направлению ведется с 2016 года. Сейчас завершается стадия НИР. Головная организация - «ОДК-Авиадвигатель», наш институт в проекте - один из основных соисполнителей. Особенностью является то, что при разработке ПД-35 все технические решения по двигателю будут приниматься исходя из обеспечения минимальной стоимости жизненного цикла. То есть целью при разработке будет не только достижение технических характеристик (в первую очередь топливной эффективности и ресурса), как в предыдущих поколениях двигателей, или сочетание характеристик и цены, как было

сделано для ПД-14, но и полные затраты на жизненный цикл, включая и цену, и стоимость обслуживания, и топливную эффективность.

Сейчас сформировано понимание облика ПД-35, ведется разработка 18 критических технологий: высокоэффективного компрессора высокого давления, системы управления двигателем, мотогондолы, малоэмиссионной камеры сгорания, новых технологий изготовления деталей и другое. В ближайшее время на испытания в «ОДК-Авиадвигатель» должен встать газогенератор - сердце двигателя, в наступившем году ждем его у нас на стендах.

Еще из новшеств - двигатель получит композитные лопатки вентилятора. Это очень важная и сложная технология, над которой ЦИАМ работает много лет. Ранее у нас на испытательном стенде уже прошли тестирования лопатки в размерности ПД-14.

- То есть в перспективе и на ПД-14 тоже могут стоять композитные лопатки?

- Можно поставить, но не факт, что это будет экономически целесообразно. Двигатель в текущем конструктивном облике прошел все испытания со штатным вентилятором, и начинать все сначала, возможно, не имеет смысла. Выгоды от этого могут не покрыть затраты. Скорее, размерность лопаток была принята как для ПД-14, чтобы иметь возможность проверить технологии и достаточность наших знаний перед созданием лопатки в размерности ПД-35, что значительно сложнее.

- А по менее мощным двигателям работаете?

- На базе газогенератора от ПД-14 можно будет сделать другие двигатели - более или менее мощные. В самом начале пути находится разработка ПД-8, который будет построен на базе другого газогенератора, нежели ПД-14. Это двигатель на замену SaM146 в самолете Sukhoi Superjet-100 (проект SSJ-NEW). Работа по нему активно ведется ОДК. Турбовальный двигатель ТВ7-117В для вертолета Ми-38 и турбовинтовой двигатель ТВ7-117СТ-01 для самолета Ил-14-300 - это тоже новые двигатели. В принципе, у нас очень много двигателей заложено в России, много проектов находится в активной фазе. Например, вертолетные ВК-650В и ВК-1600В. В их разработке мы тоже принимаем участие.

- Можно ли сказать, что Россия полностью сохранила советские компетенции во всей линейке двигателестроения?

- С полной уверенностью можно сказать, что многое сохранила. Иногда встречаю рассуждения, что двигателестроительная отрасль не показывает результатов. Это не так. Два поднявшихся в воздух самолета - реальный результат. Тысячи людей и в ОДК, и за пределами ОДК годы работали над этим. Да, к сожалению, наша работа не всегда видна. Ее результаты не такие сексапильные, как в сфере так называемой новой экономики. Нельзя каждый день выпускать новые релизы гаджетов и раз в год обновлять продуктовую линейку. Это не телефон, не машина и не операционная система. В авиационном двигателестроении жить в таком ритме не получается. В нашем направлении надо долго работать на результат.

Из-за экономической ситуации 1990-х годов у нас образовалась дыра в поколении - очень мало 40-50-летних. Они не пришли, потому что заказов со стороны государства в авиационной отрасли не было. Тогда все думали, что мы сможем все необходимое купить за рубежом. Жизнь показала, что это не так. Мы смогли сохранить компетенции, и по-прежнему входим в число стран-лидеров в области авиационного двигателестроения: США, Великобритания, Франция и мы. Может быть, частично Германия.

- А Китай?

- А чего они реально достигли? Хотя они громадные молодцы. Они направляют миллиарды долларов в развитие двигателестроения и рано или поздно его освоят. Мы с ними активно работаем, помогаем, чему-то учим, многое им передали, экспериментальную базу первого поколения помогли им построить.

- Не научим их на свою голову?

- Знания невозможно запретить. Мы все делаем разумно. Не пытаемся рубить сук, на котором сидим. Поставляем в Китай готовые двигатели, а не технологии их разработки и производства. Но трансфер знаний остановить невозможно. Рано или поздно они все равно научатся, и тогда нам придется с ними конкурировать. Как этого избежать? Нужно просто оставаться на шаг впереди. Мы этот разрыв пока сохраняем. Может, даже не на шаг, а пока и чуть больше.

- Недавно Airbus показал концепт водородных самолетов. А какими прорывными направлениями занимается ЦИАМ? Например, известно, что вы с Фондом перспективных исследований разрабатываете электрический авиационный двигатель.

- Использование электричества на борту является одним из самых основных трендов авиастроения. Электродвигателями и технологиями сохранения и передачи энергии на борту занимаются научные организации всего мира. Газотурбинные двигатели - это одно из достижений XX века, но следующий качественный скачок в топливной эффективности, экономичности и экологичности в реактивных двигателях уже вряд ли удастся совершить. Затраты на повышение топливной эффективности традиционных двигателей вряд ли окупятся. При этом нужно разделять электричество и водород, потому что темы разные, но похожие. Мотив их применения один и тот же - сокращение выбросов CO₂.

На современном этапе речь идет о гибридных силовых установках, полностью электрический двигатель пока даже не просматривается в коммерческом варианте. Дело в том, что самый совершенный и современный литийионный аккумулятор по плотности энергии, по тому, сколько киловатт-часов можно сохранить в аккумуляторе на килограмм массы, на порядок-полтора хуже, чем керосин. За рубежом сертифицирован полностью электрический двухместный самолет Pipistrel. Он рассчитан на 40 минут полета, но если попытаться увеличить время полета, то самолет станет возить сам себя - слишком много массы будут занимать аккумуляторы. Если вместо аккумуляторов поставить топливные элементы, то тогда весовая эффективность увеличится, и речь начинает идти о газообразном водороде. Но все равно это пока будет хуже по весу, чем обычный тепловой двигатель - поршневой или газотурбинный на керосине или бензине. Тем не менее есть возможность и получить выгоды от электродвижения и сохранить приемлемую весовую эффективность. Это гибридные силовые установки, и, скорее всего, первые самолеты регионального класса появятся именно в этом, гибридном варианте, использующем традиционный керосин и заряд аккумулятора. У гибридных самолетов в период максимальной потребности в мощности - во время взлета и посадки - электрический двигатель будет работать и от аккумулятора, и от теплового двигателя, а в режиме крейсерского полета тепловой двигатель будет обеспечивать и мощность для полета, и заряжать аккумуляторные батареи. Выгода в том, что тепловой двигатель будет однорежимный, то есть максимально оптимизирован и по весу, и по топливной эффективности.

Чтобы протестировать новые технологии, проверить, как они работают не в расчетах, а в реальности, мы совместно с Фондом перспективных исследований и компанией «СуперОкс» в этом году планируем в рамках полета на летающей лаборатории Як-40 испытать электродвигатель на сверхпроводниках. После этого проекта мы про сверхпроводящие технологии будем знать больше, чем кто-либо в мире. Ведь там очень много тонкостей конструкционных, физических, химических, которые не узнаешь, пока не испытаешь на практике.

- Сколько времени пройдет, прежде чем появится электрический самолет?

- Учитывая уровень работ по этому направлению в мире, полагаю, что в 2030-х годах появится местный гибридный самолет, рассчитанный на перевозку от 9 до 19 пассажиров, а, возможно, уже и региональный типа Ил-114. Ближнемагистральные самолеты с гибридной системой - после 2040 года.

- Если мы говорим о таком отдаленном будущем, можете тогда озвучить ваши представления о перспективных летательных аппаратах? Что это будет, на каких технологиях они будут базироваться?

- В одном из предыдущих вопросов вы затронули тему водорода. Я думаю, когда мы говорим о летательных аппаратах будущего, мы говорим именно о водородном топливе. Это уникальная история. Уникальность в том, что с точки зрения весовой эффективности, плотности энергии на килограмм массы жидкий водород - это лучший аккумулятор энергии, в несколько раз лучше, чем керосин, поэтому использовать его очень выгодно. СССР первым и единственным в мире еще в 1988 году провел испытания использования водородного топлива на гражданском Ту-155. Сейчас очень многие пытаются у нас эти знания получить, включить в какую-то международную кооперацию, но возникает законный вопрос: мы-то эту тему довольно неплохо знаем, можем вам рассказать, а вы нам что дадите? Мы просто за деньги продавать знания не готовы, а меняться, работать совместно - можно подумать.

Конечно, без сложностей не обойтись - это криогенное топливо, оно требует соответствующей инфраструктуры и навыков работы персонала.

Еще одна особенность - по сравнению с керосином водород занимает больший объем. В аэродинамические схемы современных самолетов - «труба с крыльями» - скорее всего, необходимый объем водородного топлива вместе с пассажирами не впишется.

- К вопросу о перспективных гражданских разработках - как ЦИАМ участвует в разработке сверхзвукового гражданского лайнера? Это ведь будет новый самолет, а не «Ту-160 для бизнесменов», как изначально поняли в СМИ...

- Не получится Ту-160 сделать сверхзвуковым бизнесджетом. Сидеть будет неудобно. (смеется)

Одна из больших проблем, которые есть в сверхзвуке, - экологическая. Нужно исследовать, как можно уменьшить влияние так называемого звукового удара. Со времен завершения программы «Конкорд», что в Соединенных Штатах, что в Европе полеты гражданских самолетов над сушей на сверхзвуковой скорости запрещены. Разрешены только для военных. Над океаном - пожалуйста, летай на сверхзвуке, но кому это интересно?

США являются основными потребителями таких перелетов, им хочется летать с одного побережья на другое. В Европе расстояния небольшие, поэтому вопрос стоит не столь критично.

Сверхзвук будет дорогим, за скорость придется платить. Тем не менее разработка крупными авиакомпаниями и научными центрами гражданского сверхзвукового самолета, в том числе в России, востребована. Ведь чтобы быть впереди, необходимо развивать, наращивать и совершенствовать технологии. А для этого нужен опережающий научно-технический задел.

Сейчас по тематике применения сверхзвуковых технологий в гражданской авиации мы работаем в рамках государственного контракта в части силовой установки. Занимаемся в основном демонстраторами для того, чтобы понять, какие нужны технологии, чтобы выйти на коммерческий рынок.

На сегодняшний день в России нет готового газогенератора, который можно использовать для двигателя делового сверхзвукового самолета. Мы полагаем, что в качестве базы при создании двигателя для небольшого делового сверхзвукового самолета можно использовать газогенератор от ПД-14. Но все это еще надо много раз считать и проверять. Как НИИ, мы также рассматриваем концепцию двигателей изменяемого цикла взлетной тягой 15 тонн для делового самолета на двух двигателях для 30 пассажиров и, как менее вероятную, четырехдвигательную схему на 70 пассажиров. Здесь необходимо будет решить вопросы использования новых материалов, а также создания системы охлаждения.

- Когда, на ваш взгляд, возможно появление сверхзвуковых бизнесджетов?

- Появление частных пассажирских самолетов реальнее, скорее, в 2040-2050-е годы. Вероятнее всего, они будут летать по маршрутам Лондон-Нью-Йорк, Париж-Нью-Йорк, Москва-Лондон, Шанхай-Лондон, то есть между основными финансовыми центрами. Это рейсы, на которых могут летать люди, дорожащие своим временем и готовые платить за него. Если, конечно, к тому времени телепортацию не изобретут или какие-то другие средства перемещения или связи. Ведь посмотрите, пандемия нас всех научила пользоваться телефонами и видео-конференц-связью, так что спрос на сверхзвук может быть скорректирован новыми средствами связи. Если кто-то сможет прикрепить к видеоизображению запахи и тактильные ощущения, может, и летать никуда не надо будет? Условно, чем лучше личная встреча общения онлайн - ты видишь живые эмоции в 3D, ощущаешь человека... А может, через 10 лет изобретут связь, общение по которой будет по ощущениям неотличимо от реальной встречи? Как в фильмах показывают - с голограммами участников.

Тем не менее, еще раз подчеркну, исследование гражданского сверхзвука в контексте современного уровня и форсайта технологий входит в научную часть госпрограммы развития авиационной промышленности, есть соответствующие контракты с Минпромторгом, в рамках которых мы работаем над созданием научно-технического задела по данной теме.

- У сверхзвука может быть серьезный конкурент - Илон Маск собирается на ракете пассажиров доставлять из одной точки Земли в другую.

- Фантазия хорошая - молодец, продает ее умело. Но эта технология сложнее, дороже и рискованнее, чем сверхзвуковой самолет. Кто знает, может, такая возможность и появится, вопрос - зачем? Кто станет целевой аудиторией?

- Расскажите, на каком этапе находится проект «Адаптация» по превращению автомобильного двигателя «Кортежа» в авиационную силовую установку? В чем оправданность такой конверсии?

- Речь идет о поршневом двигателе. В «Кортеже» сейчас используется бензиновый двигатель V8 мощностью 600 лошадиных сил. Мы его дефорсировали до 500 «лошадей», чтобы он смог работать на авиационных режимах, которые сильно отличаются от автомобильных. Практически все системы двигателя нужно поменять: систему управления, зажигания, систему подачи топлива, систему охлаждения, масляную систему. Оригинальным останется силовой агрегат, поршневая группа.

Мощность мы снизили, чтобы у двигателя был нормальный ресурс. Требования к безопасности, сами понимаете, там очень разные. Основное требование к автомобильному двигателю - безопасно остановиться. Самолетному в полете останавливаться нельзя, ему надо продолжать работать. (смеется)

Это не уникальная разработка. В мире летают переделанные автодвигатели, например, немецкие и австрийские на базе моторов от автомобилей Mercedes-Benz A-Class, они летают на самолетах Diamond Aircraft Industries. Автомобильные компании обычно не очень это любят. И рынки разные, и с точки зрения маркетинга автопроизводителям не нужны новости о том, что что-то случилось в самолете с двигателем, который стоит в их автомобилях. Они пытаются дистанцироваться от этой истории, и, в принципе, их можно понять.

Можно только похвалить НАМИ (Научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт) и Минпромторг России, обеспечивших освоение современных технологий создания автомобильного двигателя. Ведь почему для проекта конверсии выбрали двигатель «Кортежа»? Да потому что он лучший из всех, что производятся в нашей стране.

Осенью 2020 года мы испытали двигательную установку в термобарокамере, посмотрели, как она работает на высоте. В итоге имеем несколько моторкомплектов, на базе которых соберем авиационную версию, и в этом году будем примерять двигатель на самолет. У нас

пока нет задачи полететь, планируем сделать пробежки, посмотреть вибрации. Перед первым полетом нужно провести большой комплекс испытаний. Это целая история - чтобы двигатель стал авиационным, серийным.

- То есть пока не важно, какой будет планер?

- Пока можно использовать любой планер, подходящий по размерности - Як-18Т, Як-52. Мощность 500 «лошадей» даже, может, слишком большая для них, но по массогабаритным параметрам эти летательные аппараты подходят.

Это не как считают диванные эксперты: да какая проблема - переставили двигатель и полетели, мы этим еще в авиамodelьном кружке занимались! Конечно, один экземпляр легко - взял и полетел, но серийный двигатель - это совсем другое дело. Безопасность самолетных силовых установок как раз обеспечивается серийностью и постоянством - постоянством поставщиков, постоянством кооперации, стабильным контролем за изготовлением и сборкой, наличием документации буквально на каждую деталь. Надежность можно достичь только одинаковостью, в этом отличие серийного изделия от самоделки. Добиться ее достаточно сложно, пока нам важно сделать демонстратор и подтвердить, что такой проект в принципе возможен.

Если государство захочет сделать этот 500-сильный двигатель серийным, то это будет не очень дорогая и не очень длинная опытно-конструкторская работа. Фактически речь будет идти об одном-двух годах испытаний и получении сертификата типа.

Наладить производство по освоенной в автопроме технологии будет дешевле и быстрее, чем для нового чисто авиационного двигателя. Скажем, если российская компания производит блоки цилиндров определенной конфигурации, не проблема будет внести несколько изменений и по той же технологии их сделать для авиадвигателей. Пусть это обойдется несколько дороже, но не в разы, и не нужно будет заново осваивать технологии.

- Почему вы вообще занялись этим проектом, раз нет конкретной задачи установить данный двигатель на какой-либо самолет?

- Целевая задача - сделать двигатель, потому что летательный аппарат должен создаваться вокруг силовой установки, а не наоборот. У нас все беспилотники летают на иностранных двигателях, потому что нет своих. Все после войны переключились на реактивную авиацию, продолжали делать по инерции какие-то модификации поршневых установок, но их эра прошла.

Современных российских поршневых двигателей в авиации почти не было, и вот пришли беспилотники, которые требуют такие двигатели, а их нет и компетенции потеряны. Последняя такая установка была создана у нас в стране 15 лет назад. Фактически мы сейчас воссоздаем школу поршневого авиадвигателестроения. Это и упомянутый 500-сильный двигатель, и еще несколько проектов.

- То есть отсутствие авиационных поршневых двигателей может являться главной причиной того, почему у нас до сих пор нет серийных ударных беспилотников?

- Не думаю, что это основная причина. Грустно, что их нет, но я уверен, что через пять лет появятся типовые отечественные поршневые двигатели различных мощностей - 50 «лошадей», 80, 150, 200, 500, на базе которых можно строить беспилотники в интересах Минобороны. Выше 500 лошадиных сил, скорее всего, не будет поршневых двигателей, там уже газотурбинные начинаются, ниже 50 - электрические установки. Есть пока вопросы по топливу, будет ли это бензин или керосин. Тем не менее, какие двигатели отрасли нужны, с Минпромторгом мы уже определились.

И потом, даже если Россия пока и отстает, я катастрофы в этом не вижу. Догонять и обгонять гораздо проще, чем бежать впереди. У нас как минимум имеются сведения об эксплуатации зарубежных дронов. На основе чужого опыта мы можем сделать свои лучше. В части технологий силовых установок нет катастрофического отставания. Все решаемо. Главное - время и желание.

- Планируется ли использовать методы 3D-печати при производстве двигателей?

- В серийных двигателях 3D-печать для изготовления основных, критических по последствиям разрушения деталей не применяется - знаний маловато. При использовании традиционных технологий нам понятно, что происходит с материалами, а в случае с 3D-печатью пока не всегда ясно, как меняются их свойства.

В ПД-14, насколько я знаю, завихрители в камере сгорания изготавливаются на 3D-принтере. Аналогичные решения применяются в зарубежных двигателях. Печатью форсунок из-за их сложной формы действительно можно уменьшить количество деталей, поэтому неосновные детали 3D-печатью, конечно, делаются. Но ни у кого пока не хватает знаний, чтобы поставить напечатанный на принтере диск в серийный двигатель. Поясню: это основная часть газотурбинного двигателя с точки зрения надежности и безопасности, потому что если диск разрушится, то есть риск так называемого нелокализованного разрушения, когда может пострадать планер самолета, что потенциально грозит катастрофой.

Второй вопрос - это, конечно, цена. 3D-печать великолепна для прототипирования, когда тебе нужно быстро поменять конструкцию, что-то проверить, но при серийном производстве необходимо тщательно анализировать, будет ли она экономически эффективна.

- Получается, что массовым явлением это не станет?

- Станет, уже стало в автомобилестроении, например. В авиации это направление тоже перспективное. Все технологии со временем дешевеют. Во всяком случае, на будущее мы об этом думаем: активно обсуждаем с ОДК и ВИАМ требования к конструированию авиадеталей с применением 3D-аддитивных технологий.

Уверен, что эта технология будет использоваться, но хотел бы предупредить, что когда вы читаете, что достигнуты определенные результаты в этом или других направлениях, это необязательно правда. Часто врут, ну или как минимум выдают желаемое за достигнутое. Причем на Западе врут часто так же заливисто, как и у нас (смеется). Можно создать суперагрегат, но летать он будет десять минут. Он есть? Есть! Создан? Создан! Рекордные параметры достигнуты? Да! Можно внедрять в серию? А вот это большой вопрос. Не факт, что предложенное решение будет полноценно работать. У всего есть свои технологические циклы, и мы все победим, если будем действовать целенаправленно и планомерно.

<https://ria.ru/20210205/gordin-1595903433.html>

РИА НОВОСТИ; 2021.02.08; РОССИЯ ВОЗОБНОВИЛА КУРСИРОВАНИЕ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ С БЕЛОРУССИЕЙ

Россия с понедельника возобновляет курсирование пассажирских поездов с Белоруссией после долгого перерыва из-за ситуации с коронавирусом.

Железнодорожное пассажирское сообщение между странами было остановлено в начале апреля 2020 года. Власти РФ приняли решение возобновить его с 8 февраля 2021 года. С этого дня между Москвой и Минском будут курсировать поезда «Федеральной пассажирской компании» (ФПК, холдинг РЖД) и Белорусской железной дороги (БЖД).

Первый состав ФПК из Москвы с остановкой Минске отправится в понедельник в 19.53 и прибудет в столицу Белоруссии в 4.41 следующего дня. Это поезд №30/29 «Янтарь» Москва-Калининград. До этого дня он ходит через территорию Белоруссии транзитом без посадки и высадки пассажиров. Первый рейс поезда БЖД №1/2 из Минска в Москву отправится в понедельник в 22.10 (совпадает с мск) и будет в российской столице в 8.13 следующего дня.

Поезд БЖД будет ходить из Минска по четным дням, из Москвы - по нечетным. Поезд холдинга РЖД курсирует каждый день. Пока между странами будут курсировать эти

поезда. **РЖД** сообщали, что о возобновлении движения других международных пассажирских поездов между Россией и Белоруссией объявят дополнительно.

Антиковидные меры

Холдинг РЖД будет проводить санитарную обработку пассажирских поездов в сообщении с Белоруссией, делать их дезинфекцию в пути и просит пассажиров носить маски, сообщали РИА Новости в **пресс-службе** «Федеральной пассажирской компании». Все постельные принадлежности, включая матрасы и подушки, проходят специальную дезинфекцию. В поездах дальнего следования есть бесконтактные термометры.

Ведется постоянный мониторинг состояния здоровья работников, задействованных в обслуживании пассажиров. Всем перед началом рабочего дня измеряют температуру. При любых симптомах, указывающих на ухудшение состояния здоровья, сотрудники направляются домой для вызова врача и постановки диагноза. Поездная бригада носит средства индивидуальной защиты в течение всего рейса.

ФПК отмечали, что в поездах холдинга пассажирам необходимо носить средства индивидуальной защиты - маски и перчатки - в течение всей поездки. Их при необходимости можно купить и в вагоне у поездной бригады.

Не забудьте справку

Согласно информации на **сайте РЖД**, пассажиры, прибывающие в РФ из-за рубежа железнодорожным транспортом, обязаны представить справку об обследовании на COVID-19 с отрицательным результатом ПЦР-теста, выданную не позднее чем за три дня до даты начала поездки. Исключение составляют дети в возрасте до 5 лет (при наличии справки у сопровождающих лиц), члены правительственных делегаций государства-члена при возвращении в страну гражданства, члены локомотивных бригад и лица, связанные с перевозочной деятельностью на железнодорожном транспорте.

Белорусская железная дорога пишет, что пассажиры, въезжающие в Белоруссию, должны иметь оригинал или копию медицинского документа на бумажном носителе или в электронном виде, подтверждающего отрицательный результат ПЦР-теста на COVID-19. Он должен быть выполнен не позднее трех суток до даты пересечения границы. **РЖД** уточняют на своем сайте, что это касается пассажиров старше 6 лет.

<https://ria.ru/20210208/poezda-1596435347.html>

ПРАЙМ; 2021.02.07; ХОЛДИНГ РЖД РАССКАЗАЛ ОБ «АНТИКОВИДНЫХ» МЕРАХ В ПОЕЗДАХ В СООБЩЕНИИ С БЕЛОРУССИЕЙ

Холдинг РЖД будет проводить санитарную обработку пассажирских поездов в сообщении с Белоруссией, которые возобновят курсирование с 8 февраля, делать их дезинфекцию в пути и просит пассажиров носить маски, сообщили РИА Новости в **пресс-службе** «Федеральной пассажирской компании» (ФПК, «дочка» **РЖД**).

РФ возобновит пассажирские железнодорожное сообщение с Белоруссией, приостановленное в начале апреля 2020 года из-за ситуации с коронавирусом, с понедельника. Первый поезд ФПК отправится из Москвы в Минск вечером 8 февраля.

«При организации перевозок АО «ФПК» следует рекомендациям для обеспечения противоэпидемической безопасности. Все составы поездов проходят обязательную санитарную обработку с применением обеззараживающих моющих средств, активных в отношении вирусов. Увеличена периодичность уборки вагонов с применением дезинфицирующих средств и в пути следования», - рассказали в ФПК.

Все постельные принадлежности, включая матрасы и подушки, проходят специальную дезинфекцию. «При выявлении у пассажиров симптомов, похожих на инфекционное заболевание, повышенной температуры тела, организуется внеплановая обработка постельных принадлежностей после рейса», - отметили в компании. Там добавили, что в вагонах для пассажиров размещены памятки по профилактике заболеваемости в

неблагоприятной эпидемситуации. Также в поездах дальнего следования есть бесконтактные термометры.

«Холдинг РЖД ведет постоянный мониторинг состояния здоровья работников, задействованных в обслуживании пассажиров. Всем перед началом рабочего дня измеряют температуру. При любых симптомах, указывающих на ухудшение состояния здоровья, сотрудники направляются домой для вызова врача и постановки диагноза», - сообщили в компании.

В поездах создан неснижаемый запас медицинских масок, перчаток и антисептиков. Поездная бригада носит средства индивидуальной защиты в течение всего рейса. Наличие защитных средств в медицинских укладках контролируется и пополняется при необходимости. «В поездах АО «ФПК» пассажирам необходимо применять средства индивидуальной защиты - маски и перчатки - в течение всей поездки, их также можно приобрести в вагоне у поездной бригады», - отметили в ФПК.

РБК; ВИКТОРИЯ ПОЛЯКОВА; 2021.02.05; МИНСК ОБЯЗАЛ ПРИБЫВАЮЩИХ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ РОССИЯН ИМЕТЬ ТЕСТ НА COVID

Россияне, прибывающие на поезде в Минск, должны будут иметь с собой справку об отрицательном тесте на коронавирус. Анализ должен быть выполнен не позже трех суток до момента пересечения границы

Пассажиры, которые будут въезжать в Белоруссию на поезде из России, должны иметь при себе справку об отрицательном результате теста на коронавирус. Об этом говорится в сообщении пресс-службы Белорусской железной дороги.

Речь идет о ПЦР-тесте, выполненном не позже трех суток до даты пересечения границы с Белоруссией. Документ можно предъявить в бумажном или электронном виде. В нем должны быть указаны ФИО пассажира, дата проведения исследования и результат на белорусском, русском или английском языке.

Россия возобновит железнодорожное сообщение с Белоруссией 8 февраля. Поезда будут курсировать между Москвой и Минском. Кроме того, в столице Белоруссии будут останавливаться для посадки и высадки поезда, которые будут следовать по маршрутам Москва - Калининград и Санкт-Петербург - Калининград.

В пресс-службе Белорусской железной дороги уточнили, что маршруты открыты только для граждан двух стран. Те, кто поедет поездом Минск - Москва - Минск, смогут купить билеты также до Смоленска и Вязьмы.

Одновременно власти увеличат с трех до пяти в неделю число авиарейсов между российской и белорусской столицами. В Минск также разрешат летать из Ростова-на-Дону и Петербурга (по одному рейсу в неделю).

Первые ограничения на передвижение между Россией и Белоруссией были введены в середине марта 2020 года. Тогда премьер-министр Михаил Мишустин распорядился частично закрыть границу, чтобы предотвратить распространение коронавируса.

С 30 марта движение через границу с Белоруссией было практически полностью закрыто. Движение поездов РЖД, совершающих рейсы между Россией и Белоруссией, и поездов формирования Белорусских железных дорог по маршрутам между Москвой и Минском, а также Санкт-Петербургом и Брестом было приостановлено с 5 апреля.

1 сентября Минск и Москва договорились о поэтапном возобновлении транспортного сообщения на прошедших в Москве переговорах представителей санитарно-эпидемиологических служб. С 21 сентября Россия восстановила авиасообщение с Белоруссией.

<https://www.rbc.ru/society/05/02/2021/601d48659a794709b1dcf5b0>

ПРАЙМ; 2021.02.05; ВЭБ ИНВЕСТИРОВАЛ ОКОЛО 100 МЛРД РУБ ПЕНСИОННЫХ НАКОПЛЕНИЙ В БЕССРОЧНЫЕ ОБЛИГАЦИИ РЖД

Государственная управляющая компания ВЭБ инвестировала средства пенсионных накоплений в бессрочные облигации РЖД на сумму около 100 миллиардов рублей, сообщил РИА Новости вице-президент ВЭБа Александр Попов.

РЖД в рамках программы бессрочных облигаций объемом 370 миллиардов рублей разместили семь выпусков ценных бумаг на 313 миллиардов.

«Мы поучаствовали в размещении бессрочных облигаций РЖД, около 100 миллиардов рублей. Это два выпуска, самые защищенные: там плавающая ставка, а значит, мы снимаем вопросы рыночного риска. Мы считаем, что это качественное вложение пенсионных средств «молчунов». На таких условиях и в таком рынке получить доходность на уровне 7% годовых сейчас практически нереально, тем более от заемщиков такого уровня качества, как РЖД», - сказал Попов.

Также, по его словам, инвестиционной декларацией государственной управляющей компании установлен лимит на бессрочные облигации в 10%, и он не выбран.

«Мы будем смотреть и на подобные инструменты у других компаний, если они будут соответствовать всем требованиям правительства и требованиям нашей инвестиционной декларации. Почему бы не поучаствовать, если это действительно весьма доходное и низкорисковое вложение, которое принесет плюс на счета «молчунов»?» - заключил он.

Государственная управляющая компания ВЭБ в прошлом году получила возможность инвестировать в бессрочные облигации эмитентов РФ. Соответствующее постановление кабинета в конце мая было опубликовано на официальном интернет-портале правовой информации. Как говорилось в пояснительной записке к проекту постановления, планируемый объем инвестирования средств пенсионных накоплений государственной управляющей компанией в вечные облигации РЖД составит до 100 миллиардов рублей.

ПРАЙМ; 2021.02.05; ЭКСПЕРТ РАССКАЗАЛ, КАК РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ С ТОПЛИВОМ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

Решение проблемы с обеспечением топливом на Дальнем Востоке требует ввода субсидии для РЖД на поставки топлива на рынок ДФО, увеличения норматива продаж бензина на бирже и производства топлива на Комсомольском и Ангарском НПЗ, которые обеспечивают регион бензином, рассказал РИА Новости глава Приморского топливного союза Владимир Чирсков.

По словам Чирскова, ситуации, подобные той, что наблюдается на Дальнем Востоке, уже бывали в регионе и раньше, но только с независимыми АЗС, а теперь же - с вертикально-интегрированной компанией - НКК. Это связано с тем, что нефтеперерабатывающие заводы, которые обеспечивают топливом регион - Комсомольский НПЗ и Ангарский НКК, выпускают недостаточно топлива.

«Чтобы разрешить данную ситуацию, необходимо увеличить производство бензинов на Комсомольском и Ангарском НПЗ. Также нужно ввести льготный тариф с поставкой моторного топлива на Дальний Восток с центральных заводов. И увеличить норматив продаж топлива на бирже с тех же Комсомольска и Ангарска, сделать отдельный норматив для Дальнего Востока», - сообщил глава Приморского топливного союза.

Сейчас норматив обязательных объемов продаж бензина составляет 10% и дизтоплива - 6%. Совместный приказ ФАС и Минэнерго о повышении нормы до 11% и 7,5% соответственно будет принят в феврале. Также обсуждается субсидирование тарифов РЖД для перевозки топлива на Дальний Восток. Минэнерго в октябре внесло соответствующий проект постановления в правительство, но пока вопрос повис в воздухе. Как пояснили РИА Новости в «Роснефти», потребности всего Дальнего Востока в топливе обеспечивают три НПЗ компании: Ангарский НКК, Комсомольский и Ачинский НПЗ.

«В январе НПЗ компании поставили на биржу объемы бензина и дизеля, значительно превышающие норматив. Так, Комсомольский НПЗ реализовал на бирже 35% от производства автобензинов и 32% дизеля, Ачинский НПЗ - 19% от производства автобензинов и 23% от производства дизеля, АНХК - 18% от производства автобензина и 19% дизеля. При нормативе биржевых поставок 10% бензина и 6% дизеля от производства», - рассказали в компании.

Хабаровский НПЗ, принадлежащий ННК, в январе закрылся на ремонтные работы, из-за чего в регионе наблюдался дефицит бензина. На автозаправках образовались очереди, часть АЗС закрылась из-за отсутствия топлива. ННК совместно с Минэнерго РФ и ФАС организовали дополнительные поставки с НПЗ других регионов, а также из запасов Росрезерва. НПЗ отчитался в среду о завершении ремонта и возобновлении производства автобензинов АИ-92 и АИ-95, заявив, что 3 февраля начал отгрузки топлива с завода на АЗС ННК.

Сложившаяся ситуация совпала с ростом биржевых цен на бензин в начале января. На этом фоне УФАС по Приморскому краю зафиксировало рост цен до 1,5-3 рубля за литр на ходовые марки бензина на некоторых независимых АЗС.

<https://1prime.ru/energy/20210205/832980853.html>

ПРАЙМ; 2021.02.05; РЖД ПРОДОЛЖАЮТ УВЕЛИЧИВАТЬ ПРОПУСКНУЮ СПОСОБНОСТЬ БОЛЬШОЙ МОСКОВСКОЙ ОКРУЖНОЙ Ж/Д

ОАО «РЖД» в рамках комплексного проекта развития Центрального транспортного узла продолжает реконструкцию северной части Большой московской окружной железной дороги (БМО) для увеличения пропускной способности, сообщила компания.

Так, в 2020 году на перегонах Наугольный - Желтиково и Желтиково - Костино было уложено 25 километров вторых главных путей. В ходе реконструкции была увеличена до 1050 метров длина станционных путей, что позволит принимать длинносоставные поезда весом в 6 тысяч тонн. Максимальная скорость пассажирских поездов на модернизированных участках увеличится с 85 до 120 километров в час, грузовых поездов - с 70 до 90 километров в час.

Кроме того, проведены работы по устройству контактной сети и переводу участков на микропроцессорную централизацию - цифровую систему регулирования движения поездов.

В настоящее время развернуто строительство второго главного пути на перегоне Костино - Иванцево (17,2 километра). Планируется провести реконструкцию еще на трех перегонах: Иванцево - Яхрома, Икша - Белый Раст, Белый Раст - Поварово, а также развитие станции Белый Раст, к которой примыкают подъездные пути одноименного транспортно-логистического центра (ТЛЦ).

Ранее была выполнена реконструкция пассажирской инфраструктуры станций Наугольный, Желтиково, Костино, Иванцево, Бубяково, остановочных пунктов 40 км, 47 км и 62 км. Были построены новые платформы с навесами для защиты от осадков.

Общая протяженность БМО составляет порядка 550 километров. Кольцо в основном проходит по Московской области, соединяет ключевые сортировочные станции - Орехово-Зуево и Бекасово.

РЖД напоминают, что в условиях увеличения в столичном регионе городских и пригородных пассажирских перевозок БМО обеспечивает транзит грузов в обход Москвы. Ряд участков - между Ярославским, Савеловским и Ленинградским направлениями - остаются однопутными. В рамках проекта для повышения пропускной способности линии планируется строительство вторых путей. Это позволит обеспечить дальнейшее увеличение объемов экспортных и транзитных перевозок, в том числе в направлении Северо-Запада.

ПРАЙМ; 2021.02.05; ХОЛДИНГ СТМ В 2020 Г СОХРАНИЛ ВЫПУСК Ж/Д ТЕХНИКИ НА УРОВНЕ 1,6 ТЫС ЕДИНИЦ

Машиностроительный холдинг «Синара - транспортные машины» (СТМ, входит в группу «Синара» бизнесмена Дмитрия Пумпянского) в 2020 году сохранил объем производства на уровне предыдущего года, поставив российским и зарубежным потребителям свыше 1,6 тысячи единиц железнодорожной техники, сообщила компания.

В том числе, СТМ отправил заказчикам 138 электровозов, 77 тепловозов всех серий и 1 193 единиц путевых машин и специализированных вагонов, 196 вагонов электропоезда «Ласточка». «Консолидированная выручка холдинга (с учетом показателей совместного предприятия группы «Синара» и концерна Siemens - «Уральские локомотивы») составила более 106 миллиардов рублей», - говорится в сообщении.

Основной объем производимой техники холдинг поставил в адрес ключевого клиента - **ОАО «РЖД»**. «Благодаря активной работе с ним компании удалось избежать существенного сокращения объемов заказов, выдержать сроки поставок и обеспечить качество продукции», - пишет СТМ.

Холдинг отмечает, что расширил горизонты бизнес-интересов, перестав быть исключительно поставщиком железнодорожной техники. В частности, в 2020 году в его состав вошло предприятие РСП-М, которое является крупнейшим подрядчиком **РЖД** по инфраструктурным услугам. СТМ в 2020 году усилил позиции в сегменте поставок промышленным компаниям для предприятий металлургической, угольной, химической и нефтегазовой отраслей, увеличив им поставки в 1,5 раза - до 62 тепловозов.

Холдинг в 2020 году подписал с Индийскими железными дорогами три новых контракта на поставку 24 единиц путевой техники, поставки по которым начнутся уже в этом году. Компания активно работала на рынке Казахстана, куда были отгружены 8 тепловозов. В целом по итогам прошлого года было заключено зарубежных контрактов на сумму около 90 миллионов евро.

СТМ в прошлом году принял решение о диверсификации деятельности холдинга и выходе в сегмент городского общественного транспорта. Дивизион «Городской общественный транспорт» и торговый дом СТМ победили в тендере на поставку 90 односекционных трамвайных вагонов для Москвы в 2021-2022 годах с дальнейшим сервисным обслуживанием в течение 30 лет. Общая сумма заключенного договора составляет 11 миллиардов рублей. Совместно с чешским партнером Skoda Transportation, СТМ вошли в капитал производителя вагонов метро «Вагонмаш» (Санкт-Петербург).

РЖД-ПАРТНЕР; ЕЛИЗАВЕТА НЕКРАСОВА; 2021.02.05; ЛОКОМОТИВНЫЙ ПАРК РЖД: ПРИОРИТЕТЫ ЕСТЬ, А РЕЗУЛЬТАТОВ - НЕТ

Проблема нехватки всех видов тяги обсуждается на рынке уже несколько лет. Однако в ОАО «РЖД» упорно повторяют, что и проблемы-то никакой нет. Больше того, буквально недавно заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Сергей Кобзев и вовсе заявил, что парк приближается практически к идеальному состоянию. Однако кажется, что позитивные показатели общей картины все же не являются отражением благополучия на каждой железной дороге в составе ОАО «РЖД».

Так, по итогам января Приволжская железная дорога стала антилидером среди дорог РЖД по росту количества отказов в работе технических средств первой и второй категорий, дорога вторая по росту технологических нарушений и третья по росту неисправностей третьей категории. За обозначенный период значительно возросло количество задержанных поездов. Основная причина таких результатов - в локомотивном комплексе, сообщил РЖД-Партнеру источник, близкий к компании. С сентября 2020 года на полигоне дороги отмечается негативная динамика в части обеспечения надежности работы тягового подвижного состава, она сохранилась и в январе 2021-го. При этом 60% отказов приходится на локомотивы серии ВЛ80.

В сложившихся условиях в январе было допущено снижение по трем показателям: надежности и скорости доставки порожних отправок, а также скорости доставки груженых отправок, что обусловлено значительным увеличением количества отставленных от движения поездов. Как отмечает источник, в первую очередь это произошло из-за отсутствия и несвоевременной выдачи локомотивов, отказов технических средств в локомотивном комплексе и инфраструктурных ограничений из-за погодных условий. Эти же причины повлияли и на рост количества задержанных грузовых поездов.

С целью стабилизации ситуации в декабре 2020 года с участием «ЛокоТех-Сервиса» на Приволжской железной дороге проведена и реализована программа мероприятий для сокращения текучести кадров, пересматривается штатное расписание ремонтного персонала сервисных локомотивных депо, проводятся неотложные мероприятия по снабжению запасными частями, рассматриваются вопросы организации крупноагрегатного метода ремонта локомотивов. Но негативную динамику по обеспечению надежной работы локомотивов пока переломить не удается.

Такие же проблемы отмечаются и на Западно-Сибирской железной дороге, уточняет источник. В январе допущен рост количества отказов в работе технических средств к уровню прошлого года. Большая часть отказов - это неисправности локомотивов. Улучшения качества ремонта сервисными компаниями так и не произошло. В то же время отмечается и недостаточность мер со стороны Западно-Сибирской дирекции тяги в части реализации барьерной функции и организации взаимодействия с сервисными компаниями, прежде всего в рамках контроля исполнения взятых на себя договорных обязательств.

При всем том в конце прошлого года заместитель начальника Дирекции тяги ОАО «РЖД» Сергей Ахмадеев заявил о готовности холдинга предоставлять ППЖТ маневровые локомотивы на условиях долгосрочной аренды. Также компания готова работать с вывозом грузов и подачей вагонов на путях необщего пользования. Соответственно, либо в ОАО «РЖД» есть локомотивные резервы, либо описанную проблему удастся игнорировать исключительно успешно.

Это подтверждает и реакция монополии на предложение крупных железнодорожных операторов, озвученное на совещании у первого вице-премьера Андрея Белоусова, дать им право эксплуатировать локомотивы для перевозки грузов на путях общего пользования. Тогда представитель ОАО «РЖД» заявил, что либерализация тяги неизбежно приведет к снижению эффективности железнодорожного транспорта и создаст дополнительную непроизводительную нагрузку на пропускную способность инфраструктуры, а в конечном итоге приведет к удорожанию перевозки для потребителей услуги.

В 2020 году РЖД инвестировали в обновление тягового подвижного состава порядка 95 млрд руб. Всего было закуплено 566 локомотивов, сообщила пресс-служба монополии. Наибольшее количество новых машин пополнили парки локомотивных депо Хабаровск, Тайга, Иланская и Комсомольск.

«Инвестиционная программа 2020 года была в значительной мере ориентирована на Восточный полигон. На него было направлено 318 новых локомотивов», - отметил заместитель генерального директора ОАО «РЖД» - начальник Дирекции тяги Олег Валинский. То есть инвестиции в локомотивный комплекс осваиваются, да только доходят далеко не до всех.

Расчетная потребность ОАО «РЖД» в приобретении локомотивов на 2021-2025 гг. составляет 2522 ед. При этом процент износа инвентарного парка до 2025 года составит 57,1%. «Программа закупок подвижного состава обсуждалась на различных рабочих группах с участием машиностроителей, Минпромторга, **Минтранса**. Учитывая уровень дохода и инвестиционные возможности ОАО «РЖД», был достигнут консенсус. Мы

сохранили объемы и приобрели в 2020 году 570 локомотивов. По 500 локомотивов мы заявили и отразили в своей программе по закупке до 2025 года. Основной приоритет полностью отдан локомотивному парку Восточного полигона. Все современные электровозы, тепловозы направлены на то, чтобы решать задачу и вывозить заявленные объемы по Восточному полигону», - сказал С. Кобзев.

Если холдинг продолжит эту политику, похоже, остальным дорогам, не попадающим в поле первых приоритетов ОАО «РЖД», с обновлением или хотя бы капитальной починкой тягового парка пока ловить нечего.

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/lokomotivnyy-park-rzhd-prioritety-est-a-rezultatov-net/>

НТВ # СЕГОДНЯ, 05.02.2021 19:23; ДОМ ОТ РЖД

В2: Двадцать пять семей из города Нижнеудинск сегодня получили ключи от квартир в новостройке, это дом **компании «РЖД»**. Раньше три таких же многоэтажки она построила в Тулуне, все в рамках программы помощи Иркутской области, которая серьезно пострадала от наводнения летом 2019-го.

В1: Ну, «РЖД» возводит не только жилье и социальные объекты, сейчас идет модернизация БАМа, Транссиба, появляется новая транспортная инфраструктура, а с ней и сотни рабочих мест. Из Иркутской области передает Александр Коневич.

КОР: Во время наводнений иркутский город Тулун и его окрестности пострадали сильнее всего. Автомобильные трассы здесь затопило и эвакуация людей, а также доставка грузов была возможна лишь по воздуху или железнодорожным путям. Оказав всю оперативную помощь, **компания «Российские Железные Дороги»** тут же включилась в реализацию программ по восстановлению затопленных территорий в рамках поручений президента и правительства.

Во время катастрофического паводка пострадали не только тысячи местных жителей, которые лишились своих домов и имущества, но и социальные объекты. Для небольших городов, расположенных вдоль Транссиба и БАМа, «РЖД» по сути - градообразующее предприятие, поэтому работы по ликвидации последствий наводнения **компания** начала максимально быстро, используя все возможности.

ОЛЕГ БЕЛОЗЁРОВ (ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР - ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВЛЕНИЯ ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»): Тогда были события, наводнение, и мы как железнодорожники сразу же включились в работу. Был промежуток времени, когда только железнодорожным транспортом можно было доставить и продукты, и осуществить перевозку. Мы запускали и дополнительное пригородное движение.

КОР: С осени 2019 года начался активный процесс восстановления и возвращения к привычной жизни пострадавших районов. В городе Тулун компания построила три 25-квартирных дома. А сегодня новоселье празднуют в соседнем с Тулуном городе Нижнеудинске. Здесь тоже построили такую же пятиэтажку.

ОЛЕГ БЕЛОЗЁРОВ (ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР - ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВЛЕНИЯ ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»): Ключи, поздравляю. Все, все... становитесь.

КОР: Жаргал говорит, ему выпал счастливый билет. Он с семьей переехал в Нижнеудинск из Улан-Удэ ровно год назад. Отучился на помощника машиниста и теперь работают на местной железнодорожной станции. О том, что так быстро получит служебное жилье, Жаргал даже не мечтал. Еще вчера он встречал нас в старой квартире, которую семья снимала.

ЖАРГАЛ УХИНОВ (ПОМОЩНИК МАШИНИСТА): Мы про квартиру, про дом вообще не знали так-то. Ну, приехали работать, ну вот, и нам сказали вот недавно, что вот служебные квартиры предоставляют. Очень-очень рады, да.

УЧАСТНИЦА СЮЖЕТА: Конечно, неожиданно для нас. Вот с того момента, как сообщили, для нас такой прям волнительный момент был. И радости, конечно, не было предела.

КОР: Во всех квартирах сделан ремонт, есть бытовая техника и мебель. Кроме строительства жилья, РЖД в сотрудничестве с местными властями участвует в возведении школы в городе Тулун и нескольких важных социальных объектов в Нижнеудинске.

ИГОРЬ КОБЗЕВ (ГУБЕРНАТОР ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ): Очень много проектов вместе с компанией «РЖД». Я сегодня еще хочу анонсировать еще один проект, мы с Олегом Валентиновичем договорились, что мы будем строить теперь такой же дом для работников социальной сферы, медицины, медицинских работников.

КОР: В рамках развития БАМа и Транссиба на Байкальской природной территории до 2024 года предусмотрена реконструкция и строительство 108 объектов железнодорожной инфраструктуры, и ровно половина из них находится в границах Байкальского заповедника.

(видеосюжет)

КОР: Работы около Байкала проходят под пристальным вниманием общественности и экологов, а контроль осуществляется на уровне правительственной комиссии. Служба экологического мониторинга выезжает на место еще до начала работ, чтобы потом сравнить показатели. И если есть нарушения, тут же сообщить о них.

МИХАИЛ ЛОПАЕВ (НАЧАЛЬНИК ЭКОЛОГИЧЕСКОГО ВАГОНА-ЛАБОРАТОРИИ ЦЕНТРА ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ ВОСТОЧНО-СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ): Мы приехали проводить замеры в соответствии с утвержденным графиком контроля на границе строительных площадок и Прибайкальского национального парка. То есть оценить влияние вот этого строительного объекта на окружающую среду. В частности производятся замер и содержание загрязняющих веществ в атмосферном воздухе и уровень шумового воздействия.

КОР: Развитие железных дорог восточного полигона для «РЖД» сейчас ключевая задача. Реконструкция позволит значительно увеличить объем грузоперевозок и создать новые рабочие места. А специально созданная служба экологического мониторинга позволит сделать все это не навредив природе Байкала.

Александр Коневич, Андрей Бильдянов, Андрей Мельников. «Телекомпания НТВ». Иркутская область.

ГТРК КАЛМЫКИЯ, 05.02.2021 10:40; В РЕГИОНЕ ПРОИЗОШЛИ ЗНАЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖИТЕЛЬНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В СРАВНЕНИИ С ПРЕДЫДУЩИМИ ГОДАМИ

Такое мнение высказал на встрече с Главой Калмыкии Бату Хасиковым руководитель **Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Виктор Басаргин**, в частности, в сфере сохранности автомобильных дорог. Сейчас в регионе ведется работа по улучшению технической базы. Во взаимодействии с Южным межрегиональным управлением **Ространснадзора** контролируется проезд тяжеловесного транспорта. Отремонтировано дорожное полотно под динамическими весами и на контрольных площадках двух стационарных пунктов. На автодорогах Яшкуль-Комсомольск-Артезиан и «Элиста-Арзгир-Минеральные воды».

По нацпроекту «Безопасные и качественные дороги» в 2021 году запланирована установка трех автоматических пунктов весогабаритного контроля. А на трассах с большим трафиком будут проводиться рейдовые мероприятия по межрегиональным регулярным перевозкам. Затронули и совершенствование транспортного обслуживания, в том числе системе пассажирских перевозок общественным транспортом.

Следите за новостями в Instagram!

<https://vesti-kalmykia.ru/news/v-regione-proizoshli-znachitelnye-polozhitelnye-izmeneniya-v-sravnenii-s-predydushchimi-godami>

ИА 1-LINE (1LINE.INFO), 06.02.2021 06:47; В КРАСНОЯРСКОМ КРАЕ РЕЧНИКИ ОТМЕТИЛИ 90-ЛЕТИЕ ПАРОХОДСТВА

Самостоятельное предприятие, объединившее весь енисейский флот, было образовано в результате выделения из состава Западно-Сибирского пароходства 5 февраля 1931 года - незадолго до создания Красноярского края.

«Кажется неслучайным, что Красноярский край и Пароходство исторические ровесники. Ведь изначально - именно река дала жизнь и объединила людей на всех берегах нашей земли. И по сей день судоходство остается залогом развития и жизнеобеспечения большой территории Красноярского края, - отметил в своем поздравлении председатель правительства Красноярского края Юрий Лапшин. - Отрадно видеть, как речники, сохраняя многолетние традиции и опыт, меняются в ногу со временем. Расширяется и обновляется флот, внедряются новые технологии навигации, модернизируется портовая инфраструктура, растут объемы и номенклатура перевезенных грузов. Енисейское речное пароходство было и остается надежным партнером края во многих инвестиционных, инфраструктурных и социальных проектах, организации Северного завоза».

Отметив важные совместные свершения речников, всех жителей края и представителей других профессий в истории региона, Юрий Лапшин обратил внимание юбиляров на то, что у нас всех впереди. У Красноярского края амбициозные планы запуска новых инвестиционных проектов, КИП «Енисейская Сибирь» предполагает освоение многих месторождений на севере края. Это значит, что снова потребуются помощь и опыт речного флота в доставке грузов на строительные площадки и в перевозке новых видов продукции. Речники и портовики уже включились в эту работу, помогая с доставкой материалов на строительство моста в районе поселка Высокогорский. А по Ангаре в навигацию уже ходят суда с грузами новых месторождений.

«Бескрайние перспективы открывает перед Пароходством освоение Арктики и возрождение Северного морского пути. Серьезные задачи поставлены государством в рамках национальных проектов **комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**. Внушительные планы заявляет «Норильский никель», запускается «Серный проект». В активную фазу входит нефтяной проект «Восток-Ойл» на Таймыре, - описал широкий «фронт работ» председатель правительства края. - Рассчитываем на поддержку и квалификацию наших речников! Уверены - в тесном взаимодействии нам не страшны шторма, накат волны, пороги и шивера!»

<https://1line.info/news/transport/v-krasnoyarskom-krae-rechniki-otmetili-90-letie-parokhodstva.html>