



Ежедневный мониторинг СМИ

18 ФЕВРАЛЯ 2021

СОДЕРЖАНИЕ

ПРАЙМ; 2021.02.17; РФ ПЛАНИРУЕТ К 2030 Г ОРГАНИЗОВАТЬ КРУГЛОГОДИЧНУЮ НАВИГАЦИЮ В КАСПИЙСКОМ И ЧЕРНОМ МОРЯХ.....	4
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.02.18; ВОДЕ ПОДНИМУТ УРОВЕНЬ; МИНТРАНС НАЧНЕТ РАБОТЫ ПО УЛУЧШЕНИЮ УСЛОВИЙ СУДОХОДСТВА НА ВОЛГЕ	4
ИНТЕРФАКС; 2021.02.17; МИНСК ОПАСАЕТСЯ СРЫВА ПОДПИСАНИЯ СОГЛАШЕНИЯ О ПЕРЕВАЛКЕ НЕФТЕПРОДУКТОВ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ РФ	5
ИНТЕРФАКС; 2021.02.17; ВЛАСТИ ЛЕНОБЛАСТИ ОБСУДЯТ С ОПЕРАТОРАМИ ПОРТОВ ПЕРЕОРИЕНТАЦИЮ БЕЛОРУССКИХ ГРУЗОВ	6
ПРАВДА УРФО; 2021.02.17; ДЕПУТАТЫ ДУМЫ ХМАО ПОПРОСЯТ У МИНТРАНСА ДЕНЬГИ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЫ.....	6
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.02.18; ТОРГОВО-ЛОГИСТИЧЕСКИМ ЦЕНТРАМ ПРОПИСАЛИ САМООКУПАЕМОСТЬ; В ВЕДОМСТВЕННОМ ПРОЕКТЕ ДЕНЕГ НА НИХ НЕ НАШЛОСЬ	7
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.02.17; УКАЗАТЕЛЬНЫЕ ВЫСТУПЛЕНИЯ; В МВД, МИНТРАНСЕ, РОСАВТОДОРЕ И МАДИ СПОРЯТ, КАКОЙ ДОЛЖНА БЫТЬ ТАБЛИЧКА «ФОТОВИДЕОФИКСАЦИЯ».....	8
РБК; ВИКТОРИЯ ПОЛЯКОВА, ЕВГЕНИЯ ЛЕБЕДЕВА; 2021.02.17; МИНТРАНС И РОСАВТОДОР ВЫСТУПИЛИ ПРОТИВ ПОЯВЛЕНИЯ НОВОГО ДОРОЖНОГО ЗНАКА	10
РБК; ВЛАДИСЛАВ СКОБЕЛЕВ, РОМАН КИРЬЯНОВ, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2021.02.17; ЛИЦО КАК ПОСАДОЧНЫЙ ЭТАЛОН; МИНТРАНС РАЗРАБОТАЛ ГРАФИК ВНЕДРЕНИЯ БИОМЕТРИИ В ОТЕЧЕСТВЕННЫХ АЭРОПОРТАХ.....	11
КОММЕРСАНТЬ FM; 2021.02.17; БИОМЕТРИЯ ПРИСМАТРИВАЕТСЯ К АЭРОПОРТАМ; УПРОСТИТ ЛИ СИСТЕМА ИДЕНТИФИКАЦИИ ПРОЦЕСС РЕГИСТРАЦИИ НА РЕЙС	14
ИЗВЕСТИЯ; АННА УСТИНОВА; 2021.02.18; СЕТИ ПРЕДЕРЖАЩИЕ: БИЗНЕС ПРЕДУПРЕДИЛ О РИСКАХ УХУДШЕНИЯ СВЯЗИ В РЕГИОНАХ; ТАКОЕ ВОЗМОЖНО В СЛУЧАЕ ПРИНЯТИЯ ЗАКОНОПРОЕКТА О ЕДИНЫХ ТАРИФАХ НА РАЗМЕЩЕНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ ОПЕРАТОРОВ НА ГОСОБЪЕКТАХ, СЧИТАЮТ В ОТРАСЛИ.....	15
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; ВЕРА ЧЕРЕНЕВА; 2021.02.17; БАШМАКУ НАШЛИ ЗАМЕНУ; НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ ПОЯВЯТСЯ НОВЫЕ СИСТЕМЫ ТОРМОЖЕНИЯ И ЗАКРЕПЛЕНИЯ СОСТАВОВ НА УКЛОНАХ.....	17
КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2021.02.18; ТУРИСТАМ НАДОЕЛО ДОМА; ОНИ ВЕРНУЛИСЬ К ПОЕЗДКАМ.....	18
КОММЕРСАНТЬ FM; ЛИЛИЯ ГАЛЯВИЕВА; 2021.02.17; ПРАЗДНИКАМ ПОДБИРАЮТ НАПРАВЛЕНИЯ; В КАКИЕ СТРАНЫ МОЖНО УЛЕТЕТЬ С 21 ПО 23 ФЕВРАЛЯ	19
ТЕЛЕИНФОРМ; 2021.02.17; РОСАВИАЦИЯ ПОДДЕРЖАЛА ВКЛЮЧЕНИЕ В ГОСПРОГРАММУ ПРОЕКТОВ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТОВ ИРКУТСКА, КИРЕНСКА, УСТЬ-КУТА	20
АВТОРАДИО; 2021.02.17; ДОРОГИ БУДУЩЕГО: КАК ЗА 15 ЛЕТ ИЗМЕНИТСЯ ЛЕНОБЛАСТЬ.....	21

РИА НОВОСТИ; 2021.02.17; ОРЛОВ: В СФ ОБСУДИЛИ НЕ ТОЛЬКО ВОПРОСЫ РЕГИОНА, НО И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА.....	24
ТАСС; 2021.02.17; АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ НЕОБХОДИМО 12 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ 880 КМ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ – ВЛАСТИ	25
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.17; ВО ВЛАДИВОСТОКЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ БОРОДИНСКУЮ УЛИЦУ.....	26
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.17; КРАСНОДАР ОТРЕМОНТИРУЕТ 80 КМ ДОРОГ	26
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.17; У ТОМСКОГО АЭРОПОРТА «БОГАШЕВО» ПОСТРОИЛИ ПАРКОВКУ.....	27
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.02.18; ГИБДД НАКАЧИВАЕТ ШТРАФНУЮ ЭКОНОМИКУ; ДЕНЕЖНЫЙ ОБЪЕМ ВЫНЕСЕННЫХ ШТРАФОВ ВЫРОС ЕЩЕ НА 10%	27
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.02.17; ТЕХОСМОТР В ПОМОЩЬ; В 2020 ГОДУ ВЫРОСЛО ЧИСЛО ДТП ИЗ-ЗА НЕИСПРАВНЫХ МАШИН	29
ПРАЙМ; 2021.02.17; МИНТРАНС РФ ПРЕДЛАГАЕТ СОЗДАТЬ КОМИССИЮ ДЛЯ ПРОГРАММЫ ИНФРАСТРУКТУРНОГО РАЗВИТИЯ СТРАНЫ	29
ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2021.02.17; УЧЕННЫЕ ПРОДВИГАЮТ ТРАНСПОРТНЫЕ ВУЗЫ РФ.....	30
РИА НОВОСТИ; 2021.02.17; В СОВФЕДЕ ОДОБРИЛИ ЗАКОН О ЗАПРЕТЕ ВЫСАЖИВАТЬ ДЕТЕЙ-БЕЗБИЛЕТНИКОВ.....	31
КОММЕРСАНТЬ FM; 2021.02.17; ТАРИФЫ ТАКСИ УЕХАЛИ ЗА РАМКИ РЕГУЛИРОВАНИЯ; МОЖНО ЛИ ОСТАНОВИТЬ РОСТ СТОИМОСТИ ПОЕЗДОВ В НЕПОГОДУ	31
МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; АНТОН РАЗМАХНИН; 2021.02.17; НЕТ, РЕБЯТА, ВСЕ НЕ ТО; СОТРУДНИКИ ПУНКТОВ ТЕХОСМОТРА НЕ ЗНАЮТ, КАК БУДУТ ЖИТЬ С 1 МАРТА	32
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ЕЛЕНА ШУЛЕПОВА; 2021.02.17; ПЕРЕЙТИ ЛУЖУ; КАК МЕСТНАЯ ВЛАСТЬ ПЫТАЕТСЯ СОЕДИНИТЬ С БОЛЬШОЙ ЗЕМЛЕЙ ТРИ ТЫСЯЧИ ЖИТЕЛЕЙ	34
МОСКВА 24; 2021.02.17; УЗНАЮТ ПО ГОЛОСУ. ЗАЧЕМ АЭРОПОРТАМ БИОМЕТРИЯ И ЕСТЬ ЛИ РИСК ДЛЯ ПАССАЖИРОВ.....	35
REGNUM; 2021.02.17; КОМУ БИОМЕТРИЯ ЛИЦ В АЭРОПОРТАХ ДОСТАВИТ НЕУДОБСТВА?.....	37
ФЕДЕРАЛ ПРЕСС; 2021.02.17; ПСИХОТЕРАПЕВТ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ИДЕЮ МИНТРАНСА ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ БИОМЕТРИИ ВМЕСТО ОБЫЧНЫХ БИЛЕТОВ.....	37
ПРАЙМ; 2021.02.17; ВЛАСТИ НАМЕРЕНЫ ДАТЬ АВИАКОМПАНИЯМ ВТОРОЙ ТРАНС СУБСИДИЙ.....	38
ПРАЙМ; 2021.02.17; ВЛАСТИ ЯКУТИИ ПРОСЯТ ВЫДЕЛИТЬ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ КВОТЫ НА СУБСИДИРУЕМЫЕ АВИАПЕРЕЛЕТЫ	39
ТАСС; 2021.02.17; «АЗЕРБАЙДЖАНСКИЕ АВИАЛИНИИ» НАЧАЛИ ВЫПОЛНЯТЬ РЕЙСЫ БАКУ – МОСКВА – БАКУ	39
ТАСС; 2021.02.17; UTAIR СВЯЖЕТ ПРЯМЫМ РЕЙСОМ АСТРАХАНЬ И МИНЕРАЛЬНЫЕ ВОДЫ.....	40
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2021.02.17; ВЫСОТУ СТРОЯЩЕГОСЯ ГОРНОЛЫЖНОГО СКЛОНА В ТИНАО МОГУТ УМЕНЬШИТЬ ПО ТРЕБОВАНИЮ РОСАВИАЦИИ..	40
КОММЕРСАНТЬ ВОРОНЕЖ; ИРИНА ЛОБАНОВА; 2021.02.17; АЭРОПОРТ ПРИБЛИЗИЛ ЗАСТРОЙКУ; ВЛАСТЯМ ВОРОНЕЖСКОЙ ОБЛАСТИ ПРЕДСТАВЛЕН НОВЫЙ ПРОЕКТ ПРИАЭРОДРОМНОЙ ТЕРРИТОРИИ.....	40

ВОСТОК ТЕЛЕИНФОРМ; 2021.02.17; «ПОБЕДА» ОСТАЕТСЯ В БУРЯТИИ.....	42
ТАСС; 2021.02.17; СУД В ЮГРЕ ПРЕКРАТИЛ БАНКРОТСТВО КОМПАНИИ «ЮТЭЙР – ВЕРТОЛЕТНЫЕ УСЛУГИ».....	42
ПРАЙМ; 2021.02.17; ПУТИН РАСПОРЯДИЛСЯ ПЕРЕДАТЬ РЖД ИЗ ГОССОБСТВЕННОСТИ 0,1319% ОДНОЙ ИЗ КОМПАНИЙ ПО ВСМ.....	44
ТАСС; 2021.02.17; «ГАЗПРОМ НЕФТЬ» И РЖД ДОГОВОРИЛИСЬ О ЦИФРОВИЗАЦИИ РЕШЕНИЯ ДЛЯ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК.....	44
РИА НОВОСТИ; 2021.02.17; РЖД НАЧНЕТ СТРОИТЬ ГРУЗОВОЙ Ж/Д ПУТЬ ОРЕНБУРГ – СОЛЬ-ИЛЕЦК В 2022 ГОДУ.....	45
КОММЕРСАНТЪ НАУКА; 2021.02.17; ВАГОНЫ СО СМЕННЫМИ КУЗОВАМИ; В РОССИИ НАД ПОДОБНЫМ ПРОЕКТОМ УЖЕ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ РАБОТАЕТ ОБЪЕДИНЕННАЯ ВАГОННАЯ КОМПАНИЯ.....	45
КОММЕРСАНТЪ ПЕРМЬ; ЕКАТЕРИНА АРТЕМОВА; 2021.02.17; ПРИГОРОДНЫЙ МИНУС; ПАНДЕМИЯ СОКРАТИЛА ПАССАЖИРОПОТОК НА ПРИГОРОДНЫХ НАПРАВЛЕНИЯХ.....	48
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2021.02.17; ЛЕТНЯЯ ПАССАЖИРСКАЯ НАВИГАЦИЯ НА МОСКВЕ-РЕКЕ СТАРТУЕТ 24 АПРЕЛЯ.....	49

ПУБЛИКАЦИИ

ПРАЙМ; 2021.02.17; РФ ПЛАНИРУЕТ К 2030 Г ОРГАНИЗОВАТЬ КРУГЛОГОДИЧНУЮ НАВИГАЦИЮ В КАСПИЙСКОМ И ЧЕРНОМ МОРЯХ

Круглогодичную навигацию на внутренних водных путях РФ планируется к 2030 году организовать в Каспийском и Черном морях, сообщил замминистра транспорта РФ Александр Пошивай.

«Сейчас отрабатывается одна важная мысль об организации круглогодичной навигации в южных администрациях внутренних водных путей. Прежде всего, это Каспий и Черное море, Волго-Дон. К 2030 году у нас есть намерение здесь организовать круглогодичную навигацию», – сообщил Пошивай на круглом столе, прошедшем в Совете Федерации, добавив, что сперва необходим ряд технических разработок, которые впоследствии следует реализовать.

Пошивай также отметил, что организация круглогодичной навигации является одной из ключевых задач, поскольку вопрос сезонности судоходства в РФ мешает развитию внутренних водных путей страны.

«Из всех тех прорывных задач, которые стоят, она, можно сказать, самая прикладная в отношении работы мореходных путей... Когда возникает вопрос о транспортном балансе, который уже несколько десятков лет находится на слуху, вопрос сезонности однозначно мешает в развитии водных путей. Отрадно заметить, что даже в транспортной стратегии вопрос транспортного баланса уже рассматривается и у нас есть основания полагать, что вопросы переориентации грузов в целях оптимизации расходов, которые идут на содержание автодорог, и железных дорог, таким образом будут оптимизированы», – резюмировал замминистра транспорта.

На ту же тему:

<https://www.pnp.ru/economics/kruglogodichnuyu-navigaciyu-mezhdu-kaspiem-i-chyornym-morem-organizuyut-k-2030-godu.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.02.18; ВОДЕ ПОДНИМУТ УРОВЕНЬ; МИНТРАНС НАЧНЕТ РАБОТЫ ПО УЛУЧШЕНИЮ УСЛОВИЙ СУДОХОДСТВА НА ВОЛГЕ

Масштабный проект по строительству Нижегородского гидроузла запустят в этом году, сообщил заместитель министра транспорта Александр Пошивай. Благодаря гидротехническому сооружению Волга наполнится водой, и по реке вновь смогут свободно пойти крупнотоннажные суда и круизные туристические лайнеры.

Планируется в ближайшее время провести конкурсные процедуры для начала строительства объекта. «Сейчас процесс наконец-то сдвинулся. Есть убежденность в том, что Нижегородский гидроузел мы построим», – сказал Пошивай в ходе заседания за «круглым столом» в Совете Федерации.

Строительство гидроузла в районе обмеления Волги от Городца до Нижнего Новгорода обсуждали годами, изучили десяток проектов. Процесс согласования затягивался из-за возражений некоторых регионов. Они ссылались на риски затопления прибрежных территорий и предлагали другие варианты, например, углубить дно реки. В минтрансе настаивали, что проект строительства Нижегородского низконапорного гидроузла – наиболее эффективный и безопасный вариант решения проблемы обеспечения судоходства по Волге. Этот же вывод подтвердили ученые.

Меры нужно принимать срочно. Сейчас крупнотоннажные суда могут проходить обмелевший участок лишь несколько часов в сутки. А это повышает стоимость перевозки. Грузы идут по автомобильным дорогам, где возникают заторы.

Проблема обмеления затрагивает не только Волгу. Из-за ухудшения условий судоходства за последние пять лет объемы грузовых перевозок по водным путям России сократились на 18%. При этом водный транспорт – самый недорогой и экологически чистый. При этом внутренние водные пути охватывают 60 регионов, где производится 90% ВВП России. Так что пока реки не используются в полной мере, экономика теряет миллиарды рублей. Задачи по улучшению условий судоходства войдут в новый национальный проект, посвященный водным путям России. Его сейчас готовит **минтранс**.

Тем временем подготовка к строительству еще одного гидроузла – Багаевского на реке Дон идет полным ходом. «Мы сейчас закончили первый этап, будем проводить конкурсные мероприятия. Будем его строить с тем, чтобы закончить в 2025 году», – отметил Пошивай. Известны сильные игроки рынка, предусмотрено финансирование, а системных проблем, как с Нижегородским гидроузлом, нет, добавил он.

Для обеспечения регулярного притока инвестиций в обновление речной инфраструктуры в России планируется ввести плату за проход судов по рекам. Но взимать ее будут только с тех судовладельцев, которые получают дополнительные возможности перевозки грузов после улучшения условий судоходства. Плата будет взиматься пропорционально полученным дополнительным доходам, а вырученные средства пойдут на создание новых объектов инфраструктуры, отметил он.

По некоторым подсчетам, улучшение условий судоходства по рекам даст 2,7 млрд рублей дополнительных сборов налога на прибыль за счет увеличения доходности судоходных компаний.

<https://rg.ru/2021/02/17/reg-pfo/mintrans-nachnet-raboty-po-uluchsheniui-uslovij-sudohodstva-na-volge.html>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2021/02/17/reg-pfo/mintrans-planiruet-nachat-stroitelstvo-nizhegorodskogo-gidrouzla.html>

<https://rg.ru/2021/02/17/v-mintranse-nazvali-usloviia-vvedeniia-platy-za-prohod-sudov-po-rekam.html>

ИНТЕРФАКС; 2021.02.17; МИНСК ОПАСАЕТСЯ СРЫВА ПОДПИСАНИЯ СОГЛАШЕНИЯ О ПЕРЕВАЛКЕ НЕФТЕПРОДУКТОВ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ РФ

В Минске опасаются, что подписание соглашения между **Минтрансами** Беларуси и России о перевалке белорусских нефтепродуктов через порты РФ не состоится из-за позиции российских компаний-операторов портов.

«Подписание соглашения находится под угрозой срыва из-за российских компаний, которые пытаются уклониться от пакетного формата сделки. Проблема в том, что без синхронного подписания соглашения и контрактов с операторами все договоренности в этой сфере банально трансформируются в одностороннюю форму обязательств с белорусской стороны», – заявил близкий к переговорам источник с белорусской стороны. Как сообщалось, во вторник президент Беларуси Александр Лукашенко одобрил проект соглашения с Россией об организации сотрудничества в области перевозки и перевалки нефтепродуктов, предназначенных для поставки на экспорт в третьи страны, через российские морские порты.

Пресс-служба президента сообщила, что на подписание соглашения уполномочен **Минтранс** Беларуси.

Ранее **Минтранс** Беларуси подтвердил принципиальную готовность к подписанию с **Минтрансом РФ** соглашения об организации перевалки белорусских нефтепродуктов в

российских портах. Было объявлено, что технически оно может быть оформлено после 15 февраля.

«В настоящее время не готовы контракты с российскими операторами терминалов морских портов и с железнодорожным оператором, которые должны подписываться вместе с соглашением», – сообщила «Интерфаксу» пресс-секретарь белорусского **Минтранса** Анна Куриленок.

По ее словам, белорусская сторона планирует заключить договоры с операторами терминалов в Санкт-Петербурге и Усть-Луге.

Предполагается, что действие соглашения будет рассчитано до конца 2023 года с возможностью автоматического продления.

Минтранс РФ в прошлую пятницу проинформировал, что соглашение о перевалке белорусских грузов будет подписано 15 февраля. Документ подпишут **министр транспорта России Виталий Савельев** и **министр транспорта и коммуникаций Беларуси Алексей Авраменко**.

«Проект соглашения предполагает перевалку белорусскими предприятиями более 9,8 млн тонн грузов в российских портах на Балтике в 2021-2023 годах. Речь идет о таких грузах как мазут, бензин и масло. Соглашение предусматривает заключение контрактов по принципу take-or-pay (бери или плати – ИФ). В случае, если грузоотправитель обеспечивает перевалку в объеме меньше согласованного, морской терминал в любом случае получает плату за весь согласованный объем», – говорится в сообщении **Минтранса**.

Операторы морских портовых терминалов Ленинградской области и Санкт-Петербурга подтвердили готовность перевалки данных нефтепродуктов и предоставление скидок при условии заключения долгосрочных договоров, исходя из планируемого объема нефтепродуктов, отмечал российский **Минтранс**.

https://interfax.by/news/policy/ekonomicheskaya_politika/1291931/

ИНТЕРФАКС; 2021.02.17; ВЛАСТИ ЛЕНОБЛАСТИ ОБСУДЯТ С ОПЕРАТОРАМИ ПОРТОВ ПЕРЕОРИЕНТАЦИЮ БЕЛОРУССКИХ ГРУЗОВ

Правительство Ленинградской области планирует провести встречу с владельцами портовых терминалов региона и обсудить планы по переориентации белорусских грузов на российские порты, сообщила **пресс-служба** администрации Ленобласти.

«Мы в ближайшее время проведем в правительстве встречу с владельцами терминалов и обсудим планы. Пока речь идет о нефтеналивных грузах и минеральных удобрениях», – цитирует **пресс-служба** губернатора Александр Дрозденко.

Губернатор отметил, что поставлена точка в вопросе перевода белорусских грузов на ленинградскую землю. «Белорусские коллеги выезжали, смотрели наши портовые мощности. Еще остаются спорные моменты, например, предстоит урегулировать железнодорожные тарифы. Но главное – принципиальное решение есть», – сказал он.

ПРАВДА УРФО; 2021.02.17; ДЕПУТАТЫ ДУМЫ ХМАО ПОПРОСЯТ У МИНТРАНСА ДЕНЬГИ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЫ

Депкорпус думы ХМАО рассмотрит проект постановления, касающийся вопросов реконструкции федеральной автотрассы Р-404 «Ханты-Мансийск – Сургут – Тобольск – Тюмень» в границах автономного округа. Документ представил коллегам депутат Виктор Сысун.

Как отмечают разработчики проекта из фракции ЛДПР, материалы подготовлены в целях реализации ряда пунктов «Стратегии развития Ханты-Мансийского автономного округа – Югры до 2030 года» и включают в себя обращение к главе **Минтранса Виталию Савельеву** о выделении дополнительных средств из федерального бюджета.

Речь идет о расширении с двух до четырех полос участка автодороги от Нефтеюганска до границы ХМАО и Тюменской области. Кроме того, предполагается установка системы автоматического весового контроля транспортных средств на участке от поворота на Горноправдинск до границы с Тюменской областью и на участке перспективного северного широтного коридора «Пермь – Ивдель – Ханты-Мансийск – Томск» в 2021 году.

«Проект постановления не оказывает влияние на доходы или расходы бюджета Ханты-Мансийского автономного округа – Югры и не потребует признания утратившим силу, приостановления, изменения или принятия нормативных правовых актов ХМАО», – отмечается в пояснительной записке.

Инициативу разработчики проекта объясняют растущими транзитными транспортными потоками, а также существующей негативной статистикой ДТП. С января по конец ноября на этом участке федеральной трассы было зафиксировано 66 инцидентов, в которых погибло 17 и было ранено 98 человек. Модернизация транспортной артерии позволит значительно повысить безопасность движения.

«Постоянно увеличивающееся количество автомобилей привело к тому, что автомобильная дорога федерального значения Р-404 «Ханты-Мансийск – Сургут – Тобольск – Тюмень» практически исчерпала свою пропускную способность. Как известно, предвестником ДТП, как правило, является чрезвычайно низкая пропускная способность магистралей, приводящая к снижению уровня удобств движения, что заставляет совершать ошибки и нарушения правил дорожного движения водителями. При низкой пропускной способности дорожной сети повышается плотность движения, что приводит к заторам», – описывают существующую ситуацию авторы проекта.

<https://pravdaurfo.ru/news/197769-deputy-dumy-hmao-poprosyat-u-mintransa-dengi-na>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.02.18; ТОРГОВО-ЛОГИСТИЧЕСКИМ ЦЕНТРАМ ПРОПИСАЛИ САМООКУПАЕМОСТЬ; В ВЕДОМСТВЕННОМ ПРОЕКТЕ ДЕНЕГ НА НИХ НЕ НАШЛОСЬ

После потери федеральным проектом «Транспортно-логистические центры» своего статуса, исключения его из комплексного плана модернизации инфраструктуры и придания статуса ведомственного проекта бюджетная поддержка его не предусматривается. Все 49 млрд руб. планируемого до 2024 года объема программы должен инвестировать частный сектор. Прежние участники федерального проекта ждут уточнения предложений, а по мнению аналитиков, финансовая поддержка со стороны государства в этом вопросе не так важна, как нефинансовая, обеспечивающая ускорение проектов, которые при нынешней благоприятной конъюнктуре в массе своей выглядят окупаемыми.

В новом ведомственном проекте, в который преобразуется исключенный из комплексного плана модернизации инфраструктуры (КПМИ) федеральный проект «Транспортно-логистические центры» (ТЛЦ), не предусмотрены бюджетные инвестиции. Все вложения в проект объемом 49 млрд руб. до 2024 года включительно лягут на частных инвесторов. Это следует из проекта ВП ТЛЦ, который сейчас формирует **Минтранс** для последующего включения в госпрограмму «Развитие транспортной системы» («Ъ» ознакомился с частью проекта).

В Минтрансе «Ъ» подтвердили, что бюджетная поддержка не предусмотрена. Ранее, в бытность этого набора мероприятий частью КПМИ, предполагалось, что бюджет даст 9,96 млрд руб., а бизнес – 35,9 млрд руб.

Telegram-канал «Майский указ», ведущий, в частности, мониторинг кассового исполнения мероприятий **нацпроектов**, получил и опубликовал ответ **Минтранса** по ФП ТЛЦ, свидетельствующий о том, что кассовое исполнение составило 0%. Впрочем, из него следует, что по паспорту ФП бюджетные деньги на создание опорной сети ТЛЦ и не

предусматривались. В Минтрансе “Ъ” пояснили, что все 9,96 млрд распределены на реализацию второй и третьей задач ФП ТЛЦ – формирование единой цифровой транспортно-логистической среды и развитие международных транспортных коридоров. Сейчас они в ведомственный проект не входят.

Как пояснили “Ъ” в Минтрансе, значительную роль в реализации проекта играет не наличие частных инвесторов, «а государственная поддержка, в том числе нефинансовая». В настоящее время только на трех из 19 ТЛЦ, указанных в проекте паспорта ВП, отсутствуют инвесторы, говорят в министерстве. «Кроме того, уже есть инвесторы проектов строительства ТЛЦ в Уфе и Красноярске, – отмечают в Минтрансе. – Они будут отражены в паспорте проекта позднее».

В «Трансконтейнере», вовлеченном в три проекта ФП ТЛЦ – Клещиха (Новосибирск), Сидельниково (Екатеринбург) и Шушары (Петербург), – “Ъ” сообщили, что по Клещихе продолжают работы на контейнерном терминале в рамках утвержденных корпоративных решений. «По Екатеринбургу и Петербургу мы готовы продолжать участие в проектах при условии, если местные власти и ОАО РЖД подтвердят свои обязательства по развитию этих проектов», – сообщили в «Трансконтейнере». Во Freight Village RU сообщили, что в период действия ФП было подписано соглашение о взаимодействии с Минтрансом, ОАО РЖД и правительством Калужской области по ТЛЦ в Ворсино, и, учитывая, что в ведомственном проекте стороны не поменялись, «есть вполне обоснованные ожидания, что все обязательства будут исполнены».

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что в условиях динамичного роста железнодорожных контейнерных перевозок и ускорения развития электронной торговли проекты ТЛЦ в основном характеризуются хорошей экономикой. Более сложны проекты, связанные с редевелопментом городских территорий, но и они вполне реализуемы за счет частных инвесторов. С другой стороны, отмечает эксперт, содействовать инвесторам можно за счет регуляторной поддержки в контексте землеотводов, коммуникаций и другой инфраструктуры. Если говорить о железнодорожных подходах, говорит господин Бурмистров, ключевой вызов для ОАО РЖД – в том, что крупные оптово-распределительные центры, такие как, например, у «Росагромаркета», сегодня строятся без привязки к железной дороге. Она не рассматривается как инструмент доставки «точно в срок», поскольку требуемый уровень точности доставки в распределительные центры сетей исчисляется даже не в часах, а в минутах. Поэтому остается вопрос, говорит он, как и за счет каких механизмов поддержки ОАО РЖД сможет сделать железную дорогу более привлекательной для торговых сетей и крупных поставщиков, которые сейчас используют автотранспорт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4694260>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.02.17; УКАЗАТЕЛЬНЫЕ ВЫСТУПЛЕНИЯ; В МВД, МИНТРАНСЕ, РОСАВТОДОРЕ И МАДИ СПОРЯТ, КАКОЙ ДОЛЖНА БЫТЬ ТАБЛИЧКА «ФОТОВИДЕОФИКСАЦИЯ»

Новые знаки, указывающие водителям зону контроля камер, скорее всего, не появятся на российских дорогах. Такая возможность анонсирована в новых ПДД, но Минтранс, Росавтодор и ассоциация РАДОР, выяснил “Ъ”, не считают правильным тратить деньги на замену более чем 15 тыс. черно-белых табличек «Фотовидеофиксация» по всей стране. Научный центр безопасности движения МВД и институт МАДИ настаивают на введении нового знака. Решение примет Росстандарт. Экономия неуместна, считают в Госдуме, ведь государство выделяет на дороги более 11 трлн руб. в рамках обновленного нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги».

Для обозначения дорожных камер используется табличка 8.23 «Фотовидеофиксация» (чаще всего со знаком «Ограничение скорости»). В 2019 году Владимир Путин поручил правительству переработать требования к обозначению комплексов. «Цель их (камер. –

“Ъ”) установки – снижение аварийности и травматизма на дорогах, сохранение жизни людей, – заявил тогда президент. – Не нужно эти камеры, особенно на опасных участках, специально скрывать и прятать».

31 декабря 2020 года правительство приняло поправки к ПДД. С 1 марта по 1 сентября будет действовать переходный период: регионам разрешат использовать как старую табличку 8.23, так и новый знак 6.22 «Фотовидеофиксация».

Последний предписано устанавливать за городом за 150–300 м до зоны контроля, в населенном пункте – на въезде в него.

После 1 сентября можно будет применять только новый знак, но требуется утвердить его внешний вид. Росстандарт до 1 марта внесет поправки в ГОСТ 52289 и 52290 (общие требования и правила применения знаков). Документы готовят технический комитет по стандартизации №278 (ТК 278) «Безопасность дорожного движения» и Российский дорожный научно-исследовательский институт (РосдорНИИ).

Как выяснил “Ъ”, входящий в ТК Научный центр безопасности дорожного движения (НЦ БДД) МВД настаивает на введении нового указателя – синего квадрата с изображением камеры внутри (по аналогии с указателями «Место для разворота», «Рекомендуемая скорость» и прочими информационными знаками). Этот подход разделяют и в МАДИ. «Таблички замечают далеко не все участники движения, особенно на фоне постоянного уплотнения транспортного потока, повышения конфликтности, – объяснил “Ъ” профессор МАДИ, член ТК 278 Султан Жанказиев. – Чем заметнее будет знак, тем выше будет его профилактическая функция и меньше риск возникновения конфликтной ситуации».

Новый указатель должен выглядеть так же, как табличка, считают в **Минтрансе**, **Росавтодоре**.

«Использование варианта НЦ БДД потребует значительных затрат, связанных с изготовлением, демонтажем старых и монтажом новых знаков», – пояснили “Ъ” в **Минтрансе**. По оценкам ассоциации территориальных органов управления автодорогами РАДОР, в РФ установлено более 15 тыс. стационарных камер, и каждая снабжена табличкой. «В существующих условиях менять одно на другое, тратить деньги смысла не видим», – говорит гендиректор РАДОР Игорь Старыгин. Новый знак 6.22 также можно использовать в «различных типоразмерах», что позволит обеспечить «его достаточную видимость», подчеркнули в **Минтрансе**, а также применять в качестве временного знака на желтом фоне при дорожном ремонте. У белой пленки (которой покрывается табличка) в 15–20 раз выше коэффициент световозвращения, чем у синей. Водители уже привыкли к табличкам, резюмируют в **Минтрансе**, а введение нового знака «потребует проведения кампаний по доведению до водителей информации о его назначении». В ГИБДД России, по данным “Ъ”, позицию **Минтранса** разделяют.

«Варианты изменений в ГОСТы находятся на стадии обсуждения, окончательное решение будет принято в ближайшее время», – заявили “Ъ” в **пресс-службе** РосдорНИИ. Заключительное решение принимает секретариат ТК, направляя проект документа в Росстандарт.

В Москве установлено около 1 тыс. табличек «Фотовидеофиксация», рассказали “Ъ” в столичном ЦОДД, организация «прорабатывает возможность» сохранения их на дорожной сети.

«Какое решение примут, таких рекомендаций мы и будем придерживаться», – заявили “Ъ” в ЦОДД. «В подавляющем большинстве случаев не потребуется проведения дополнительных работ по замене существующих знаков», – пояснили в **Росавтодоре**.

Поскольку новый знак можно устанавливать самостоятельно (без привязки к другому указателю), он должен быть хорошо виден, говорит эксперт по системам фотовидеофиксации Григорий Шухман. «Форматы и размеры знаков разных групп сделаны единообразными именно для интуитивного понимания их назначения», – поясняет эксперт. Оптимальный вариант, по мнению господина Шухмана, – синий квадрат

с белым рисунком. Лучше подойдет большой желтый прямоугольный знак, считает член комитета Госдумы по транспорту Александр Васильев, но сначала надо провести тесты на восприятие водителями. «Затраты на таблички по сравнению со стоимостью одной камеры составляют копейки», – уточнил он. В рамках обновленного национального проекта «**Безопасные и качественные автодороги**» до 2030 года (заключительная версия документа не опубликована), напоминает господин Васильев, на ремонт дорожной сети, дорожную инфраструктуру и безопасность движения выделяется более 11 трлн руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4693561>

РБК; ВИКТОРИЯ ПОЛЯКОВА, ЕВГЕНИЯ ЛЕБЕДЕВА; 2021.02.17; МИНТРАНС И РОСАВТОДОР ВЫСТУПИЛИ ПРОТИВ ПОЯВЛЕНИЯ НОВОГО ДОРОЖНОГО ЗНАКА

В МВД и МАДИ выступили за новый вид знака «Фотовидеофиксация»: камеру хотят изобразить на синем фоне, сообщил «Коммерсантъ». **Минтранс** и **Росавтодор** идею заменить черно-белые таблички раскритиковали.

Минтранс, **Росавтодор**, научный центр безопасности движения МВД и институт МАДИ поспорили о необходимости введения нового знака «Фотовидеофиксация», сообщил «Коммерсантъ».

С 1 марта в России в соответствии с поправками в ПДД, принятыми правительством, должен появиться новый дорожный знак – «Фотовидеофиксация». Он заменит действующий указатель с камерой на белом или желтом фоне.

Полностью перейти на новый знак регионы должны до 1 сентября. За городом новый знак будут устанавливать за 150–300 м до начала зоны контроля, в населенном пункте – на въезде в него.

После 1 сентября можно будет использовать только новый знак, однако его внешний вид еще не утвержден. Поправки в ГОСТ подготовят технический комитет по стандартизации № 278 (ТК 278) «Безопасность дорожного движения» и Российский дорожный научно-исследовательский институт (РосдорНИИ). Затем их до 1 марта должен будет внести Росстандарт.

В то же время ряд профильных ведомств поспорили о том, нужно ли менять внешний вид дорожного знака. Так, входящий в ТК Научный центр безопасности дорожного движения (НЦ БДД) МВД выступил за введение нового указателя – синего квадрата с изображением камеры внутри, сообщило издание.

С этим согласились и в МАДИ. «Таблички замечают далеко не все участники движения, особенно на фоне постоянного уплотнения транспортного потока, повышения конфликтности. Чем заметнее будет знак, тем выше будет его профилактическая функция и меньше риск возникновения конфликтной ситуации», – отметил в беседе с изданием профессор МАДИ, член ТК 278 Султан Жанказиев.

В то же время в **Минтрансе** и **Росавтодоре** считают, что новый указатель должен выглядеть так же, как действующая табличка – знак с камерой на белом или желтом фоне. Смена внешнего вида указателя потребует существенных затрат на изготовление, демонтаж старых и установку новых знаков, пояснили изданию в министерстве. По оценке ассоциации территориальных органов управления автодорогами РАДОР, в России более 15 тыс. стационарных камер, каждая из которых снабжена табличкой. Глава РАДОР Игорь Старыгин заявил изданию, что в ассоциации не видят смысла «тратить деньги», меняя «одно на другое».

Кроме того, новый знак можно использовать в «различных типоразмерах», что позволит обеспечить «его достаточную видимость», а также использовать как временный знак на желтом фоне при дорожном ремонте, отметили в Минтрансе. У белой пленки, которой покрывается табличка, в 15–20 раз выше коэффициент световозвращения, чем у синей. Помимо этого, водители уже привыкли к табличкам, а

введение нового знака «потребуется проведения кампаний по доведению до водителей информации о его назначении», заключили в ведомстве. В ГИБДД России позицию **Минтранса** разделяют, сообщил «Коммерсантъ».

В **пресс-службе** РосдорНИИ изданию сообщили, что вопрос внешнего вида нового знака еще обсуждается и окончательное решение будет принято в ближайшее время.

По данным московского Центра организации дорожного движения (ЦОДД), в столице установлено около 1 тыс. табличек «Фотовидеофиксация», и организация «прорабатывает возможность» сохранить их на дорогах, пишет газета. «Какое решение примут, таких рекомендаций мы и будем придерживаться», – заявили изданию в ЦОДД. «В подавляющем большинстве случаев не потребуется проведения дополнительных работ по замене существующих знаков», – пояснили изданию в **Росавтодоре**.

РБК обратился за комментарием в **пресс-службу** МВД и **Росавтодор**.

Руководитель экспертного центра Probok.net Александр Шумский рассказал РБК, что не видит необходимости в одновременной замене знаков фотовидеофиксации. «Безусловно, знак должен быть заметным и новый знак может таким стать, но менять огромное количество знаков фотофиксации дорого и бессмысленно. Разумно ввести обновленный знак таким образом, чтобы в новых местах устанавливался он, а в старых еще могли действовать другие знаки», – подчеркнул он. По словам специалиста, одна из проблем связана с тем, что знаки часто не ставят, но штрафы водителям все равно приходят, и оспорить их может быть крайне сложно. «В городе каждые 100 м этот знак не поставит: камеры со всех сторон «смотрят» и регистрируют десятки нарушений. Москва обычно настаивает на том, что должен быть один общий знак при въезде: «камера видеофиксации». А на трассах есть большое количество опасных мест и на них, на мой взгляд, принципиально важно ставить другой знак – яркий, кричащий. Который заставил бы водителя понять, что надо притормозить», – резюмировал Шумский.

«На мой взгляд, рядом с комплексом видеофиксации должно быть как можно больше предупреждений, не лишними будут дублирующие знаки, разметка. Особенно если в этих местах часто нарушают. Раз часто нарушают – значит, недостаточно предупреждены о том, что работает фотовидеофиксация. Если мы предположим, что видеофиксация у нас будет на 100% дорог, то, естественно, у нас и скоростной режим будут соблюдать в 100% случаев», – сообщил РБК заместитель председателя комиссии по безопасности и взаимодействию с ОНК Общественной палаты Александр Холодов.

Поправки к ПДД, в соответствии с которыми в России должен появиться новый знак «Фотовидеофиксация», правительство приняло в связи с поручением президента **Владимира Путина**. В июне 2019 года он потребовал переработать требования к обозначению комплексов. «Не нужно эти камеры на опасных участках специально скрывать и прятать. В этом случае происходит прямая подмена смысла всех этих мероприятий. Вместо того чтобы дисциплинировать водителей, их просто подводят под штраф, а это не самоцель, это средство достижения нужного нам результата», – заявил он.

<https://www.rbc.ru/society/17/02/2021/602cf4c49a79470cae812a2a>

РБК; ВЛАДИСЛАВ СКОБЕЛЕВ, РОМАН КИРЬЯНОВ, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2021.02.17; ЛИЦО КАК ПОСАДОЧНЫЙ ЭТАЛОН; МИНТРАНС РАЗРАБОТАЛ ГРАФИК ВНЕДРЕНИЯ БИОМЕТРИИ В ОТЕЧЕСТВЕННЫХ АЭРОПОРТАХ

К концу 2023 года биометрическая идентификация при прохождении предполетных процедур должна появиться в 6% российских аэропортов, рассчитывает **Минтранс**. Но внедрение может быть и масштабнее, если ведомство найдет финансирование

О том, что к концу 2023 года 6% российских аэропортов должны будут использовать биометрию для идентификации пассажиров и искусственный интеллект при обработке данных «для упрощения транспортных процедур», говорится в опубликованной программе цифровой трансформации **Минтранса**. Если у министерства получится найти

дополнительное финансирование (реализовать так называемый сценарий развития), показатель должен достичь 15%.

На конец 2019 года в России было 202 аэропорта: 78 международных, 89 федерального значения, четыре с пассажиропотоком до 10 млн человек в год и 31 – до 1 млн человек в год, приводятся в документе данные **Росавиации**. То есть если к концу отчетного периода число аэропортов не изменится (сам **Минтранс** публично данных по развитию аэропортовой инфраструктуры на этот временной диапазон не давал), то к началу 2024 года система должна быть внедрена не менее чем в 12 аэропортах в базовом сценарии и в 30, если появятся дополнительные средства.

Для использования технологий оператор аэропорта должен будет заключать соглашение об информационном взаимодействии с оператором Единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ). Будет ли как-то влиять размер аэропорта по объему пассажиропотока для внедрения систем, в документах **Минтранса** не указано.

Расходы конкретно на оснащение биометрией аэропортов в программе не указаны, но на развитие ЕГИС ОТБ предусмотрены 585,2 млн руб. из бюджета, а при реализации «сценария развития» потребуется еще 3,8 млрд руб. Всего на реализацию программы цифровой трансформации министерство намерено потратить 8,7 млрд руб., размер необходимого дополнительного финансирования оценен еще в 12,7 млрд руб.

Что такое программа цифровой трансформации

Российские ведомства должны создать программы собственной цифровой трансформации в соответствии с октябрьским постановлением правительства. Экспертизу этих программ проводит Минцифры, а правительство использует документы в том числе при составлении рейтинга цифровой трансформации ведомств. В январе этого года **вице-премьер** Дмитрий Чернышенко объявил, что более 15% отвечающих за цифровую трансформацию заместителей глав ведомств будут заменены из-за неудовлетворительных результатов работы.

Как внедряют биометрию

С 2018 года в России работает Единая биометрическая система (ЕБС), куда можно загрузить фото своего лица и запись голоса, чтобы с их помощью вместо паспорта подтверждать личность для получения цифровых услуг. Оператором системы является «Ростелеком». Изначально с помощью ЕБС можно было открывать счета, вклады и получать кредиты, в прошлом году в тестовом режиме ее начали применять при проведении экзаменов в Уральском федеральном университете им. Б.Н. Ельцина, для оплаты в сети кофеен Coffee Bean и др. В декабре 2020 года **президент России Владимир Путин** подписал закон о расширении использования ЕБС, с ее помощью можно будет дистанционно заключать договоры на оказание услуг связи, участвовать в судебных заседаниях и др.

Представитель Минтранса не стал комментировать содержание программы цифровой трансформации, указав, что планы еще могут поменяться в зависимости от финальной версии разрабатываемой сейчас ведомством транспортной стратегии до 2035 года. Представитель «Ростелекома» отказался комментировать, обращались ли к нему какие-либо аэропорты с предложением внедрить у себя систему.

По словам источника РБК на рынке биометрии, сейчас переговоры о внедрении системы распознавания лиц ведут по меньшей мере пять аэропортов за пределами столичного региона, из них два будут подключены к этой системе в ближайшее время. Он отметил, что ранее **Минтранс** для идентификации пассажиров рассматривал вариант использования отпечатков пальцев, однако в связи с пандемией коронавируса предпочтение отдали бесконтактным методам.

Чтобы получить возможность использовать новые системы, гражданину России нужно будет сдать данные в ЕБС в одном из отделений банков, а также дать согласие на использование биометрии в конкретных целях.

Зачем технологии аэропортам

О внедрении системы биометрии столичные аэропорты задумались еще в 2019 году. Тогда Домодедово объявило о внедрении автоматизированных турникетов (eGate) на выходах на посадку. Пассажиры получили возможность самостоятельно сканировать 2D-штрих-код и QR-код на бумажном или электронном носителе для прохождения в международную галерею вылета или на борт воздушного судна. В феврале 2020 года аэропорт анонсировал внедрение контроля пассажиров по биометрии лица уже в 2021 году, рассказывал тогда представитель Домодедово. С конца 2019 года тестирование кабинок идентификации личности по биометрии при пересечении границы началось в Шереметьево.

Представитель **пресс-службы** Международного аэропорта Шереметьево пояснил РБК, что они пока используют обработку биометрических данных для обеспечения транспортной и авиационной безопасности и «ведут разработку ряда проектов для внедрения этих технологий при обслуживании пассажиров». Но без внесения изменений в «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов...» нельзя будет отказаться от использования посадочного талона и паспорта в аэропорту и пропускать людей на рейсы «по лицу», предупредил он.

Как сообщил представитель **пресс-службы** аэропорта Домодедово, **Минтранс** разработал проект приказа, который уточняет порядок применения электронного посадочного талона и вводит возможность биометрической идентификации личности при проведении предполетного досмотра. «Реализация этой инициативы позволит использовать биометрию при прохождении всех этапов пассажирского контроля», – считает он. «Увеличение числа пассажиров, обслуживаемых в аэропортах с использованием биометрических данных, повысит уровень транспортной безопасности. Система позволит полностью автоматизировать прохождение предполетных процедур – с момента регистрации до посадки на самолет, минимизировав участие человека», – указал представитель Домодедово.

В начале 2021 года в аэропорту Пулково была установлена биометрическая система на всех контрольно-пропускных пунктах и постах при проходе в контролируемую зону для сравнения фотографии сотрудника из базы данных с изображением на видеокамере, рассказал РБК представитель оператора Пулково компании «Воздушные ворота Северной столицы». По его словам, Пулково также заинтересовано во внедрении биометрической идентификации пассажиров при прохождении предполетных формальностей.

Представитель **пресс-службы** «Аэропортов Юга» рассказал, что они также успешно протестировали биометрическую идентификацию на собственном персонале в аэропорту Краснодара во время пандемии. Сейчас идет отбор предложений по закупке оборудования для оснащения подобной системой всех пропускных пунктов аэропорта; когда система заработает для пассажиров, он затруднился сказать.

Представитель Внуково сообщил, что они пока не располагают подобным оборудованием, отказавшись от дальнейших комментариев. Представитель аэропорта Уфы отказался от комментариев. РБК направил запросы представителям других крупнейших аэропортов России.

По словам Дмитрия Дырмовского, гендиректора компании – разработчика решений на основе распознавания речи и лицевой биометрии ЦРТ, биометрические технологии могут использоваться для обеспечения удобства и безопасности пассажиров в аэропорту на всех этапах прохождения предполетных формальностей. «В хабах с интенсивным пассажиропотоком использование решения на базе распознавания лиц могут обеспечить ротируемость пассажиров между рейсами в наиболее короткий срок. Разработка может ускорить процесс посадки всех пассажиров, а значит, сократит время пребывания

самолета в аэропорту и снизит расходы на его размещение», – рассказал он. Сейчас все аэропорты обязаны использовать системы видеоидентификации в рамках требований транспортной безопасности для обеспечения антитеррористической защищенности транспортного объекта. «Эти системы не используются для упрощения транспортных процедур, но в перспективе одна и та же технология может использоваться как для обеспечения удобства пассажира, так и для удовлетворения требованиям транспортной безопасности», – считает глава ЦРТ.

<https://www.rbc.ru/newspaper/2021/02/17/602a97209a7947d41f3ef011>

КОММЕРСАНТЪ FM; 2021.02.17; БИОМЕТРИЯ ПРИСМАТРИВАЕТСЯ К АЭРОПОРТАМ; УПРОСТИТ ЛИ СИСТЕМА ИДЕНТИФИКАЦИИ ПРОЦЕСС РЕГИСТРАЦИИ НА РЕЙС

Минтранс планирует массово применять биометрию в аэропортах. Данные хотят использовать для идентификации пассажиров, пишет РБК со ссылкой на программу цифровой трансформации ведомства. По задумке **Минтранса** через три года биометрию должны использовать 12 российских аэропортов. Это число увеличится до 30, если найдут дополнительное финансирование.

Как будет работать система? И можно ли будет пройти регистрацию на рейс без документов? Главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров говорит, что распознавание лиц используется во многих зарубежных аэропортах. Но отказаться от паспортного контроля до сих пор невозможно.

«Уже сейчас в ряде аэропортов Евросоюза пассажиры могут проходить процедуры, не контактируя ни с одним человеком, в некоторых случаях даже без очереди.

Это создается для упрощения процедур, ускорения прохождения пассажиров через все формальности, ну и, конечно же, для экономической эффективности, потому что самое дорогое – это сотрудники.

А сейчас в ситуации пандемии и в постпандемический период, конечно же, встает вопрос снижения количества контактов человека с человеком.

Я не знаю, какой именно вариант будет выбран Российской Федерацией, те системы, с которыми я знаком, предполагают наличие человека и паспорта в руках. То есть пассажир прикладывает идентифицирующий личность документ к сканеру, затем система распознает его по изображению лица, может быть, по отпечатку пальца или даже голосу и пропускает. Так работает схема не только для входа в чистую зону аэропорта, но и для такого важного участка, как переход через границу – он тоже может быть осуществлен в полностью автоматическом режиме. К сожалению, я думаю, что для небольших аэропортов это приведет к серьезным тратам, которые они вряд ли смогут себе позволить. И я не думаю, что государство готово будет проинвестировать это в таких больших масштабах», – отмечает Гусаров.

Предполагается, что сначала пассажир должен будет сдать свои данные в единую биометрическую систему, которой управляет «Ростелеком», и разрешить аэропортам использовать эту информацию. Однако, россияне пока неохотно делятся биометрией, признает заместитель директора компании «Битрикс24» Сергей Кулешов. Кроме того, внедрение системы могут замедлить масочный режим и высокая стоимость оборудования. «Много всяких факторов. Главный сейчас – требование носить маски, которое сводит на нет все возможности биометрии. Непонятно пока, в какие сроки мы сможем отказаться от них. Я думаю, что это будет небыстро. Понятно, что в аэропорту, скорее всего, будет использоваться биометрия, связанная с распознаванием лица, с довольно высокой точностью при наличии хорошего оборудования.

Имея камеры высокого разрешения и официальное сканирующее оборудование, можно получить точность в 98-99% – это более чем достаточно для такого рода контроля.

Стоимость оценить здесь довольно сложно, потому что оборудование сейчас не очень распространено, закупки довольно большие, емкие – это явно существенные затраты.

Биометрии не очень доверяют, это связано со многими факторами, в том числе с довольно громкими утечками из государственных служб.

Люди в принципе довольно настороженно к этому относятся. Постепенно пассажиры будут переходить на подобную систему прохождения контроля, как это было с электронными посадочными талонами, будут привыкать к тому, что проще один раз сдать свои данные и впоследствии пользоваться разными сервисами, в том числе быстрее проходить контроль аэропорта. Потребуется довольно большая просветительская работа относительно того, насколько это удобно, просто и безопасно».

Биометрические системы сейчас тестируют в нескольких столичных аэропортах. В Домодедово говорили, что ввести контроль пассажиров по изображению лица можно уже в 2021 году. А в Шереметьево планируют ввести специальные кабинки, где личность пассажира будут подтверждать автоматически.

<https://www.kommersant.ru/doc/4694041>

ИЗВЕСТИЯ; АННА УСТИНОВА; 2021.02.18; СЕТИ ПРЕДЕРЖАЮЩИЕ: БИЗНЕС ПРЕДУПРЕДИЛ О РИСКАХ УХУДШЕНИЯ СВЯЗИ В РЕГИОНАХ; ТАКОЕ ВОЗМОЖНО В СЛУЧАЕ ПРИНЯТИЯ ЗАКОНОПРОЕКТА О ЕДИНЫХ ТАРИФАХ НА РАЗМЕЩЕНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ ОПЕРАТОРОВ НА ГОСОБЪЕКТАХ, СЧИТАЮТ В ОТРАСЛИ

Небольшие операторы предупредили Федеральную антимонопольную службу (ФАС) о вероятном ухудшении сервиса для абонентов в отдаленных населенных пунктах. Об этом сказано в письме Ассоциации операторов телефонной связи (АОТС) в ведомство, с которым ознакомились «Известия». Бизнес увидел риски в установлении предельных тарифов на размещение оборудования связи на объектах муниципальной и государственности, а также на опорах ЛЭП и наружного освещения. Подразумевающий эти меры законопроект ранее разработала ФАС. В отрасли считают, что мелким операторам станет экономически невыгодно работать в малых населенных пунктах, а крупные игроки не захотят «заходить» из-за нескольких десятков абонентов. В то же время крупные операторы настаивают, что разумное регулирование необходимо.

Нуждается в оплате

В конце декабря 2020-го ФАС по поручению **президента России** подготовила законопроект, который вводит максимальный уровень тарифов для размещения оборудования связи операторов. Речь о допуске к объектам, находящимся в государственной и муниципальной собственности, а также к опорам воздушных линий электропередачи и наружного освещения.

Сейчас методика расчета тарифа не установлена и цены могут отличаться в разы, пояснили «Известиям» в **пресс-службе** ФАС. Например, плата за размещение линий связи на опорах линий электропередачи варьируется примерно от 15 до 1,5 тыс. рублей в месяц за одну опору.

Определить тарифы должны отраслевые министерства. Еще в декабре 2014 года Минэнерго, **Минтранс** и Минцифры поручили разработать и утвердить требования к специальным и сопряженным объектам инфраструктуры, но документы до сих пор отсутствуют, сказали в ФАС.

Законопроект антимонопольной службы предусматривает замену права собственника на обязанность взимать плату за размещение оборудования, сказано в обращении АОТС в ведомство. Кроме того, в документе не указаны принципы расчета тарифов и порядок действий органов власти, подчеркнули в ассоциации. Пока что во многих населенных пунктах собственники позволяют операторам безвозмездно пользоваться их имуществом

для размещения сетей связи, так как понимают, что такая плата увеличивает стоимость услуг, сказано в письме в ФАС.

– Хотя сама постановка вопроса о едином подходе к тарифам на оплату пользования инфраструктурой верна, в сельской местности такое условие теряет всякий экономический смысл, и на прокладку кабеля дальше у мелких операторов денег не остается, – объяснил гендиректор АОТС Сергей Ефимов.

Если законопроект будет принят в предложенном виде, есть риск, что небольшие операторы уйдут с телеком-рынка, сказал он. А это может повлечь ухудшение качества связи в отдаленных населенных пунктах, ведь к «неудобному» пользователю крупный оператор вообще может не потянуть кабель, пояснил Сергей Ефимов.

Сейчас небольшие операторы и так находятся под давлением собственников объектов муниципальной, государственной собственности, опор ЛЭП и наружного освещения и в любой момент могут уйти с рынка оказания услуг связи, согласен президент Ассоциации компаний связи Алексей Стуров.

– Законопроект позволит отрегулировать цены на размещение, но не в предложенной редакции ФАС. Текущий вариант делает норму из упрощающей в обязывающую, – объясняет он.

В **пресс-службе** ФАС «Известиям» подтвердили получение письма АОТС. В ближайшее время ведомство сформирует итоговую позицию на все поступившие отзывы, в том числе и на ассоциации, сказали там.

Регулирование с умом

Сама идея введения единой методики расчета оплаты за пользование объектами инфраструктуры под сети связи не новая, сказал гендиректор телеком-компании «Обит» Андрей Гук. Сейчас собственники сами устанавливают размер оплаты за пользование своими объектами. Это приводит к большому разбросу в уровне тарифов и серьезным разногласиям вплоть до судебных разбирательств, сказал эксперт. У операторов возникает много вопросов и претензий к собственникам, устанавливающим завышенные расценки, пояснил он. Новый закон должен содержать подробную и прозрачную единую методику тарификации, а не ограничиваться расплывчатыми формулировками и верхней границей оплаты, считает Андрей Гук.

Введение обоснованного уровня предельных тарифов, возможно, приведет к более справедливому ценообразованию, предположил вице-президент Национальной ассоциации домовых информационно-коммуникационных сетей (НАДИКС) по правовым вопросам Михаил Пашков. В то же время нужно прояснить, кто и на каких принципах будет устанавливать тарифы на размещение сетей связи и способ их изменения в случае несогласия участников правоотношений, считает он.

Tele2 и MCN Telecom поддерживают законодательную инициативу ФАС. Проблема несправедливой стоимости аренды актуальна, так как отдельные места под размещение оборудования мобильных операторов на крышах и мачтах стоят дороже торговых площадей на центральных улицах города, сказала представитель Tele2 Дарья Колесникова. В то время как ставки аренды по рынку идут вниз, операторы имеют дело с удорожанием стоимости аренды, добавила она. Важно не только установить предельные тарифы, но и упростить допуск к размещению объектов, а также распространить инициативы на ФГУП и МУП, отметила Дарья Колесникова.

В **пресс-службе** «ЭР-Телеком Холдинга» (торговая марка «Дом.ru») согласны, что инициатива изначально направлена на решение актуальных проблем при размещении телекоммуникационной инфраструктуры. Однако подход может быть усовершенствован, а перечень объектов – расширен. Кроме того, для ряда труднодоступных регионов и объектов необходимо предусмотреть льготный или бесплатный режим размещения телекоммуникационной инфраструктуры, добавили в компании.

Законопроект вводит новые нормы регулирования ценообразования, поэтому нуждается в тщательной оценке его влияния на рынок и обсуждении со всеми заинтересованными сторонами, сказали в **пресс-службе** «Мегафона». В «Вымпелкоме» (бренд «Билайн»), МТС, «Ростелекоме» воздержались от комментариев.

<https://iz.ru/1126126/anna-ustinova/seti-prederzhashchie-biznes-predupredil-o-riskakh-ukhudsheniia-sviasi-v-regionakh>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; ВЕРА ЧЕРЕНЕВА; 2021.02.17; БАШМАКУ НАШЛИ ЗАМЕНУ; НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ ПОЯВЯТСЯ НОВЫЕ СИСТЕМЫ ТОРМОЖЕНИЯ И ЗАКРЕПЛЕНИЯ СОСТАВОВ НА УКЛОНАХ

На станции Бабаево Октябрьской магистрали (Вологодская область) до апреля будет тестироваться инновационная система торможения составов. Механизм между собой железнодорожники прозвали «стоппером», ожидается, что он придет на замену традиционному тормозному башмаку.

Вопреки стереотипам, многотонный состав не так сложно сдвинуть с места, особенно если он находится под уклоном или на него воздействует какая-нибудь сила. Но неконтролируемое перемещение поезда даже на метр-два может быть крайне опасным как для пассажиров, так и для железнодорожников. Поэтому еще с середины XIX века на станциях стали использовать так называемые тормозные башмаки. Их конструкция много раз менялась, но сам принцип работы более 150 лет оставался неизменным.

Башмак состоит из полоза, накладки, борта и ручки. Современный горочный башмак, который применяется на отечественных железных дорогах, был разработан в 1994 году. Его вес составляет 7,4 килограмма.

В принципе, тормозные башмаки эффективны, составы с места не сдвигаются. Но есть два нюанса.

Во-первых, каждый башмак нужно устанавливать вручную. То есть железнодорожнику нужно заглянуть под незакрепленный состав и установить конструкцию. Несчастных случаев в связи с использованием башмаков не было, но сейчас на железной дороге, как и во многих других сферах, внедряется принцип нулевого травматизма, когда даже возможность получения травмы должна быть исключена и присутствие человека в опасных зонах должно быть минимальным.

Вторая проблема башмаков – время. На установку конструкции уходит около 13 минут. Столько же времени нужно на демонтаж. А на один состав требуется зачастую до 20 башмаков. Это время в итоге получается золотым. Ведь если бы не установка и снятие башмаков на узловых станциях, оборот вагона можно увеличить на несколько часов, к чему железнодорожники упорно стремятся.

Четыре года назад специалисты Научно-исследовательского и проектно-конструкторского института информатизации, автоматизации и связи на железнодорожном транспорте (НИИАС) предложили альтернативу – вместо башмаков использовать домкратовидные устройства закрепления подвижного состава. Устройство было запатентовано, получило золотые медали на XXI Московском международном салоне изобретений и инновационных технологий, а также на 46-м салоне изобретений, новой техники и продукции в Женеве.

Но позитивных заключений экспертов мало, железная дорога – это объект повышенной опасности, поэтому инновацию необходимо проверять в деле. В 2016 году опытные испытания стопперов прошли в Петербурге на одной из сортировочных станций, затем началась подготовка к промышленному производству домкратовидных устройств. С 2019-го стопперы стало выпускать одно из петербургских опытно-конструкторских бюро.

Испытание готовых устройств проходило на перегоне, соединяющем петербургские станции Предпортовая и Лигово. По рельсам, где были установлены стопперы, дважды

проследовал поезд. В первом случае он прошел со скоростью 5 километров в час, во второй – разогнался до 50. Устройства выдержали все нагрузки, состав был закреплен. Главная особенность конструкции в том, что стоппер не нужно каждый раз устанавливать. Как говорят в НИИАС, устройство изначально закрепляется на рельсах с внутренней стороны, а над рельсом на высоте 5 сантиметров возвышается своеобразный «грибок» – это поршень. Когда проходит поезд и на поршень наезжает колесо, то «грибок» проваливается, а затем снова поднимается и уже фиксирует колесо. Стопперов должно быть много. Четыре закрепляют колесные пары первого вагона, у следующих вагонов фиксируются два колеса на одной оси. При такой схеме от машиниста требуется ювелирная точность при остановке состава на станции. Сама схема размещения рассчитана буквально до миллиметра, ведь разновидностей грузовых вагонов множество, и расстояния между их колесными тележками тоже неодинаковые: у хоппер-дозатора одно, у платформы-лесовоза совсем другое.

На станции Бабаево инновационные устройства находятся на седьмом пути. Всего здесь установлено 84 стоппера. Когда устройства только монтировали, все сотрудники станции, имеющие отношения к остановке составов, прошли специальное обучение.

Во время испытаний «грибки» выдерживают серьезную нагрузку. Например, средний вес состава, который прибывает на станцию Бабаево, составляет 3,3 тысячи тонн. Но в рамках испытаний на седьмой путь станции однажды пригнали поезд весом 7,5 тысячи тонн. Целые сутки маленькие «грибки»-поршни намертво удерживали его на путях.

Тестирование устройств длится уже несколько месяцев. Предварительные приемочные испытания, которые проходили в октябре прошлого года, показали – стопперы со своей задачей справляются. После Бабаево конструкцию также будут проверять на других станциях, а затем стопперы могут быть внедрены и на других станциях страны.

<https://rg.ru/2021/02/18/reg-szfo/na-zheleznyh-dorogah-poiaviatsia-novye-sistemy-tormozheniia.html>

КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2021.02.18; ТУРИСТАМ НАДОЕЛО ДОМА; ОНИ ВЕРНУЛИСЬ К ПОЕЗДКАМ

Туристическая индустрия в России показывает наилучшую среди крупнейших мировых экономик динамику восстановления. Ограниченное предложение в условиях растущего спроса уже позволяет участникам рынка повышать цены: средний тур на Мальдивы и в ОАЭ на майские праздники сейчас стоит в полтора раза дороже, чем в докризисный 2019 год. Динамика ранних продаж туров внутри страны показывает, что ценовой скачок возможен и на отдых внутри страны.

Россия заняла первое место по индексу восстановления туристической индустрии, который по итогам января достиг 61 пункта. Такие данные в рамках своего ежемесячного мониторинга приводит исследовательская платформа Skift (Skift Recovery index). Показатель России оказался заметно выше среднего (44 пункта), который рассчитывается на базе данных 22 крупнейших экономик мира. В декабре среднее значение индекса составляло 42 пункта, а Россия делила первое место с Мексикой с показателем 59. В январе показатель последней составил 58.

Skift Recovery Index показывает динамику восстановления туристической активности относительно докризисного 2019 года (его показатель принят за 100). Для расчета аналитики используют данные глобальных и локальных поисков и систем бронирования услуг. Проводниками данных по России выступают, в частности, Amadeus, Aviasales, Hotelbeds и Skyscanner. Минимального значения Skift в мире достигал в апреле 2020 года, когда опускался до 16. В России тогда показатель составлял 21 пункт. Максимальное значение было зафиксировано в августе – 47 и 72 пункта соответственно.

В Aviasales указывают, что хорошие показатели России обеспечивает резкий рост активности на рынке внутреннего туризма, на который частично переориентировался

международный спрос. Эти данные подтверждают расчеты OneTwoTrip, согласно которым доля бронирований билетов в Санкт-Петербург сейчас на 27% выше значения за аналогичный период 2019 года, в Сочи – на 25%, в Москву – на 13%. Чаще стали летать также в Махачкалу, Симферополь, Санкт-Петербург и Минеральные Воды. По данным Aviasales, дополнительные факторы восстановления туристической индустрии – большие расстояния, которые стимулируют людей перемещаться на самолетах, начало вакцинации и смягчение карантинных ограничений.

По оценкам «Тинькофф-Путешествий», в январе–феврале россияне потратили на билеты на 40% меньше, чем в аналогичный период 2019 года. Количество заказов на одного человека при этом выросло на 20%. По расчетам Ostrovok.ru, в январе–феврале количество бронирований в отелях по России составило 80% от докризисного. Руководитель направления «Авиабилеты» «Туту.ру» Ольга Епихина отмечает, что сейчас россияне активно планируют перелеты на февральские и мартовские праздники.

Постепенный рост спроса позволяет поднимать стоимость перевозки. По оценкам OneTwoTrip, средняя стоимость перелета по России туда-обратно в феврале составляет 9,2 тыс. руб., это почти сопоставимо с уровнем 2019 года – 9,3 тыс. руб. Ярче эта тенденция проявляется при бронировании туров на выездных направлениях. По оценкам OnlineTur.ru, средняя стоимость тура на Мальдивы на майские праздники сейчас составляет 390 тыс. руб., это на 52% дороже, чем в 2019 году. Поездка на Занзибар подорожала на 37%, до 195 тыс. руб., на Кубу – на 31%, до 162 тыс. руб., в ОАЭ – на 48%, до 95 тыс. руб. Представитель сервиса Игорь Блинов поясняет, что эта динамика связана с высоким спросом и ограниченной перевозкой на многих направлениях.

Гендиректор туроператора «Дельфин» Сергей Ромашкин отмечает, что спрос на программы раннего бронирования летнего отдыха внутри страны в случае с Краснодарским краем превышает уровень 2019 года на 20%, а в случае Крыма – на 40%. При этом заметного роста цен, по словам эксперта, пока не происходит: отельеры боятся спугнуть гостей, но при сохранении позитивного тренда стоимость вырастет. Гендиректор Travelata.ru Станислав Сацук отмечает, что сейчас общий объем продаж туров на 30% ниже, чем в 2019 году, но эксперт надеется, что во второй половине года рынок восстановится.

<https://www.kommersant.ru/doc/4694243>

КОММЕРСАНТЬ FM; ЛИЛИЯ ГАЛЯВИЕВА; 2021.02.17; ПРАЗДНИКАМ ПОДБИРАЮТ НАПРАВЛЕНИЯ; В КАКИЕ СТРАНЫ МОЖНО УЛЕТЕТЬ С 21 ПО 23 ФЕВРАЛЯ

Российские и зарубежные курорты готовятся принять туристов в преддверии 23 февраля. Ближайшие воскресенье, понедельник и вторник объявлены нерабочими днями. В какие страны можно улететь на праздники? И чем могут заинтересовать россиян внутренние направления? Разбирался Сергей Гусев.

Выбор стран, до которых можно добраться быстро и без пересадок, а по прилете не придется отправляться на карантин, скромный. Есть Белоруссия, но в силу определенных обстоятельств отдых может получиться экстремальным. Есть Казахстан, но одни только авиабилеты туда-обратно обойдутся минимум в 60 тыс. руб. на человека. Есть Сербия, но в субботу и воскресенье прямых рейсов из Москвы в Белград нет, а там уже и праздники закончатся.

Относительно бюджетно и в удобные даты попасть можно в Египет, Армению, Турцию и Киргизию. Заместитель председателя совета директоров холдинга Jet Travel Максим Приставко рекомендует два последних варианта: «На длинные выходные можно слетать, например, в Стамбул: виза не нужна, места на рейсы есть. Будем надеяться, что там будет неплохая погода, хотя сейчас не угадаешь, даже в Греции идет снег. Также можно, к примеру, слетать в Киргизию. Есть прямые перелеты в Бишкек, причем достаточно

недорогие. Нельзя сказать, что эта страна пользовалась большой популярностью до коронавируса, но это не такой далекий перелет, и там есть что посмотреть: интересная кухня, красивое озеро Иссык-Куль, термальные источники».

По словам вице-президента Ассоциации туроператоров России Дмитрия Горина, лучше по возможности объединить февральские и мартовские праздники, продлевая тем самым отпуск. Тогда целесообразно будет выбрать дальние направления: Объединенные Арабские Эмираты, Мальдивы, Сейшелы, Танзанию, Кубу – тут выбор достаточно велик. Тем, у кого такой возможности нет, остаются путешествия по России, отмечает Дмитрий Горин: «Популярны и городские путешествия, ведь сейчас уже нет тех ограничений по работе ресторанов, музеев, театров, которые были даже на Новый год. Многие выбирают туры в Санкт-Петербург, Казань. Продолжаются специальные акции авиакомпаний, где цены стартуют фактически с символических сумм».

Если цель поездки не столько изучить местные достопримечательности, сколько расслабиться или, напротив, провести выходные на лыжах или сноуборде, лучше отправиться на юг страны, говорит генеральный директор турфирмы «Дельфин» Сергей Ромашкин. Правда, количество людей у бассейнов или на склонах может огорчить, предупреждает эксперт: «Основной поток направляется в Краснодарский край и Крым.

Красная Поляна будет заполнена почти на 100%.

Сейчас разгар горнолыжного сезона, надеемся, что погода станет лучше. Сейчас там прохладно и дожди. На третьем месте, по данным нашей компании, Подмосковье – традиционное направление на все праздники и выходные дни. Мы ожидаем, что там все будет заполнено тоже на 100%».

Отдохнуть нескучно и без толп людей, впрочем, тоже возможно – под такой запрос у туроператоров есть программы мини-путешествий по отдаленным регионам страны, продолжает Сергей Ромашкин: «Мы организуем группы, которые мы отправляем в поход по байкальскому льду. Байкал традиционно считается летним направлением, но в последние годы набирают популярность зимние поездки на озеро, поход по прозрачному плоскому льду, фотографирование, ночевка тоже планируются, но все зависит от погоды. Продолжаются поездки к Деду Морозу в Великий Устюг, хотя народу там поменьше, потому что основная масса туристов уже съездила на Новый год и на Рождество».

На вопрос о стоимости отдыха в период февральских праздников собеседники “Ъ FM” отвечают одинаково: номер в отеле сейчас дешевле, чем год назад. На горнолыжных курортах Краснодарского края цены преимущественно не изменились. В Ассоциации туроператоров России между тем считают, что это продлится недолго, и ближе к летнему сезону отпуск на юге страны может обойтись на треть дороже, чем годом ранее.

<https://www.kommersant.ru/doc/4693016>

ТЕЛЕИНФОРМ; 2021.02.17; РОСАВИАЦИЯ ПОДДЕРЖАЛА ВКЛЮЧЕНИЕ В ГОСПРОГРАММУ ПРОЕКТОВ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТОВ ИРКУТСКА, КИРЕНСКА, УСТЬ-КУТА

Руководитель **Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация)** **Александр Нерадько** и губернатор Иркутской области Игорь Кобзев обсудили развитие аэропортов Иркутска, Киренска, Усть-Кута. Совещание прошло 17 февраля в формате видеоконференции, сообщает **пресс-служба** главы региона.

– Для отдаленных территорий региона авиатранспорт зачастую является социально значимым, а в некоторых случаях – безальтернативным. Авиационная инфраструктура требует обновления, модернизации. Необходимо разработать определенные механизмы в решении задач, направленных на развитие транспортной инфраструктуры, расширение маршрутной сети, оказание мер поддержки предприятиям авиационной отрасли, – сказал Игорь Кобзев, открывая совещание.

Александр Нерадько подчеркнул, что обновление инфраструктуры российских аэропортов проводится в рамках **Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**, который составлен до 2024 года.

– Считаю, что развитие воздушного транспорта может осуществляться эффективно только при объединении усилий федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и бизнеса. В рамках этого мы и стараемся работать, – сообщил руководитель **Росавиации**.

В 2020 году в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** вошли аэропорт Иркутска с распределением в категорию «мероприятия развития», аэропорты Киренска и Усть-Кута с отнесением к категории «мероприятия жизнеобеспечения».

Росавиация поддержала инициативу правительства Иркутской области о включении мероприятий по капитальному строительству и реконструкции аэропортовых комплексов Иркутска, Киренска и Усть-Кута в государственную программу «Развитие транспортной системы». Реализация мероприятий будет проводиться в рамках федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов».

<https://i38.ru/transport-pervie/rosaviatsiya-podderzhala-vkliuchenie-v-gosprogrammuy-proektov-rekonstruktsii-aeroportov-irkutska-kirenska-ust-kuta>

На ту же тему:

- [ИА Байкал 24, Иркутск, 17 февраля 2021, Аэропорты Иркутска, Киренска и Усть-Кута намерены включить в госпрограмму реконструкции](#)
- [Сибирское информационное агентство \(sia.ru\), Иркутск, 17 февраля 2021, Аэропорты Иркутска, Киренска, Усть-Кута включены в федеральную программу реконструкции](#)
- [НИА Байкал \(38rus.com\), Иркутск, 17 февраля 2021, Росавиация поддержала включение в госпрограмму проектов реконструкции аэропортов Иркутска, Киренска, Усть-Кута](#)
- [ИА Сибирские новости, Иркутск, 17 февраля 2021, Росавиация поддержала включение в госпрограмму проектов реконструкции трех аэропортов в Иркутской области](#)

АВТОРАДИО; 2021.02.17; ДОРОГИ БУДУЩЕГО: КАК ЗА 15 ЛЕТ ИЗМЕНИТСЯ ЛЕНОБЛАСТЬ

Ленинградская область входит в первую тройку регионов по транзитной нагрузке. То есть, дороги региона сегодня работают на всю Россию. Растут города, увеличивается количество людей и машин. И дорожную сеть нужно развивать. На недавнем совещании губернатора Ленобласти Александра Дрозденко и **вице-преьера** России Марата Хуснуллина, например, стало известно, что вокруг Петербурга построят КАД-2. А еще к 2035 году в области вдвое сократится количество мест концентрации ДТП, и на 20 процентов быстрее, чем сейчас, можно будет передвигаться на общественном транспорте. Все это станет возможным благодаря реализации программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Ленинградской области. Как еще за 15 лет изменится дорожная сеть 47-го региона, мы поговорили с генеральным директором компании Simetra Владимиром Швецовым.

Владимир Швецов – генеральным директором компании Simetra

Елена Жиркова – ведущая «Авторadio – Санкт-Петербург»

Е.Ж.: Компания Simetra как раз и разработала эту программу комплексного развития. Прделана огромная работа, насколько я знаю, при расчетах применялись современные

технологические решения, а можно как-то попроще объяснить, как проводится весь анализ транспортной ситуации?

В.Ш.: Нам выпала честь поработать в Ленинградской области, в регионе, который является родным для нашей компании. Сама работа выполняется в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». И эта первая в регионе настолько комплексная работа, где одновременно рассматривается и дорожная инфраструктура, и общественный транспорт, и речная инфраструктура, и даже некоторые моменты, связанные с работой железнодорожных переездов. Наша задача была свести все идеи и предложения, которые были прописаны в документах, проанализировать решения, которые лежат на поверхности, и, кроме того, мы активно общались с жителями Ленинградской области, для этого был создан специальный сайт, куда можно было написать все свои пожелания. Все это мы собрали, проанализировали и прогнали через такой инструмент, который в нашей работе является основным, так называемую математическую транспортную модель региона. Для того, чтобы посмотреть взаимовлияние мероприятий, их увязать и распределить по горизонтам планирования до 2035 года.

Е.Ж.: Я так понимаю, что программа разделена на какие-то этапы? Давайте их назовем и расскажем, что и к какому году будет построено.

В.Ш.: Три основных горизонта, три основных этапа: 25-й, 30-й, 35-й год. Понятно, что самая острая – ближайшая пятилетка. Потому что все, что нужно сделать, вытекает из проблем, которые накопились в Ленинградской области. Потому что существует огромный отложенный спрос на перемещение из-за неразвитости инфраструктуры. Собственно, первая пятилетка направлена на это. Ну и, прежде чем озвучивать основные мероприятия, надо сказать об основных болевых точках региона. Первая, главная, и это понятно, агломерационные зоны Петербурга. Территории, которые формально область, де-факто – город. Мурино, Кудрово, Бугры. Здесь огромный пласт проблем, и чисто автодорожными решениями, просто подключениями к дорожной сети Петербурга, всего не решить. Потому что улично-дорожная сеть Петербурга тоже, что называется, не резиновая. Поэтому устойчивые связи обеспечиваются только внеуличным транспортом – трамваи, метро и городская электричка.

Е.Ж.: Ну вот, например, если взять Мурино, где сделали врезку в кольцевую автодорогу, это решило какие-то проблемы?

В.Ш.: Это решило какие-то задачи на краткосрочную перспективу, но в будущем эта развязка, по мере роста жителей в Мурино, будет иметь предел своей пропускной способности. И через несколько лет мы это увидим. Но это лучше, чем ничего. Это решение, которое повысило доступность Мурина для его жителей. Но на долгосрочную перспективу одними развязками или реконструкцией этой развязки, просто очередным подключением к КАДу, проблема не решается.

Е.Ж.: А еще планируется в таких районах, которые почти город, какие-то транзитные транспортные узлы?

В.Ш.: Очень много программ предлагается для реализации до 2025 года. Здесь надо сказать, что такое вообще программа комплексного развития транспортной инфраструктуры. Мы решали задачу, как должна работать транспортная и дорожная сеть Ленинградской области в связке с Санкт-Петербургом для того, чтобы обеспечивать растущие потребности в перемещениях. И мы эти решения предложили. Но они еще не являются законом. Эту программу еще надо утвердить. Это будет летом, после того, как ее обсудят со всеми районами Ленобласти, Петербургом и **министерством транспорта РФ**. Итоговый список будет утвержден губернатором. И тогда уже можно будет говорить, что это стало законом и теми обязательствами, которые Ленинградская область готова на себя взять с учетом всех лимитов финансирования. Мы же разработали все необходимые

планы для того, чтобы все возможные сценарии развития событий увязать: и по жилью, и по развитию экономики, и по развитию города, и по развитию всех видов транспорта.

Е.Ж. : На основе проведенных исследований, можно назвать самые проблемные точки Ленинградской области? Где не хватает дорог, где самые большие заторы, где плохо работает общественный транспорт?

В.Ш. : Первая, о которой я уже говорил, это агломерационные зоны. Вторая – обходы городов, через которые идет большое транзитное движение. Выра, Рождествено, Волосово. Третья большая проблема – железнодорожные переезды. Развивающиеся порты, которые снабжаются в основном железными дорогами, и на некоторых дорогах грузы идут, как мы шутим, в режиме метро, это, естественно, перекрывает автомобильные дороги, прерывает связи. И необходимо строительство путепроводов над железными дорогами. Мы проанализировали 149 точек, где имеет смысл реализовывать переезд в двух уровнях. Десять из них мы проранжировали, представили губернатору, надеемся, что в ближайшее время по ним будет реализация.

Е.Ж. : Согласно вашим расчетам, к 2035 году произойдет снижение количества мест концентрации ДТП на 55%. Это на самом деле возможно? А можно сделать так, чтобы вообще не было таких мест на карте региона? Почему они, кстати, появляются?

В.Ш. : Большая сложная тема. Действительно такой показатель предусмотрен паспортом национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», и это один из разделов работы. Нами было рассмотрено порядка ста мест концентрации ДТП, это место, где за определенный период, например, год, происходит несколько аварий на небольшом участке. Двести метров – в городе, тысяча метров – за городом. Мы проанализировали, какие именно ДТП, почему они происходят и предложили ряд конструктивных решений, которые бы могли вероятность ДТП снизить. Анализ показывает, что основные причины ДТП – это банальное нарушение правил дорожного движения. На втором месте стоит освещение, и уже дальше идут технические параметры, связанные с радиусом, качеством покрытия и так далее. Это большая системная работа, которой нужно заниматься. Ленинградская область не в лидерах по статистике ДТП, она находится на средне-российском уровне, но понятно, что аварий, особенно со смертельным исходом, их вообще быть не должно. И к этому надо стремиться. И весь мировой опыт показывает, что надо методично доходить до Vision Zero, нулевая терпимость к смертельным ДТП. И мы постарались в своей программе ряд решений предложить.

Е.Ж. : Насколько я знаю, было принято решение демонстрировать весь ход разработки этой программы жителям Ленобласти. И даже уже запустили специальный портал, где жители вносили свои предложения. Какие, например, предложения показались вам наиболее важными и учитывались ли они при разработке планов?

В.Ш. : Здесь надо отдать должное правительству Ленинградской области и комитету по дорожному хозяйству, к которым мы пришли с предложением сделать нашу работу насколько это возможно публичной, чтобы это было понятно людям. Нас поддержали, и мы смогли запустить этот портал. На нем пытались основные вехи работы освещать, и также запустили форму обратной связи, чтобы собрать все болевые точки. Может быть, что-то мы не увидели, о чем жители знают. И надо сказать, жители активно откликнулись. Пока работала форма обратной связи, в течение двух месяцев, мы собрали свыше 500 предложений. И там не было ни одного неконструктивного. Все было максимально по делу, очень конкретно. Видно было, что люди очень заинтересованы. Очень много было предложений по изменению маршрутной сети. Здесь, кстати, надо обозначить еще одну проблему. В ходе анализа мы выявили 997 населенных пунктов в Ленобласти, где больше ста человек жителей, где либо нарушены федеральные нормативы доступности транспорта, либо он вообще отсутствует. И мы предложили ряд изменений в маршрутной сети для того, чтобы эту проблему решить. Были и глобальные предложения по

строительству дорог, реконструкции и содержанию. Что касается содержания дорог, то все эти замечания мы переправили в соответствующие структуры. И 68 предложений мы включили в итоговую программу. И надеемся, что они попадут в утверждаемый список по развитию транспортной инфраструктуры региона.

Е.Ж.: Как вы считаете, насколько реально, что эти предложения достигнут стадии реализации?

В.Ш.: Нам бы этого очень хотелось, и мы все необходимые обоснования для того, чтобы они туда вошли, мы сделали. Программа достаточно обширная, она включает свыше 600 мероприятий: 411 – по развитию дорожной инфраструктуры, 262 – по развитию общественного транспорта. Кстати, несколько лет назад мы уже работали по похожей схеме, во Всеволожском районе. Мы занимались ранжированием наиболее приоритетных автодорожных проектов. И надо сказать, что большая часть этих идей сейчас находится либо в стадии проектирования, либо уже в стадии строительства. Поэтому, я думаю, что Ленобласть сама заинтересована все это реализовать. Ну и многие мероприятия, такие как обустройство остановок, пересадочных пунктов, программа «Чистые ноги», чтобы люди могли удобно пересаживаться с электрички на автобус – они уже реализуются, просто мы дополнили те планы, которые были в Ленобласти. Мы их обосновали, и очень бы хотелось, чтобы все они вошли в программу. И если даже 20% всех идей, которые мы вложили, будет реализовано, это отразится на качестве жизни в регионе.

Е.Ж.: КАД-2 – В первую очередь эта новость должна порадовать жителей пригородов, новостроек. Какие районы попадут в зону новой магистрали, а также как появление кольцевой изменит жизнь других дорог федерального и регионального значения?

В.Ш.: Идея КАД-2 не новая, ей лет десять, и она предусмотрена схемой территориального планирования РФ. Мы просто посмотрели на нее в динамике развития экономики региона и в соседстве с другими проектами. И можем утверждать, что дорога востребована. К 2035 году интенсивность движения по ней будет порядка 60 тысяч автомобилей в сутки. А это уже первая категория дорог. Это, безусловно, федеральная дорога, которая должна решать задачи транзита. Потому что мы видим, что происходит с нынешней кольцевой, и понимаем, что 2025 году она будет работать с 70-80 процентов загрузки, то есть это очень плотное тягучее движение. Она постепенно превращается в городскую магистраль, и магистраль для связи между районами. Потому что, например, между Всеволожском и Мурино никак, кроме как по кольцевой, доехать нельзя. Несколько этапов предусмотрено, и, естественно, самое востребованное – это Восточное полукольцо, которое пройдет между трассой М-11, с новым мостом через Неву, и до Дороги Жизни. Вот это Восточное полукольцо, которое и на КАДе самое загруженное, и самое востребованное. И еще два участка – северный и южный. Это, конечно, будет не совсем кольцевая, потому что еще один участок через залив – это уже идея совсем фантастическая. Но вот эти участки очень нужны и на них надо получать федеральное финансирование. И в Ленинградской области из всех автодорожных проектов, это проект номер один.

<https://www.avtoradio.ru/news/uid/185610>

РИА НОВОСТИ; 2021.02.17; ОРЛОВ: В СФ ОБСУДИЛИ НЕ ТОЛЬКО ВОПРОСЫ РЕГИОНА, НО И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Губернатор Амурской области Василий Орлов заявил, что делегация Амурской области вынесла на обсуждение в Совете Федерации вопросы, касающиеся не только региона, но и других дальневосточных субъектов: механизмы поддержки инвестпроектов и газификацию.

Дни Амурской области проходят в Совете Федерации 15-17 февраля.

«На комитеты Совета Федерации мы вынесли вопросы, которые касаются не только нашего региона, но и дальневосточных субъектов для выработки методологических

подходов. Одна из тем – новые правила и механизмы поддержки новых инвестпроектов. Также вопрос газификации территорий – эти мероприятия очень затратны. Сейчас отсутствуют единые для всех регионов правила, каждый регион самостоятельно определяет регионального оператора, изыскивает финансирование. Учитывая отсутствие опыта у регионов, компаний с соответствующей квалификацией, в целом газификация внутри субъектов идет крайне медленными темпами. Это в свою очередь создает социальную напряженность, формирует негативное отношение к реализации масштабных проектов международного уровня. В этом вопросе нам необходима федеральная поддержка», – сообщил Орлов, чьи слова цитирует правительство Амурской области.

В Совфеде прошло заседание комитета по экономической политике, на котором рассмотрели инвестиционный капитал и инфраструктурное развитие Амурской области. Орлов отметил, что в регионе открываются новые возможности для инвесторов, развивается сельское хозяйство и новые высокотехнологичные отрасли экономики, Приамурье занимает третье место по темпу экономического развития среди российских регионов, область второй год подряд входит в десятку лучших регионов по привлечению инвестиций. В 2020 году оценочный объем инвестиций составил 322 миллиарда рублей.

Близость границы с КНР позволяет региону реализовывать международные проекты, один из них – строительство международного автомобильного моста через реку Амур Благовещенск-Хэйхэ.

«В этом году планируем открыть движение грузов. Не менее амбициозный проект – первая в мире трансграничная канатная дорога, связывающая две страны. Реализация этого проекта позволила привлечь дополнительные инвестиции в туристическую инфраструктуру», – цитирует правительство Орлова.

Глава Приамурья озвучил в Совфеде вопрос финансирования дорожного строительства в регионе, он обратил внимание, что региональные дороги Приамурья не финансируются из федерального бюджета. Инструментальная диагностика дорог, проведенная в 2019 году по поручению **президента РФ Владимира Путина**, показала, что требованиями безопасности соответствуют только 33,2% из них.

«Данный показатель принят **Минтрансом РФ** и будет закреплен федеральным проектом. Несмотря на это, финансирование в 2021 году в федеральном бюджете не предусмотрено. Для выполнения указа президента №204 в части увеличения доли региональных дорог, соответствующих нормативным требованиям до 50%, к 2024 году Амурской области необходимо привести в норматив 880 км. Для этого необходимо дополнительно не менее 12 млрд рублей (3 млрд рублей ежегодно)», – объяснил Орлов.

В итоге предложено рассмотреть вопрос о внесении изменений в федеральный проект «Дорожная сеть», предусматривающих увеличение финансирования для Амурской области. Сенаторы также предложили правительству РФ ускорить внесение изменений в федеральный закон «О газоснабжении в Российской Федерации» в части наделения собственника Единой системы газоснабжения функциями федерального оператора газификации и финансирования мероприятий по газификации за счет средств «Газпрома». Еще одно предложение касается инвестиций – Минфину и Минэконому РФ предложено скорректировать понятие «создание отдельного юридического лица для реализации инвестиционных проектов», Амурскую область сенаторы предложили сделать пилотным регионом, где будет применяться это нововведение.

<https://ria.ru/20210217/orlov-1597867467.html>

ТАСС; 2021.02.17; АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ НЕОБХОДИМО 12 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ 880 КМ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ – ВЛАСТИ

Приведение к 2024 году в нормативное состояние 880 км региональных дорог Амурской области оценивается в 12 млрд рублей. В связи с этим власти региона просят внести

изменения в программу «Дорожная сеть» **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщил в среду губернатор Амурской области Василий Орлов во время «Часа субъекта» в Совете Федерации.

«При формировании **нацпроекта [«Безопасные и качественные автомобильные дороги»]** за базовые значения принимались статистические данные за 2017 год, по которым нормативным требованиям соответствовало 75% автодорог области. Именно поэтому Амурская область не попала в **нацпроект** не получает финансирование по региональным дорогам. Нам до 2024 года необходимо привести в соответствие требованиям 880 км региональных дорог. На эти цели необходимо нам направить порядка 12 млрд рублей, это очень большой объем для регионального бюджета», – сказал он, пояснив, что власти региона предлагают внести изменения в программу «Дорожная сеть».

Орлов добавил, что в 2019 году в регионе была проведена инструментальная диагностика дорог, «в результате доля дорог, соответствующих требованиям, снизилась с 75% до 33%». «Показатель принят **Минтрансом России**, но федеральное финансирование в 2021 году на региональные дороги в Амурской области не предусмотрено», – добавил губернатор.

По его словам, протяженность региональных дорог в Амурской области составляет 5,7 тыс. км, при этом 4,7 тыс. км из них – грунтовые.

В 2020 году Амурская область вошла в число 39 регионов, согласовавших региональные программы для включения в национальный **проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. В планах – приведение в нормативное состояние дорожной сети городской Благовещенской агломерации, в составе которой автомобильные дороги протяженностью 279,47 км. По данным регионального **Минтранспорта**, к нормативному состоянию приведены 65% дорог Благовещенской агломерации, к 2024 году планируется этот показатель увеличить до 85%.

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.17; ВО ВЛАДИВОСТОКЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ БОРОДИНСКУЮ УЛИЦУ

Во Владивостоке планируют провести комплексный ремонт Бородинской улицы. Работы пройдут по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

Как сообщает ИА PrimaMedia со ссылкой на городскую администрацию, это первый объект, по которому нашли подрядчика в текущем сезоне. Им стала компания «Строительный комплекс».

В управлении дорог и благоустройства города объяснили, что ремонт пройдет на Бородинской улице от проспекта 100-летия Владивостока до кольца Багратиона. Подрядчик должен привести в порядок ливневку, уложить новое покрытие, установить дорожные знаки, ограждения и выполнить ряд других работ.

Узнайте, как выбрать дорогу для ремонта.

<https://национальныепроекты.рф/news/vo-vladivostoke-otremontiruyut-borodinskuyu-ulitsu>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.17; КРАСНОДАР ОТРЕМОНТИРУЕТ 80 КМ ДОРОГ

Благодаря **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в Краснодаре в этом году планируют обновить 62 участка дорог общей протяженностью 79 км.

Работы по программе 2021 досрочно стартовали в прошлом году, и на шести участках улиц они завершены. В настоящее время приступили к ремонту еще 11 дорог. Особое внимание в ходе ремонта уделяется обустройству подходов к образовательным учреждениям.

«Сейчас уже в активной стадии находятся работы по ремонту ул. Гимназической в центре города. Работы по этому объекту выполнены на 90%. Обустроены подходы и подъезд к

детскому саду № 19. Как только нормализуется погодная ситуация, работы будут полностью завершены», – отметил заместитель главы Краснодарского края Артем Доронин.

Узнайте, как выбрать дорогу для ремонта

<https://национальныепроекты.пф/news/krasnodar-otremontiruet-80-km-dorog>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.17; У ТОМСКОГО АЭРОПОРТА «БОГАШЕВО» ПОСТРОИЛИ ПАРКОВКУ

Еще одна бесплатная парковка – 226-местная – на подъезде к терминалу международного аэропорта «Богашево» достроена по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в Томской области.

«На завершение строительства 226-местной парковки на подъезде к терминалу томского аэропорта правительство России выделило нашему региону 382,7 млн рублей. Это оценка успешной реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» нашим регионом под руководством губернатора Сергея Жвачкина в 2019 году», – отметил на пресс-конференции заместитель губернатора региона по промышленной политике Игорь Шатурный.

Подрядчики очистили площадки под парковки, переустроили инженерные коммуникации, выполнили устройство земляного полотна, съездов, заездов и заасфальтировали территорию. Также дорожники переустроили на парковках кабельные линии связи, обустроили дополнительное освещение, тротуары и ливневую канализацию с локальными очистными сооружениями. Во второй этап было включено строительство участка автодороги с асфальтированием и расширением проезжей части для организации кольцевого движения общей протяженностью 1,5 км.

«Для удобства использования парковок организовано кольцевое движение. Новые парковочные площадки повысят комфортность и безопасность дорожного движения на въезде в аэропорт для жителей и гостей региона. Они разгрузили подъездной путь и повысили пропускную способность», – добавил Шатурный.

Парковки на подъезде к аэровокзалу являются частью аэропортового комплекса, в который войдет новый пассажирский терминал аэропорта.

<https://национальныепроекты.пф/news/u-tomskogo-aeroporta-bogashyev-postroili-parkovku>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.02.18; ГИБДД НАКАЧИВАЕТ ШТРАФНУЮ ЭКОНОМИКУ; ДЕНЕЖНЫЙ ОБЪЕМ ВЫНЕСЕННЫХ ШТРАФОВ ВЫРОС ЕЩЕ НА 10%

ГИБДД в 2020 году вынесла штрафов на сумму в 117 млрд руб., на 10% больше, чем годом ранее, следует из официальной полицейской статистики. Это примерно половина затрат на строительство Крымского моста. Больше всех должны заплатить столичные водители – 23 млрд руб. А вот больше других «писем счастья» – 30,5 млн – получили автомобилисты в Подмосковье: регион впервые обогнал по этому показателю Москву, продемонстрировав впечатляющий, особенно с учетом пандемии, 30-процентный штрафной прирост. При этом выяснилось, что в России есть регионы, где сумма наложенных за нарушение ПДД санкций увеличилась за год на 100% и даже 200%. Чукотка осталась единственным субъектом, где не установили пока дорожных камер, – отсюда и последнее место по штрафам.

“Ъ” проанализировал статистическую отчетность Госавтоинспекции об административных правонарушениях за 2020 год: данные опубликованы 17 февраля на одном из ведомственных ресурсов. Часть сведений “Ъ” ранее предоставило МВД по запросу (см. “Ъ” от 16 февраля).

Всего подразделения ГИБДД страны вынесли в отношении водителей и автовладельцев 167 млн постановлений (плюс 15% к 2019 году) на общую сумму 117 млрд руб. (плюс 10%) – это примерно половина стоимости строительства Крымского моста.

Доля штрафов, вынесенных с помощью камер, за год выросла с 84% до 87%. Сумма штрафов, вынесенных с помощью автоматических комплексов, выросла с 82,7 до 94,1 млрд руб.

До сих пор Москва, где установлено наибольшее количество камер (более 2,6 тыс. штук), лидировала среди остальных субъектов федерации как по числу постановлений, так и по общей сумме штрафов. Однако в 2020 году Московская область впервые стала лидером по числу «писем счастья» – 30,5 млн (на 30% больше, чем годом ранее). В столице число штрафов приросло всего на 8,2%, достигнув 30,2 млн.

Однако по сумме штрафных санкций в отношении водителей Москва пока занимает уверенное первое место: 23 млрд руб. (минус 2,2%) против 18,9 млрд руб. (плюс 30%) у области.

Отметим, что в статистику ГИБДД не попадают штрафы, которые выносятся столичными «Администратором парковочного пространства» (неоплаченная парковка) и Московской административной дорожной инспекцией (стоянка на газоне и прочее). Приставы взыскали с водителей-должников 1,5 млрд руб. в 2020 году, на 200 млн руб. больше, чем годом ранее: такие данные в среду обнаружил главный судебный пристав столицы Сергей Замородских.

В топ-5 по количеству штрафов и их денежному объему, помимо Москвы и области, попали Татарстан (7,34 млн постановлений на 4,72 млрд руб.), Краснодарский край (6,33 млн постановлений на 4,06 млрд руб.), Свердловская область (4,59 млн постановлений на 3,7 млрд руб.). Наибольший прирост вынесенных штрафов в денежном объеме показала Тульская область (плюс 200%, 2,05 млрд руб.), Башкирия (плюс 135%, 2,57 млрд руб.), Карелия (плюс 101%, 376 млн руб.), Новгородская (плюс 84%, 407,3 млн руб.), Иркутская области (плюс 83%, 962 млн руб.).

Меньше всего штрафов вынесли на Чукотке (всего 7,1 тыс.). Чукотка остается единственным регионом, где нет камер.

Далее следуют: Ненецкий автономный округ (17,7 тыс.), Магаданская область (91,6 тыс.) и Тыва (140 тыс.). В Еврейской автономной области за год штрафов ГИБДД стало на 50% меньше, в Мордовии – на 48%, в Тыве – на 42%, в Кировской области – на 35%.

В департаменте транспорта Москвы на запрос “Ъ” 17 февраля не ответили. «В период самоизоляции на территории Подмосковья изменилась поведенческая модель водителей – автодороги стали менее загруженными и у водителей появилось больше возможностей нарушить правила ПДД, – пояснили “Ъ” в подмосковном минтрансе. – Число нарушений в период самоизоляции выросло до количества нарушений в интенсивный летний период». По итогам 2020 года, говорят в ведомстве, 93,2% постановлений в Подмосковье вынесено за превышение скорости.

Координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов говорит, что на территории региона постоянно появляются новые камеры, к которым водители не успевают привыкать: часто их ставят рядом со знаком ограничения скорости, их также стало больше. В областном минтрансе говорят, что парк камер расширился еще в 2019 году, сейчас их 1,25 тыс., число ДТП в местах установки приборов снизилось на 23,7%.

В Подмосковье много очень нелогичных и непонятных ограничений, которые иначе как ловушками назвать невозможно», – продолжает господин Шкуматов.

Кроме того, в 2020 году на областных и федеральных дорогах стали чаще применять камеры в местах дорожных работ, отмечает эксперт. «Столичные водители давно привыкли, что на каждом углу камера, – резюмирует Петр Шкуматов. – Многие ставят круиз-контроль на 60–70 км/ч и едут постоянно в таком режиме, чтобы не смотреть постоянно на спидометр». На выделенные полосы водители почти не выезжают, подчеркивает эксперт, поэтому штрафов (каждый на 3 тыс. руб.) за этот вид нарушений стало меньше – этим можно объяснить снижение общей суммы вынесенных постановлений в столице.

<https://www.kommersant.ru/doc/4694206>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.02.17; ТЕХОСМОТР В ПОМОЩЬ; В 2020 ГОДУ ВЫРОСЛО ЧИСЛО ДТП ИЗ-ЗА НЕИСПРАВНЫХ МАШИН

По итогам прошлого года в России выросло количество аварий из-за эксплуатации технически неисправного транспорта. Также выросло количество погибших и получивших ранения в таких авариях. Госавтоинспекция подвела итоги 2020 года и опубликовала статистику.

В целом итоги довольно позитивные. Количество аварий снизилось на 11,7 процента и составило 145 073 ДТП. Число погибших в них людей снизилось на 4,9 процента и составило 16 152 человека. Снизился и социальный риск – 11 погибших на 100 тысяч населения. Напомним, что в рамках Национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» к 2024 году необходимо достигнуть показателя 8 погибших на 100 тысяч населения. Задача не из легких.

Снижение происходит по всем показателям. Снизилось количество погибших в авариях пешеходов на 8,2 процента. Их погибло 4513 человек. На 7,1 процента уменьшилось число погибших в авариях детей. Всего по итогам года погибло 522 ребенка.

Практически неизменным остается количество аварий по вине нетрезвых водителей и число погибших в них людей. Всего зафиксировано 15 552 таких ДТП (-1,3 процента). В них погибло 4347 (+0,8 процента) человек.

В прошлом году на 13,7 процента выросло количество ДТП из-за неисправного транспорта. Таких аварий зафиксировано 7658. В них погибло 1223 человека, что на 10,5 процента больше, чем в 2019 году. Может, реформа техосмотра, которая стартует с 1 марта, позволит снизить количество неисправного транспорта на дорогах? Хотя эксперты в этом сомневаются. По их мнению, способы купить диагностическую карту сохранятся.

Автопарк вырос менее чем на миллион машин. Такое произошло впервые за многие годы. Кстати, по данным ГИБДД, в России по итогам года зарегистрировано 62 721 765 транспортных средств. Автопарк вырос по сравнению с 2019 годом на 980 тысяч машин. Прирост менее миллиона произошел впервые за многие годы. И это при ажиотажном спросе на автомобили в конце года.

<https://rg.ru/2021/02/17/v-2020-godu-vyroslo-chislo-dtp-iz-za-neispravnyh-mashin.html>

ПРАЙМ; 2021.02.17; МИНТРАНС РФ ПРЕДЛАГАЕТ СОЗДАТЬ КОМИССИЮ ДЛЯ ПРОГРАММЫ ИНФРАСТРУКТУРНОГО РАЗВИТИЯ СТРАНЫ

Минтранс России предлагает создать межведомственную комиссию (МВК) по управлению подготовкой и реализацией проекта «Программа инфраструктурного развития Российской Федерации», следует из проекта приказа министерства на госпортале проектов нормативных актов.

Отмечается, что комиссия создается для обеспечения межведомственной координации в процессе подготовки и реализации программы инфраструктурного развития страны.

МВК, согласно проекту, в частности, будет рассматривать и принимать решения об одобрении разработанных **Минтрансом** критериев для отбора подпроектов, предполагающих строительство и реконструкцию автодорог общего пользования, входящих в состав международных транспортных маршрутов, мостов, мостовых переходов и транспортных развязок, которые планируется реализовать в рамках проекта.

Среди функций указано и принятие решений об одобрении оценочных отчетов по отбору подрядчиков по контрактам, заключенным в рамках реализации подпроектов в области инфраструктурного развития РФ, на выполнение подрядных работ, стоимость которых превышает эквивалент 5 миллионов долларов.

Согласно проекту, в состав МВК войдут представители **Минтранса**, Минфина, Минэкономразвития, **Росавтодора** и Фонда «Бюро экономического анализа».

Заседания комиссии планируется проводить по мере необходимости, но не реже двух раз в течение года в очной или заочной форме.

ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2021.02.17; УЧЕНЫЕ ПРОДВИГАЮТ ТРАНСПОРТНЫЕ ВУЗЫ РФ

Отраслевые железнодорожные вузы вошли в международный рейтинг Webometrics Ranking of World Universities, оценивающий академическое присутствие университетских ученых в Сети. Результаты исследования были опубликованы на прошлой неделе.

Эксперты аналитической лаборатории Cybermetrics Lab и Центра информации и документации Национального исследовательского совета Испании с 2004 года изучают web-активность университетских ученых со всего мира и на основе полученных результатов составляют международный академический рейтинг университетов. «Главная цель рейтинга – продвижение академического присутствия университетов в Сети, обеспечение открытого доступа к вузовским знаниям. В настоящее время Интернет является наиболее важным инструментом академической коммуникации, а web-активность ученых свидетельствует о продвинутой их университетов, стремлении развиваться и следовать актуальным трендам», – отмечают авторы рейтинга. В исследовании использованы три критерия ранжирования: видимость (количество интернет-ресурсов, ссылающихся на публикации ученых); открытость (объем цитирования ведущих ученых вуза) и превосходство (число наиболее цитируемых статей). Эти данные взяты из открытых авторитетных источников (в частности, базы данных Scopus, сервисов Google Scholar и Ahrefs Majestic). При этом составители рейтинга не оценивают сайт самого вуза и не учитывают его посещаемость.

В январе-феврале этого года эксперты изучили научную интернет-активность преподавателей из 30 тыс. университетов со всего мира. В финальный рейтинг вошли почти 12 тыс. вузов, из них 331 – российский.

Общемировой список возглавили американские вузы – Вашингтонский, Корнеллский университеты и Университет Джона Хопкинса. Всего в группе топ-20 расположились 15 университетов США, два университета Австралии и по одному из Канады, Великобритании и Швейцарии.

Среди российских вузов лучшие позиции заняли Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова (160-е место), Санкт-Петербургский государственный университет (379-е) и Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики» (451-е). В рейтинг вошли и все девять отраслевых вузов, однако на достаточно скромных позициях. Так, самое высокое место (3730-е) занял Дальневосточный государственный университет путей сообщения. Следом идут **Российский университет транспорта** (4481-е место), Петербургский государственный университет путей сообщения (4886-е), Ростовский ГУПС (5455-е) и Сибирский ГУПС (6691-е). Ниже расположились Омский государственный университет путей сообщения (8139-е), Самарский (8792-е), Иркутский (11304-е) и Уральский (11863-е).

Как рассказал «Гудку» директор Административного департамента **Минтранса России Константин Пашков**, научные рейтинги не учитывают специфику отраслевого образования, поэтому отраслевые вузы занимают в них не самые высокие места. «Например, если учитывать такой показатель, как цитирование (число ссылок на публикации ученого), то упоминаний наших преподавателей в научных периодических изданиях и в базах данных не так много, потому что наши ученые решают прикладные задачи транспортной отрасли», – пояснил он.

РИА НОВОСТИ; 2021.02.17; В СОВФЕДЕ ОДОБРИЛИ ЗАКОН О ЗАПРЕТЕ ВЫСАЖИВАТЬ ДЕТЕЙ-БЕЗБИЛЕТНИКОВ

Совфед на заседании в среду одобрил правительственный закон о регулировании ответственности за безбилетный проезд, которым, в частности, предлагается запретить высаживать из общественного транспорта детей-безбилетников в возрасте до 16 лет.

Проект разработан **Минтрансом РФ**, изменения предлагается внести в статью 20 федерального закона «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта».

«Проектом федерального закона установлен запрет принудительной высадки безбилетного лица, являющегося несовершеннолетним, не достигшим возраста 16 лет, следующего без сопровождения совершеннолетнего лица», – говорится в пояснительной записке к проекту.

«Это закон о совести. Даже трудно себе представить, как можно посадить ребенка, даже без билета, на улицу, в мороз», – сказала спикер Совфеда Валентина Матвиенко. «Это нелюди какие-то», – считает сенатор.

Кроме того, документом разграничиваются полномочия по регулированию вопросов, связанных с контролем за оплатой проезда, провоза ручной клади и перевозки багажа, между Российской Федерацией и субъектами РФ. Также закон позволит регионам устанавливать для контролеров право требовать у безбилетников документы, удостоверяющие личность.

<https://ria.ru/20210217/zapret-1597839875.html>

КОММЕРСАНТЬ FM; 2021.02.17; ТАРИФЫ ТАКСИ УЕХАЛИ ЗА РАМКИ РЕГУЛИРОВАНИЯ; МОЖНО ЛИ ОСТАНОВИТЬ РОСТ СТОИМОСТИ ПОЕЗДОК В НЕПОГОДУ

Агрегаторы ответили властям, можно ли не повышать цены на такси во время непогоды. Тема с повышенными тарифами на поездки опять оказалась в центре внимания СМИ. Во вторник столичный департамент транспорта заявил, что во время минувших снегопадов цены на такси выросли в 2-3 раза, и вновь призвал агрегаторы сдерживать рост тарифов. А несколько общественных организаций пожаловались на ситуацию в антимонопольную службу. “Ъ FM” решил выяснить, возможно ли ограничить цены на такси во время непогоды. Подробнее об этом – Александр Рассохин.

История повторяется из года в год: снегопад, ливень, ремонт дорог – в результате цены на такси резко идут вверх. И мэрия из раза в раз призывает агрегаторы сдерживать тарифы. Вот и минувший рекордный снегопад увеличил расценки на поездки в 2, а то и 3 раза. Но, с другой стороны, если не повышать тарифы, водители просто не выйдут на работу в такую непогоду, подчеркивает столичный таксист Андрей: «Спрос был большой, простоя мало, тарифы больше. Агрегатор писал, что время в пути 1 час 10 минут, а ехал 2 часа. Они этими тарифами вовлекают таксистов, чтобы они работали, выходили на линию, проводили больше времени. Тарифы высокие, денег много. А так, если они снизят цены, таксисты будут отдыхать больше, их будет меньше на деле».

Каким именно образом агрегаторы могут сдерживать рост тарифов, в департаменте транспорта “Ъ FM” не сообщили. Сами онлайн-площадки традиционно подчеркивают, что ценообразование на поездки динамическое. Оно формируется на основе алгоритма, в зависимости, например, от загруженности дорог, прогнозируемой продолжительности пути, количества машин на линии и погоды. Число заказов во время прошедших снегопадов выросло в 3 раза, сообщили “Ъ FM” в «Ситимобил». При этом водителей на рейсы вышло на треть меньше, чем обычно. Кроме того, время в пути увеличилось на 17%.

Но можно ли как-то изменить сам алгоритм? Этот вопрос “Ъ FM” задал в Clubhouse главе аналитики «Яндекс.Такси» Александру Аникину. По его словам, алгоритм постоянно перерабатывается, но в любом случае все упирается в соотношение спроса и предложения: «Нам в принципе невыгодно повышать цену, если в этом нет необходимости. И мы постоянно заняты переписыванием алгоритма, чтобы он в минимальном количестве случаев начинал что-то делать. В городе нет столько машин, чтобы удовлетворить подобный «апокалипсис» спроса. Если бы их было достаточно, это бы означало, что в «мирное» время эти машины бы просто простаивали. Можно делать то, что мы делаем, и оставлять сервис хоть в каком-то виде надежным, чтобы человек, у которого рождает жена, мог уехать в больницу, либо не делать ничего, тогда машина перестает приезжать».

В последнее время власти заговорили о госрегулировании тарифов. В конце прошлого года парламентарии предложили даже изменить законопроект о такси. Какими будут расценки на поездки, пока только обсуждается. Впрочем, такая практика есть во многих странах, когда, предположим, в зависимости от времени суток действуют разные ценообразования. Но эта модель неэффективна и грозит большими потрясениями для рынка, предупреждает **председатель Общественного совета при Минтрансе, директор Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики Михаил Блинкин:**

Если у меня одна и та же поездка в условиях снежного заноса становится более затратной по времени, бензину, то реальные обстоятельства сильнее всякого госрегулирования.

Всегда госрегулирование требует цен более низких, чем диктует рынок. Это приведет к искривлению рынка и к возвращению забытого механизма, когда водитель с пассажиром договариваются о цене поездки. То есть я заплачу по кассе 500 руб., еще заплачу ему 300, то есть этот белый рынок мы снова загоним в серую зону. Десятки тысяч толковых, мотивированных к заработку мужиков что-нибудь придумают».

Несколько общественных организаций во вторник обратились с письмом к руководству антимонопольной службы, в котором указывают, что во время снегопадов граждане жаловались на высокие цены на такси. Впрочем, в ФАС говорят, что документ еще не получали. В итоге, несмотря на очередные обращения мэрии, вопрос с тарифами на такси остается нерешенным. И главное, кто виноват и что делать, так до конца и не понятно. И не исключено, что нынешние правила игры продолжат действовать и впредь.

<https://www.kommersant.ru/doc/4693755>

МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; АНТОН РАЗМАХНИН; 2021.02.17; НЕТ, РЕБЯТА, ВСЕ НЕ ТО; СОТРУДНИКИ ПУНКТОВ ТЕХОСМОТРА НЕ ЗНАЮТ, КАК БУДУТ ЖИТЬ С 1 МАРТА

Фотофиксация въезда и выезда автомобиля на пункт технического осмотра – самое известное, но далеко не единственное новшество в правилах техосмотра транспортных средств, которое вступает в силу с 1 марта. МВД регламентировало требования к безопасности транспортного средства, которые предполагается контролировать. Куда интереснее, что правила проведения ТО по-новому так до сих пор и не прописаны. Единственное, что знают на данный момент сотрудники пунктов техосмотра, – в марте начнется «грандиозный бардак».

Поправки к федеральному закону, которые регламентируют требования к автомобилям при техосмотре, содержат более 80 пунктов и утверждены МВД России. В частности, транспортное средство не пройдет техосмотр, если имеются течи тормозной жидкости или иные нарушения ее герметичности, а также если плохо действует «ручник» – он должен работать и на уклоне. Требования прописаны подробно и в части рулевого управления: регламентирован суммарный люфт и предписана «плавность во всем диапазоне угла поворота». Должны наличествовать и быть исправными все стекла и световые приборы (небольшие трещины на лобовом стекле, не заходящие в область работы «дворников», по-

прежнему допускаются). Ремни безопасности? Должны работать плавно. Шины и колеса? Одинаковые на каждой оси и в соответствии с сезоном. К грузовикам и автобусам – свои профессиональные правила, включая, конечно, тахографы и пассажирские ремни безопасности.

Мало что меняется

– В целом все эти требования и так были, они входят в технический регламент по допуску к дорожному движению, – пояснил «МК» владелец автосервиса Сурен Баблоян. – Более того, при техническом обслуживании любого современного автомобиля за такими вещами следят, при люфте в рулевом управлении, износе шин и тормозных колодок, течах в тормозной системе клиента обязательно предупредят. И «проблемную» машину из сервиса постараются не выпустить. У кого могут быть такие проблемы – это у водителей, которые «укатывают» свои машины до предела и практически не обслуживают.

Как рассказал сервисмен, отдельная норма, регламентирующая плавность вращения руля, появилась в связи с частыми неисправностями усилителей рулевого управления на ряде отечественных авто и старых иномарках. «Бывает, что руль «закусывает», и это может быть действительно опасно, – отмечает автомастер. – Единственный вопрос – как это обнаружить при техосмотре. Когда сбоит электроусилитель, приходится с клиентом кататься иногда по полчаса-часу, прежде чем неисправность вылезет».

Еще одна «засада», которая может ожидать владельцев даже ухоженных старых автомобилей, – светотехника: электросистема на многих иномарках «хорошо за...» и отечественных авто старше 10 лет часто дает сбой. Лекарство от этого – перед техосмотром заблаговременно зачистить контакты ламп светотехники и платы фонарей, а затем защитить их техническим вазелином или другой консистентной смазкой. Должно помочь на ближайшие несколько лет.

– И отдельная песня – газовое оборудование и фаркопы, – предупредил Сурен Баблоян. – Судя по всему, и на то и на другое будут нужны документы – рассказ о том, что вы поставили их десять лет назад, не поможет.

Не знают, как жить

Между тем пункты техосмотра, которых в Москве более 300, пока работают по старым правилам – даже без предварительной записи. Но – только до конца февраля: с марта правила действительно меняются. Новая версия регламента для пунктов ТО пока неизвестна даже их сотрудникам.

– Все, что могу сказать определенного, – это то, что лучше приезжайте до конца месяца, – посоветовал читателям «МК» мастер пункта ГТО на севере Москвы. – Какие правила будут, как мы по ним будем жить – ничего не известно, предстоит грандиозный бардак...

По словам мастера, пока непонятно, как будет производиться фотофиксация въезда и выезда автомобилей. На данный момент оборудование для этой съемки еще не поступило и не испытано, процедуры не прописаны. Известен только общий регламент: нужно сфотографировать автомобиль на въезде и выезде, с точным указанием времени и географических координат. Ряд пунктов ТО уже выяснили, что с координатами могут быть проблемы из-за помех – эта проблема решается на уровне МВД и **Минтранса**.

А ведь данные нужно будет еще и вносить в базу Единого реестра техосмотра (ЕАИСТО). Для этого также нужно будет новое оборудование, а главное – усиленная цифровая подпись должностного лица, осуществляющего техосмотр. Как это будет делаться – пока не отработано (или как минимум не доведено до персонала всех пунктов ТО даже в столице). А ведь осталось две недели – в том числе до реальной уголовной ответственности владельцев авто за пользование поддельными диагностическими картами.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ЕЛЕНА ШУЛЕПОВА; 2021.02.17; ПЕРЕЙТИ ЛУЖУ; КАК МЕСТНАЯ ВЛАСТЬ ПЫТАЕТСЯ СОЕДИНИТЬ С БОЛЬШОЙ ЗЕМЛЕЙ ТРИ ТЫСЯЧИ ЖИТЕЛЕЙ

Жители нескольких населенных пунктов Малоарославецкого района Калужской области уже несколько лет добиваются от властей ремонта моста через реку Лужа. Они попросили «РГ» разобраться в ситуации, ведь еще в 2018 году в районной администрации им сказали, что ищут подрядчиков для ремонта моста (письмо из администрации Малоарославецкого района есть в «РГ»). «Неужели за три года так и не нашли?!» – возмущается народ.

Эта речка, несмотря на свое мирное название, регулярно выходит из берегов, отрезая жителей деревень от Большой земли. И случаются такие ЧС порой по несколько раз в год. Так, январское аномальное потепление вызвало резкий подъем воды в Луже, и народ забеспокоился: неужели опять началось? К счастью, капризы погоды шатнулись в другую сторону – вернувшийся мороз на сей раз не дал лужским водам затопить мост и дорогу. Между тем такие зимние потопа здесь уже случались. Как рассказали «РГ» местные жители, в прошлом году Лужа разливалась трижды: зимой в оттепель вода поднялась, захлестнув мост, потом в весеннее половодье и в июне из-за обильных дождей вновь несколько деревень были отрезаны от Большой земли.

– Сколько живу в деревне, столько с этой проблемой боремся. Раньше это был деревянный мост, потом его укрепили железобетонными сваями. Но он все равно низкий: его не сносит, но вода поднимается так, что не то что мост, берега заливают, даже деревья в воде стоят и проехать невозможно. У нас тут два моста через Лужу, и оба подтапливает. Река здесь делает плавный поворот и деревни кругом обходит. Дубровка, Новостройка, Бородухино и еще несколько деревень в половодье оказываются отрезанными. Так что такси на Дубровку заказывать бесполезно, – невесело перефразирует цитату из «Бриллиантовой руки» Наталья Белова, проживающая в Новостройке. – Дети в школу не ходят. Хорошо в последние годы школа подстраивается, и весенние каникулы переносят так, чтобы совпадали с паводком.

Иначе, чем через мосты, попасть в эти населенные пункты невозможно. Некогда была лесная дорога – по ней в свое время лес возили. Как рассказала замглавы сельского поселения «Деревня Шумятино» Ольга Владимировна Маслова, по этой дороге до Обнинска примерно 12 километров. Но она совсем разбита: по ней не то что в распутицу – в сухое лето не проехать. По словам Ольги Владимировны, эта дорога находится на стыке двух районов, и ни один ее на баланс брать не стремится.

Когда же река выходит из берегов, связь с внешним миром обеспечивают спасатели МЧС. По словам Натальи Беловой, лодка спасателей постоянно дежурит, переправляя людей с одного берега на другой, добровольцы хлеб привозят. Но спасатели дежурят только до 20 часов – если припозднился, то домой можешь и не попасть. Правда, за эти годы, как говорят жители, появился своего рода «переправный бизнес»: в неурочное время тоже можно найти лодку, но переправа будет уже за отдельную плату. Да и опасно это, в темноте через капризную реку перебираться.

– Каждый раз, в какое бы время года ни случилось половодье, это ЧС. Без спасателей не обходится. Они постоянно организуют переправу вблизи Игнатьевского, – рассказала Ольга Маслова. – Проехать можно по второму мосту через Кудиново и Новостройку, но когда вода высокая, его тоже заливают. Куда мы только не писали! Люди подписи собирали. Обещают, что наш мост будет включен в федеральную программу. Но будет ли это в этом году – вопрос.

Из переписки с администрацией Малоарославецкого района видно, что в 2018 году мост обследовали, признали аварийным и закрыли для автотранспорта. Тогда же власти начали искать подрядчика для его ремонта. Однако поиск затянулся на годы, люди бетонные блоки, перекрывающие подъезд к мосту, отодвинули и ездят на свой страх и риск. Порой даже тяжелые лесовозы им пользуются.

Постоянно в этой местности проживают около 20 семей. С наступлением теплых дней население деревень вырастает до 550 человек, и, конечно, эти люди не пешком приходят. Но мост нужен не только им: по оценкам районной администрации, «в том кусте» эта проблема касается примерно 3 тысяч человек. Эта дорога удобна и для объектов экономики и соцсферы как Малоярославецкого, так и Боровского районов.

По словам заместителя руководителя отдела ЖКХ, транспорта и связи администрации Малоярославецкого района Павла Литвинова, первоначально действительно хотели аварийный мост просто отремонтировать. Делать это может только специальная организация, имеющая соответствующую лицензию. Долго искали, кто бы взялся, наконец, нашли. Но, когда подрядчики зашли было на объект, отказались наотрез делать что-либо без проекта. Так что подешевле и побыстрее не вышло.

– Пришлось делать проект. В прошлом году из регионального бюджета на это дали субсидию – 7,5 миллиона рублей, – рассказал Литвинов. – Стало ясно, что при таких затратах нет смысла делать ремонт, который не решит проблемы – мост ведь все равно останется низководным. Поэтому было решено строить новый мост.

Как рассказал «РГ» заместитель главы администрации Малоярославецкого района Сергей Кузнецов, в настоящее время проектно-сметная документация готова. Согласования с различными службами были сложными, но этот этап уже преодолен. Сейчас проект проходит необходимые согласования и госэкспертизу на региональном уровне. Новый мост будет выше на два метра, запланировано его освещение, плюс подъезды – по 100 метров с каждой стороны.

– По предварительной смете строительство моста обойдется примерно в 300 миллионов рублей. Это первоначальная смета, возможно, она будет несколько подкорректирована. Но в любом случае районному бюджету такую сумму не потянуть, – пояснил Сергей Кузнецов.

Районные власти рассчитывают, что после всех согласований смогут войти в **нацпроект «Безопасные и качественные дороги»**. «Будем стараться попасть уже в этом году, в следующем – обязательно», – заверил Кузнецов.

<https://rg.ru/2021/02/16/reg-cfo/pochemu-v-kaluzhskoj-oblasti-nikak-ne-mogut-pochinit-most-cherez-reku-luzha.html>

МОСКВА 24; 2021.02.17; УЗНАЮТ ПО ГОЛОСУ. ЗАЧЕМ АЭРОПОРТАМ БИОМЕТРИЯ И ЕСТЬ ЛИ РИСК ДЛЯ ПАССАЖИРОВ

Министерство транспорта РФ планирует оборудовать минимум 6% аэропортов биометрической идентификацией к концу 2023 года. Пассажиры смогут проходить предполетные процедуры с помощью лица и голоса. Рассказываем, как будет работать технология, а также разбираемся, несет ли она риски для персональных данных россиян.

Без посадочных талонов

Планы оборудовать российские аэропорты биометрией опубликованы в программе цифровой трансформации **Минтранса**. В документе сказано, что при получении дополнительного финансирования доля воздушных гаваней с новой технологией может вырасти с 6 до 15%.

Единая биометрическая система (ЕБС) действует в России с 2018 года. С ее помощью можно подтвердить личность без паспорта. Чтобы пользоваться системой, необходимо загрузить туда фото своего лица и запись голоса. Сегодня с ее помощью можно, в частности, получать кредиты и открывать счета. Ростелеком является оператором ЕБС. Чтобы подключиться к ней, гражданину России нужно сдать данные в одном из отделений банков и дать согласие на использование биометрии в конкретных целях.

По данным **Росавиации**, на конец 2019 года в России функционировали 202 аэропорта. Из них 78 международного значения и 89 – федерального. Если к концу 2023 года число

авиагаваней в стране не изменится, то к началу 2024 года нововведение должно появиться не менее чем в 12 из них. А при условии дополнительного финансирования – в 30.

Будет ли влиять объем пассажиропотока на выбор аэропорта для введения биометрии, пока неизвестно. Расходы на внедрение системы также не называются. Всего на цифровую трансформацию **Минтранс** планирует потратить 8,7 миллиарда рублей.

Источник на рынке биометрии утверждает, что переговоры об установке системы ведут как минимум пять аэропортов за пределами столичного региона. Причем два из них, по его словам, подключатся к ней в ближайшее время.

В середине февраля стало известно о планах по установке биометрических систем в аэропортах Домодедово и Шереметьево. При этом дата начала работы технологии пока не сообщается.

Директор научного центра ГосНИИ гражданской авиации Александр Фридлянд в разговоре с Москвой 24 отметил, что в целом внедрение системы биометрии способно повысить безопасность аэропортов.

Чтобы выявлять опасных людей с помощью биометрии, должна быть создана большая база данных со сведениями о них. На это потребуется время, мгновенного результата после внедрения системы не будет.

Александр Фридлянд

директор научного центра ГосНИИ гражданской авиации

При этом в первое время после запуска нововведения могут возникнуть проблемы у пассажиров, которые слабо владеют современными технологиями, указывает Фридлянд.

«На начальных стадиях это будет хлопотно для аэропортов. Им нужно выводить специалистов, которые будут помогать таким людям проходить контроль по биометрии. Конечно, это потребует от аэропортов дополнительных расходов на сотрудников», – заявил собеседник Москвы 24.

В целом программа **Минтранса** вписывается в тенденции, которые наблюдаются в зарубежных аэропортах, подчеркнул эксперт. На адаптацию потребуется немало времени, но в будущем система станет удобной для пассажиров, уверен Фридлянд. Он добавил, что появление биометрии вряд ли отразится на стоимости авиабилетов. По его словам, для изменения цены существуют куда более очевидные факторы.

Эксперт в области информационной безопасности Александр Власов в беседе с Москвой 24 напомнил, что подобная система уже работает в аэропортах при вылете в зарубежные страны. Такую процедуру проходят обладатели новых биометрических загранпаспортов.

«Причем эта система сопряжена с системами розыска, системами запрета на выезд из страны. Поэтому она уже вполне себе действует. И я пока не помню каких-то громких фактов утечек данных из этой системы», – рассказал специалист.

Власов отметил, что оператор ЕБС в лице «Ростелекома» способен гарантировать полную защиту персональных данных. Однако вопрос в том, будут ли сведения о пассажирах доступны специалистам, которые работают в самом аэропорту, продолжает он.

С технической точки зрения нашим с вами данным не грозит ничего. Но проблема в том, что на хакерские атаки или сбои приходится только 20% случаев утечки сведений. В 80% персональные данные крадут из организаций через конкретных недобросовестных сотрудников.

Александр Власов

эксперт в области информационной безопасности

Таких людей называют «инсайдерами», объясняет Власов. Это явление есть не только в России, но и зарубежных странах. В итоге безопасность сведений при внедрении биометрии в аэропортах будет зависеть от технической надежности системы и борьбы с «инсайдерами», резюмировал собеседник Москвы 24.

<https://www.m24.ru/articles/tehnologii/17022021/157725>

REGNUM; 2021.02.17; КОМУ БИОМЕТРИЯ ЛИЦ В АЭРОПОРТАХ ДОСТАВИТ НЕУДОБСТВА?

Биометрическая идентификация лиц авиапассажиров в аэропортах является естественным развитием внедрения биометрических заграничных паспортов с десятилетним сроком действия, удобство которых давно оценили российские путешественники, заявил корреспонденту ИА REGNUM заведующий лабораторией искусственного интеллекта, нейротехнологий и бизнес-аналитики РЭУ им. Г.В. Плеханова Тимур Садыков.

«Помимо двукратного увеличения срока действия документа, технология предоставляет множество преимуществ: мгновенный автоматический ввод данных в базы паспортного контроля, исключая возможность ошибки оператора, практически нулевую вероятность ошибки идентификации пассажира, ускоренное прохождение паспортного контроля.

Внедрение технологии биометрического контроля пассажиров на внутренних рейсах, а в перспективе – полная автоматизация процедуры паспортного контроля за счет автоматического распознавания лица и голоса пассажира на основе нейросетевых технологий позволят поднять качество оказываемых пассажирам услуг и безопасность полетов на новый уровень.

Существенно сократятся очереди на паспортный контроль, являющиеся настоящим бичом многих аэропортов мира. Автоматизация контроля позволит снизить расходы наземных служб и в перспективе уменьшить стоимость авиабилетов.

Единственная категория пассажиров, которым новая технология может и должна доставить неудобства – нарушители, чьи документы не в порядке. Их, несомненно, ожидают трудные времена», – высказал свое мнение эксперт.

Как сообщало ИА REGNUM, **Минтранс РФ** выступил за введение биометрии в аэропортах. К концу 2023 года такой вид идентификации в предполетной зоне должен появиться уже в 6% аэропортов страны.

<https://regnum.ru/news/3193618.html>

ФЕДЕРАЛ ПРЕСС; 2021.02.17; ПСИХОТЕРАПЕВТ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ИДЕЮ МИНТРАНСА ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ БИОМЕТРИИ ВМЕСТО ОБЫЧНЫХ БИЛЕТОВ

Министерство транспорта России предложило внедрять биометрию для идентификации пассажиров в российских аэропортах. Сначала цифровую систему намерены ввести в 6 % аэропортов, но затем программу могут расширить. Какой реакции ждать от обычных пассажиров, которым для попадания на рейс достаточно будет просто «предъявить себя», «ФедералПресс» рассказал старший научный сотрудник психоневрологической клиники Москвы Вадим Хайкин:

Этическая сторона вопроса здесь уходит на задний план. При внедрении этой технологии в какие-либо базовые формы взаимодействия общества, мы должны в первую очередь говорить о защите персональных данных. И то, что сейчас готовится, – не самая приятная новость. Да, некоторые банки начинают использовать биометрию для идентификации клиентов и проведения работы с их счетами, но массовым явлением это на данный момент не стало. Сомнительно, что большинство людей дадут согласие на то, чтобы какие-то частные компании имели доступ к их биометрическим данным. Более того, такую ситуацию я не могу представить ни в одной стране.

Мы уже давно предоставляем часть этих данных государственным структурам. Они обязуются хранить их. Другое дело, когда эти сведения проходят через структуры аэропорта. Там крайне сложно узнать, куда конкретно пойдут такие данные. Поэтому в первую очередь нужно думать о законодательной стороне вопроса, а потом уже об этических сторонах. Тем более, при желании, стать частично «невидимым» для таких

систем вполне реально. Предположим, вы идете по метро. Если вы не хотите, чтобы о вашем присутствии знали, то можете использовать очки или же контактные линзы, которые способны визуально менять рисунок сетчатки.

В любом случае, внедрение данной технологии вызовет определенное недовольство в обществе. Представьте, что вы вынуждены каждый раз делать скан своего паспорта при походах в магазин, библиотеку. Да куда угодно. В этом нет реального смысла. Одно дело единожды предоставить данные для получения визы, другое – делиться ими со всеми встречными.

Постоянный присмотр – вопрос разумности государства. Понятно, что мы живем в «стеклянном мире», нас окружают камеры. Но здесь есть баланс, который был определен обществом и государством. Государство смогло объяснить, почему такие меры необходимы, а общество смогло принять аргументацию. Поэтому, когда случаются перегибы, государство стремится их исправить. Вспомните, сколько треног было у частников и сколько с ними было проблем. Их ставили куда попало, но сейчас их работу скорректировали. Нужно понимать, что в современном мире тотального контроля не избежать, вопрос в его разумности. Он должен соответствовать целям, которые согласованы обеими сторонами, и обе стороны должны принимать их.

<https://fedpress.ru/personal-view/2678796>

ПРАЙМ; 2021.02.17; ВЛАСТИ НАМЕРЕНЫ ДАТЬ АВИАКОМПАНИЯМ ВТОРОЙ ТРАНШ СУБСИДИЙ

Власти РФ рассматривает возможность предоставления авиакомпаниям второго транша субсидий на поддержку в связи с пандемией коронавируса, сообщил журналистам **спецпредставитель президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов.**

«Конечно, авиационная отрасль из всех видов транспорта, пожалуй, пострадала больше всех из-за пандемии, это очевидно. Какой-то период авиакомпании – даже такие крупные, как «Аэрофлот» – прожили в тяжелой ситуации, скукожившись, что называется, резко сократив количество рейсов, особенно за границу, потому что внутренние рейсы мы никогда не ограничивали, это существенная часть бизнеса любой авиакомпании российской», – сказал Иванов.

«Началось выделение дотаций, субсидий. Первый, по-моему, транш был аж 43 миллиарда рублей на пассажирские авиакомпании. Сейчас рассматривается вопрос о дальнейших субсидиях, потому что когда эпидемия или пандемия закончится, вам никто в мире не ответит, включая меня. Конечно, мы авиаотрасль, естественно, не бросим», – сообщил спецпредставитель президента РФ.

По его словам, также правительство намерено поддержать ОАК, предоставив авиакомпаниям субсидии на покупку его самолетов.

«Она (авиаотрасль – ред.) потянула за собой и другую проблему очень серьезную – авиастроение. Авиакомпании, естественно, прекратили закупать новые самолеты. Это ударило по «Объединенной авиастроительной корпорации» очень сильно. Будем и ее поддерживать. Что касается ОАК, то там субсидии будут компаниям, которые покупают, например, «Сухой Суперджет», МС-21 или другие наши самолеты, – сказал Иванов.

Он затруднился назвать размер обсуждаемых субсидий, посоветовав адресовать этот вопрос Минпромторгу.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/10724165>

ПРАЙМ; 2021.02.17; ВЛАСТИ ЯКУТИИ ПРОСЯТ ВЫДЕЛИТЬ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ КВОТЫ НА СУБСИДИРУЕМЫЕ АВИАПЕРЕЛЕТЫ

Власти Якутии просят правительство РФ о выделении дополнительных квот на субсидируемые авиаперелеты из Якутска и Мирного, сообщила **пресс-служба** главы и правительства республики.

Ранее сообщалось, что **Росавиация** выбрала шесть авиакомпаний для субсидированных полетов на Дальний Восток. На территории Якутии субсидии на полеты получит авиакомпания «Алроса» на авиарейсы по маршрутам Мирный – Москва – Мирный и Полярный – Москва – Полярный и авиакомпания «Якутия» – на рейсы Нерюнгри – Москва – Нерюнгри.

Депутат Госдумы от Якутии Федот Тумусов направил председателю правительства **Михаилу Мишустину** запрос, в котором просит рассмотреть вопрос увеличения субсидирования дальневосточных авиабилетов.

«Сейчас проводятся переговоры и консультации с **Росавиацией** по вопросу выделения дополнительных квот на субсидируемые перелеты из Якутска и Мирного, руководством республики направлены обращения в адрес правительства страны о перераспределении средств на маршруты из Якутска и Мирного. Кроме того, в ближайшее время запланировано проведение рабочих встреч с **Росавиацией** и **Минтрансом России**», – цитируются в сообщении слова **министра транспорта** и дорожного хозяйства Якутии Владимира Сивцева.

Отмечается, что авиакомпания «Алроса» открыла продажу субсидированных билетов с 15 февраля. Стоимость билета в одну сторону составляет 8700 рублей. В свою очередь АК «Якутия» откроет продажу субсидированных авиабилетов с 18 февраля по льготному тарифу – 9700 рублей.

ТАСС; 2021.02.17; «АЗЕРБАЙДЖАНСКИЕ АВИАЛИНИИ» НАЧАЛИ ВЫПОЛНЯТЬ РЕЙСЫ БАКУ – МОСКВА – БАКУ

Национальный авиаперевозчик «Азербайджанские авиалинии» (АЗАЛ) начал выполнять регулярные авиарейсы по маршруту Баку – Москва – Баку. Об этом ТАСС сообщили в среду в **пресс-службе** АЗАЛ.

«Сегодня утром из Бакинского международного аэропорта имени Гейдара Алиева в Москву вылетел первый (после возобновления авиасообщения между Россией и Азербайджаном) самолет АЗАЛ», – отметили в компании. В **пресс-службе** напомнили, что полеты будут выполняться в аэропорт «Домодедово» два раза в неделю – по средам и воскресеньям. Пассажиры должны иметь разрешение на въезд в страну и справку об отсутствии коронавирусной инфекции.

На рейсы в обратном направлении – из Москвы в Баку – будут допускаться только дипломаты, иностранцы, чьи родственники имеют гражданство Азербайджана, иностранцы, имеющие разрешение на работу в стране или вид на жительство, а также студенты. Въезд туристов в Азербайджан на данный момент закрыт.

Согласно решению оперативного штаба при кабинете министров республики, все прибывшие авиарейсами в Баку пассажиры должны пройти двухнедельный карантин. При себе необходимо будет иметь ПЦР тест, сделанный не более чем за 48 часов до вылета.

Одновременно российская **авиакомпания «Аэрофлот»** с 17 февраля (18 февраля по бакинскому времени) приступает к выполнению регулярных рейсов по маршруту Москва – Баку – Москва (аэропорт Шереметьево). Полеты будут осуществляться дважды в неделю.

Правительство России 3 февраля приняло решение о возобновлении с 15 февраля регулярного авиасообщения с Азербайджаном. Рейсы между двумя странами были приостановлены в прошлом году на фоне пандемии коронавируса.

ТАСС; 2021.02.17; UTAIR СВЯЖЕТ ПРЯМЫМ РЕЙСОМ АСТРАХАНЬ И МИНЕРАЛЬНЫЕ ВОДЫ

Авиакомпания Utair с 5 марта начнет полеты из Астрахани в Минеральные Воды. Рейс будет выполняться дважды в неделю, сообщает в среду **пресс-служба** перевозчика.

Прямых рейсов из Астрахани в Минеральные Воды пока нет.

«С 5 марта Utair дважды в неделю будет летать по новому маршруту Астрахань – Минеральные Воды. По пятницам рейс из Астрахани в 17:45, из Минеральных Вод – в 19:15. По воскресеньям рейс из Астрахани в 21:40, из Минеральных Вод – в 18:20», – сказано в сообщении.

Как отметил президент «Utair» – пассажирские авиалинии» Олег Семенов, новый рейс положительно повлияет на развитие транспортной доступности Южного федерального округа. «Рейс позволит без пересадок добираться из Астрахани в Минеральные Воды всего за 1,5 часа», – приводятся в сообщении слова Семенова.

Стоимость билетов по минимальному тарифу без багажа – от 2,1 тыс. рублей. По данным сервиса «Яндекс.Путешествия», рейс из Астрахани в Минеральные Воды с пересадкой в Москве сейчас занимает от 6 часов 15 минут, цена билета – от 10 тыс. рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/10718475>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2021.02.17; ВЫСОТУ СТРОЯЩЕГОСЯ ГОРНОЛЫЖНОГО СКЛОНА В ТИНАО МОГУТ УМЕНЬШИТЬ ПО ТРЕБОВАНИЮ РОСАВИАЦИИ

Высоту 101-метрового горнолыжного склона, который планируется построить в ТиНАО, могут уменьшить из-за требований **Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация)**. Об этом в интервью Агентству городских новостей «Москва» сообщил руководитель столичного департамента развития новых территорий Владимир Жидкин.

«Сейчас, кроме объектов спорта, горы для горнолыжного спуска (в рамках проекта группы компаний «А101» у станции метро «Прокшино» – прим. Агентства «Москва») и различных развлекательных заведений, строится административно-офисная часть. Ее строят в первую очередь. Есть вопрос по высоте горы из-за ограничений **Росавиации** по приаэродромным территориям. Будущую гору планируют разместить не рядом с аэропортом Внуково, но она может повлиять на работу локаторов. По этой же причине сейчас не вводится в эксплуатацию жилой комплекс «Филатов луг». Там же не в высоте домов дело. Здесь аналогичная ситуация. Есть ограничения, самолеты подлетают с разных сторон. Сейчас мы находимся в процессе согласования **Росавиацией**. Если они будут настаивать, что действительно горка будет мешать, тогда ее сделают поменьше. Раньше планировали 101 м», – сказал Жидкин.

В 2017 году **Росавиация** согласовала строительство жилого комплекса «Филатов луг» в ТиНАО, однако позднее ведомство отозвало свое согласие. С 2019 года застройщик оспаривает решение **Росавиации** об аннулировании согласования строительства жилого комплекса рядом с аэропортом Внуково из-за возможного влияния объекта на работу средств радиотехнического обеспечения полетов аэропорта.

<https://www.mskagency.ru/materials/3088247>

КОММЕРСАНТЪ ВОРОНЕЖ; ИРИНА ЛОБАНОВА; 2021.02.17; АЭРОПОРТ ПРИБЛИЗИЛ ЗАСТРОЙКУ; ВЛАСТЯМ ВОРОНЕЖСКОЙ ОБЛАСТИ ПРЕДСТАВЛЕН НОВЫЙ ПРОЕКТ ПРИАЭРОДРОМНОЙ ТЕРРИТОРИИ

Как стало известно “Ъ-Черноземье”, приаэродромная территория международного аэропорта Воронеж имени Петра Первого значительно скорректирована: границы седьмой

подзоны, в которой ограничено строительство жилья из-за шумового воздействия, сокращены в шесть раз. Кроме того, в третьей и четвертой подзонах, которые затрагивают территорию девелоперского проекта ГК Хамина, может измениться разрешенная высотность зданий. Эксперты отмечают, что в настоящий момент границы седьмой подзоны приаэродромной территории по всей России устанавливаются «хаотическим образом».

Доработанный проект приаэродромной территории аэропорта Воронеж поступил на повторное рассмотрение в правительство Воронежской области в январе и, по данным “Ъ-Черноземье”, одобрен всеми участниками рабочей группы. Итоговым этапом согласования станет утверждение документа **Федеральным агентством воздушного транспорта** и внесение сведений о приаэродромной территории в ЕГРН.

Как пояснили “Ъ-Черноземье” в региональном департаменте архитектуры и градостроительства, в скорректированном проекте существенно – в шесть раз – сокращены границы седьмой подзоны, в которой запрещается возводить жилье из-за шумового воздействия. Кроме того, из проекта исключено требование о необходимости дополнительного согласования размещения объектов в границах подзоны с Центральным МТУ **Росавиации**. В предыдущем варианте проекта в зону ограничений седьмой подзоны полностью или частично попадали левобережная часть Воронежа, пригородный райцентр Рамонь и его поселения – Новоживотинное, Айдарово, Медовка, Гвоздевка, Русская Гвоздевка, Хвощеватка, Новоподклетное, а также поселки Бабяково, Воля, Шуберское, Маклок, Стахановский Новоусманского района, села Губарево и Гудовка Семилукского района.

Согласно федеральному законодательству (135-ФЗ), проект приаэродромных территорий предусматривает установление семи подзон, в границах которых запрещено или ограничено строительство в зависимости от его назначения и технических параметров. Например, третья подзона ограничивает высоту объектов, шестая – запрещает размещение мусорных полигонов на расстоянии ближе 15 км. Наиболее критичная в отношении размещения жилых домов седьмая подзона. Она устанавливает ограничения при размещении зданий в соответствии с требованиями по обеспечению санитарных норм по шуму, загрязнению атмосферного воздуха и уровню электромагнитного излучения. Все подзоны устанавливаются для обеспечения безопасности полетов конкретного аэродрома. В скорректированном проекте приаэродромной территории в седьмую подзону попадают частично Айдаровское сельское поселение, Чертовицы, Новоживотинновское сельское поселение, Медовка, Яменское сельское поселение. Речь идет о тех территориях населенных пунктов, где нет жилой застройки. В соответствии с новым проектом решения, седьмая подзона не затрагивает и застроенную часть Воронежа, как это было ранее.

Кроме того, в новом документе также откорректированы третья и четвертая подзоны в части четкой градации ограничений по высоте и частоте радиопередающих средств в каждом их секторе, уточнили в департаменте архитектуры и градостроительства. По данным “Ъ-Черноземье”, переговоры с аэродромом вела ГК Хамина для смягчения ограничений на размещение объектов в зоне влияния радиотехнического оборудования приемно-передающего центра «Сатурн».

В генплане Яменского сельского поселения, в границы которого входит аэропорт, указаны параметры застройки города-спутника Солнечный, который собирается возводить ГК Хамина вблизи ТРЦ «Сити-парк «Град»». Участки площадью 62,4 га и 49,5 га рассчитаны на многоэтажную жилую застройку. На первом участке планируется возвести 330 тыс. кв. м жилья для 11 тыс. человек. На втором – 385 тыс. кв. м для 12,84 тыс. человек. В документе отмечается, что в случае реализации планов инвесторов «жилье вплотную подойдет к территории международного аэропорта Воронеж и таким образом пресечет возможность полноценной реализации потенциала приаэродромной зоны». В ГК Хамина

пока предпочли не комментировать участие компании в подготовке документов воздушной гавани.

Приаэродромная территория еще одного воронежского аэродрома – экспериментальной авиации (Придача, располагается на левом берегу города) – была утверждена в июне 2018 года. Ее подзоны позволили спроектировать крупный высотный жилой массив в зоне полета. При этом первоначальный проект аналогичных документов от международного аэропорта Воронеж в 2019 году не был согласован региональным правительством из-за существенных ограничений для застройщиков и отправлен на доработку.

По словам гендиректора ООО «Центр экологической безопасности» Михаила Картышева, в настоящий момент границы седьмой подзоны приаэродромной территории по всей России устанавливаются «хаотическим образом». Отсутствует утвержденная методика по построению границ шумовой зоны при полетах воздушных судов, то есть эксперты и Роспотребнадзор не могут оценить достоверность границ шумовых зон. Кроме того, исходные данные для разработки проекта седьмой подзоны, предоставляемые аэродромами, носят произвольный характер.

Большинство разработчиков проектов седьмых подзон никогда не видели одновременно самолет и шумомер, – комментирует Михаил Картышев. – То есть отсутствует представление о порядке ожидаемых уровней шума на местности, что и дает возможность сокращать зоны и в шесть, и в десять раз».

С другой стороны, установление границ шумовой зоны завышенных размеров влечет за собой необоснованные ограничения по эксплуатации земельных участков, согласен эксперт. Эти ограничения, по его мнению, будут оспорены пострадавшими гражданами и крупными строительными организациями. «Установление границ шумовой зоны заниженных размеров будет встречено администрациями городов позитивно, однако эти же администрации впоследствии обяжут эксплуатировать аэродром с соблюдением установленных границ седьмой подзоны, а это однозначно ведет к сокращению интенсивности полетов», – предупредил господин Картышев.

<https://www.kommersant.ru/doc/4694290>

ВОСТОК ТЕЛЕИНФОРМ; 2021.02.17; «ПОБЕДА» ОСТАЕТСЯ В БУРЯТИИ

Авиакомпания «Победа» остается в Улан-Удэ – об этом сообщил глава Бурятии Алексей Цыденов на своей странице в сети Фэйсбук. По его словам, авиаперевозчик сохранит четыре рейса в неделю. Пока речь идет о периоде до октября 2021 года, пишет Восток-Телеинформ. На каких условиях удалось достигнуть консенсуса с лоукостером, пока не сообщается.

Напомним, авиаперевозчик ранее заявил об уходе с маршрута и завершении уже с 28 марта перелетов в Москву в связи с введением субсидированных рейсов для всех дальневосточников. В компании считают, что если субсидии получила другая авиакомпания, это сделает работу «Победы» нерентабельной. Вопрос по восстановлению авиаперевозок компанией «Победа» обсудили на совещании с заместителем **министра транспорта России Игорем Чаликом**, который побывал недавно в Улан-Удэ с рабочим визитом.

<https://vtinform.com/news/142/164187/>

ТАСС; 2021.02.17; СУД В ЮГРЕ ПРЕКРАТИЛ БАНКРОТСТВО КОМПАНИИ «ЮТЭЙР – ВЕРТОЛЕТНЫЕ УСЛУГИ»

Арбитражный суд Ханты-Мансийского автономного округа в среду прекратил производство по делу о банкротстве «Ютэйр – вертолетные услуги», крупнейшей вертолетной компании в мире по величине и грузоподъемности флота. Об этом сообщила ТАСС пресс-секретарь суда Анна Кляпышева.

Ранее сообщалось, что 1 февраля 2021 года Арбитражный суд ХМАО утвердил мировое соглашение между контрагентом авиакомпании Utair – «Юган-юнион кард» – и «Ютэйр – вертолетными услугами» по делу о банкротстве авиаперевозчика. 17 февраля суд планировал рассмотреть отказ еще одного контрагента авиакомпании «Ютэйр» – «Гидпромэнергострой» – от иска и тем самым завершить дело о банкротстве вертолетной «дочки» Utair.

«Суд утвердил отказ компании «Гидпромэнергострой» от иска о банкротстве «Ютэйр – вертолетные услуги». Производство по делу прекращено», – сказал собеседник агентства.

О деле по банкротству компании

16 марта 2020 года арбитражный суд ХМАО оставил без рассмотрения иск МТС банка о банкротстве «Ютэйр – вертолетные услуги». 13 января 2021 года в суде представитель МТС банка сообщил, что требования о признании компании «Ютэйр – вертолетные услуги» банкротом основываются на договоре о предоставлении синдицированного кредита авиакомпании Utair от 19 ноября 2015 года. В 2018 и 2019 годах авиакомпания не выплатила проценты по кредиту в размере около 16 млн рублей. «Ютэйр – вертолетные услуги» в данном договоре выступила поручителем.

В качестве третьих лиц к иску были привлечены четыре контрагента авиакомпании «Ютэйр» – «Юган-юнион кард», «Гидпромэнергострой», «Интер» и «Флеш лайт капитал». Девятнадцатого и 20 марта 2019 года они подали иски о банкротстве перевозчика на общую сумму около 1,5 млн рублей. Двадцать восьмого сентября 2020 года Арбитражный суд ХМАО утвердил мировое соглашение между Utair и ее кредитором «Юган-юнион кард» и отказал в банкротстве авиакомпании «Финпорт» (правопреемник компании «Гидпромэнергострой»). Кроме того, суд произвел две процессуальные замены – сначала банк «Русь» на банк «Оренбург», затем «Оренбург» – на банк «Россия». Согласно определению суда, права требования к Utair по двум синдицированным кредитам на общую сумму около 139 млн рублей «Оренбург» в марте 2020 года уступил банку «Россия». В феврале 2021 года Арбитражный суд отказал в удовлетворении иска банку «Россия».

В августе 2019 года оренбургский ипотечный коммерческий банк «Русь» подал заявление о вступлении в дело о банкротстве авиакомпании, сумма требований составила 4,9 млн рублей. Впоследствии «Русь» присоединилась к банку «Оренбург». Пятого октября 2020 года Арбитражный суд ХМАО заменил «Оренбург» на банк «Россия». Арбитражный суд ХМАО 12 ноября 2020 года утвердил мировое соглашение между «Флеш лайт капитал» и «Ютэйр – вертолетные услуги», а 1 февраля – с «Юган-юнион кард».

Долги Utair

Utair – четвертая по величине авиакомпания в России после группы «Аэрофлот», S7 и «Уральских авиалиний», в 2019 году она перевезла более 7,7 млн человек. Убыток компании по МСФО за первое полугодие 2020 года составил 5,8 млрд рублей против убытка почти 9,5 млрд рублей за аналогичный период 2019 года. Крупнейшие акционеры – созданная структурами «Сургутнефтегаза» компания «АК-инвест» (50,1%), Ханты-Мансийский автономный округ (38,8%) и Тюменская область (8,4%).

«Ютэйр – вертолетные услуги» – крупнейшая вертолетная компания в мире по величине и грузоподъемности флота. Она является основным вертолетным оператором группы Utair, в которой эксплуатируется парк более чем из 320 воздушных судов разных типов – преимущественно семейства «Миль» и Airbus Helicopters. Вертолеты компании обслуживают клиентов на четырех континентах.

Компания испытывает финансовые трудности уже несколько лет. В 2015 году она перевела все свои долги в два синдицированных кредита – на 18,9 млрд рублей с погашением в 2022 году и на 23,7 млрд с погашением в 2027 году. Сейчас объем задолженности по первому кредиту снижен до 15,4 млрд рублей. Кроме того, Utair привлекла кредит Сбербанка на 17,4 млрд рублей с погашением в 2020 году.

В декабре 2018 года авиакомпания не смогла заплатить проценты в размере 1 млрд рублей по кредиту на 15,4 млрд руб. В начале февраля «дочка» авиаперевозчика «Финанс-авиа» допустила техдефолт по одному из выпусков облигаций на 187 млн рублей, но позже выплатила купон. Впоследствии авиакомпания просила кредиторов списать 31,4 млрд рублей долга, но это предложение не устроило банки. Кроме того, в середине апреля того же года «Финанс-авиа» предложила держателям облигаций отложить выплаты основной части долга по ценным бумагам на тот же срок – 35 лет.

<https://tass.ru/ural-news/10721295>

ПРАЙМ; 2021.02.17; ПУТИН РАСПОРЯДИЛСЯ ПЕРЕДАТЬ РЖД ИЗ ГОССОБСТВЕННОСТИ 0,1319% ОДНОЙ ИЗ КОМПАНИЙ ПО ВСМ

Президент России Владимир Путин распорядился передать РЖД находящиеся в федеральной собственности 0,1319% открытого акционерного общества «ВСМ», говорится в указе на официальном интернет-портале правовой информации.

«Принять предложение правительства о внесении в качестве вклада РФ в уставной капитал ОАО «РЖД» находящихся в федеральной собственности 409 тысяч обыкновенных акций ОАО «ВСМ», составляющих 0,1319% его уставного капитала, в порядке оплаты размещаемых ОАО «РЖД» дополнительных акций в связи с увеличением уставного капитала этого акционерного общества», – говорится в указе.

Документ вступает в силу со дня подписания. Правительству РФ поручено в течение года осуществить указанную передачу акций.

ОАО «ВСМ» было создано в 1990-х годах для реализации проекта по строительству высокоскоростной железной дороги между Москвой и Санкт-Петербургом и 87,38% его акций принадлежало Росимуществу. Дорога так и не была построена. Согласно информации на сайте РЖД, в настоящее время им принадлежит 87,38% ОАО «ВСМ» (Санкт-Петербург).

Проекты ВСМ в настоящее время курирует «дочка» РЖД – «Скоростные магистрали». Высокоскоростной считается специализированная электрифицированная двухпутная железнодорожная линия для эксплуатации поездов со скоростями от 200 до 400 километров в час. РЖД в соответствии с поручением президента РФ Владимира Путина ведут разработку проектной документации ВСМ Петербург-Москва.

ТАСС; 2021.02.17; «ГАЗПРОМ НЕФТЬ» И РЖД ДОГОВОРИЛИСЬ О ЦИФРОВИЗАЦИИ РЕШЕНИЯ ДЛЯ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

«Газпром нефть» и РЖД подписали меморандум о совместном развитии инновационных цифровых технологий для грузовых перевозок до 2024 года. Оно направлено на повышение эффективности процессов в логистике нефтепродуктов за счет развития цифровых решений, технологий и сервисов, говорится в сообщении «Газпром нефти».

Подписи под документом поставили председатель правления «Газпром нефти» Александр Дюков и генеральный директор РЖД Олег Белозеров.

«Ежегодно по железным дорогам страны перевозится более 20 млн тонн грузов «Газпром нефти». И мы, и РЖД видим большой потенциал применения инновационных цифровых технологий, в том числе с элементами машинного обучения, для прогнозирования и управления этими грузопотоками. Еще одно направление повышения эффективности сотрудничества с РЖД – smart-контракты, которые способны сделать наш электронный документооборот с одной стороны проще, с другой – еще надежней и безопасней», – сказал Дюков.

Партнеры намерены перейти на преимущественно цифровое взаимодействие в совместных технологических процессах.

«Подписание меморандума – это еще один шаг в реализации стратегии цифровой трансформации ОАО «РЖД». Одним из ее принципов является формирование цифровых платформ – технологических решений для взаимодействия участников транспортного рынка. Совместно с нашими партнерами мы создаем ту доверенную среду, которая повысит качество информационного обмена и эффективность основных бизнес-процессов», – отметил глава РЖД.

<https://tass.ru/ekonomika/10722861>

РИА НОВОСТИ; 2021.02.17; РЖД НАЧНЕТ СТРОИТЬ ГРУЗОВОЙ Ж/Д ПУТЬ ОРЕНБУРГ – СОЛЬ-ИЛЕЦК В 2022 ГОДУ

Компания «Российские железные дороги» (РЖД) в 2022 году начнет строительство грузового железнодорожного пути из Оренбурга в Соль-Илецк для выхода регионального бизнеса на рынки Казахстана и Китая, сообщили в **пресс-службе** губернатора Оренбургской области.

В сообщении поясняется, что решение о масштабном строительстве принято в рамках соглашения о взаимодействии и сотрудничестве в области железнодорожного транспорта на 2021-2025 годы между губернатором области Денисом Паслером и начальником Южно-Уральской железной дороги Анатолием Храмовым.

«Документ определяет основные направления взаимодействия в сфере транспортного обслуживания населения и промышленных предприятий региона, развития инфраструктуры железнодорожного транспорта. В числе важнейших задач – строительство грузового железнодорожного пути на участке Оренбург – Илецк. На реализацию этого масштабного проекта **ОАО «РЖД»** направит 5 миллиардов рублей», – рассказали в **пресс-службе**.

По словам Паслера, строительство нового грузового железнодорожного пути является главным проектом, необходимым для развития региона в целом. «Для Оренбургской области и регионального бизнеса это прямой выход на Казахстан и далее в Китай, новые возможности для экспорта и развития торговых связей плюс укрепление транспортно-транзитного потенциала региона. **РЖД** уже приступили к подготовке проекта, в 2022 году начнется его реализация», – сказал губернатор.

В ведомстве пояснили, что в рамках соглашения строительство путепроводов через железнодорожные пути власти региона берут на себя.

<https://ria.ru/20210217/rzhd-1597901592.html>

КОММЕРСАНТЪ НАУКА; 2021.02.17; ВАГОНЫ СО СМЕННЫМИ КУЗОВАМИ; В РОССИИ НАД ПОДОБНЫМ ПРОЕКТОМ УЖЕ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ РАБОТАЕТ ОБЪЕДИНЕННАЯ ВАГОННАЯ КОМПАНИЯ

Мировой тренд грузоперевозок по железной дороге – вагоны со сменными кузовами: у таких вагонов характеристики лучше, чем у контейнеровозных площадок и вагонов со съемными корпусами.

По мнению заместителя гендиректора Объединенной вагонной компании Анны Орловой, у вагона со сменным кузовом просто больше объем под погрузку. И контейнер, даже если он специализированный, и съемный кузов – часть груза, а груз должен быть размещен в основном габарите погрузки. Сменный же кузов – часть вагона – устанавливается на базовой платформе (экипажной части), закрепляется на нем и входит в массу тары, соответствует более широкому и высокому габариту подвижного состава.

Повышаются технико-экономические характеристики специализированного вагона (вагона-хоппера, полувагона и т. п.) в комплектации со сменным кузовом (объем, грузоподъемность, погонная нагрузка), увеличивается пропускная способность сети.

Быстрая замена кузова при повреждении заметно ускоряет ремонт, а значит, сокращается простой вагона. Вместо кузова одного назначения легко поставить другой для изменения специализации вагона и настройки его под существующие на сети потребности перевозки – выходит сокращение потребного парка специализированных вагонов.

Конструкция сменного кузова и его креплений на вагоне рассчитана на большие по сравнению с контейнерами нагрузки по вагонным нормативам. При этом в верхней части сменный кузов оборудован типовыми угловыми фитингами для возможности снятия и постановки кузова с применением типового для контейнеров подъемного оборудования.

У сменного кузова и экипажной части может быть разный срок службы, что позволяет уменьшить операционные расходы.

Согласно проекту вагонов с применением технологии сменных кузовов, «на сегодняшний день завершены приемочные испытания опытных образцов специализированных вагона-платформы модели 10-630 и вагона-хоппера модели 10-630-01 для перевозки минеральных удобрений. В настоящее время вагоны проходят комплекс пробеговых испытаний на экспериментальном кольце АО ВНИИЖТ, позволяющий установить условия курсирования новых вагонов, в том числе в поездах смешанного формирования с четырехосными вагонами, а также подтвердить работоспособность конструкции в эксплуатационных условиях. Завершение испытаний и получение сертификата соответствия планируется до конца текущего года. Начало коммерческой эксплуатации двух моделей вагонов запланировано на первую половину 2022 года. ОАО РЖД проработан порядок учета сменных кузовов в процессе эксплуатации вагонов».

Подробнее о технологии сменного кузова рассказали в Объединенной вагонной компании (ОВК).

В холдинге ОVK разработана целая серия спецвагонов на основе базовой модели платформы 10-630. При установке на нее кузовов (к примеру, типа хоппер) вагон-платформа получает модель 10-630-01 и предназначен для перевозки минеральных удобрений, при установке кузовов типа полувагон – модель 10-630-02 для перевозки сыпучих грузов. Таким образом, разные виды сменных кузовов определяют модель специализированного вагона.

За последние 30 лет страны Западной Европы освоили ролкерную или накатную систему перевозок. При ее использовании предполагается, что на всем этапе транспортировки, при обработке продукции исключается применение кранового оборудования. Работы ведутся на основе технологии горизонтальной перегрузки. Дополнительное обслуживание груза происходит только с помощью напольной перегрузочной спецтехники (тягачи, штабелеры, вилочные погрузчики). С помощью этой технологии экономится почти 40% энергозатрат, повышается производительность труда, сопутствующие работы становятся более безопасными. Съемные кузова (swar bodies) – основа технологии горизонтальной перегрузки.

Страны Евросоюза ориентируются на стандарт, регулирующий типоразмеры съемных кузовов DIN EN 284-1992. С его помощью грузоперевозки, выполненные на основе системы съемных кузовов, стали более рентабельными, чем использование контейнерных и конрейлерных технологий. Система съемных кузовов оправдала себя в смешанных сообщениях. Европейский союз заинтересован в применении ее для становления модального и интермодального направления в МТК. Съемные кузова – это облегченные конструкции, применяемые для транспортировки укрупненных грузовых единиц. Они хорошо подходят для перевозки грузов расширенного номенклатурного перечня. При этом их конструктивная модификация не имеет значения. Различные варианты исполнения swar bodies предназначены для любых грузов: сухих, наливных, сжиженных, насыпных. Съемные кузова отлично приспособлены для доставки их автомобильным, морским, речным и железнодорожным видами транспорта.

Алексей Шило, заместитель генерального директора РЖД–начальник ЦФТО, на заседании НТС РЖД, 4 июня 2020:

– Наши зарубежные коллеги сейчас приступили к промышленной эксплуатации вагонов со съемными кузовами в Европе. Они обладают рядом преимуществ, представляющих интерес для владельцев подвижного состава. Ввиду сверхвысокой универсальности модельный ряд съемных кузовов (полувагон, цистерна, лесовоз, хоппер) имеет низкую себестоимость, в том числе за счет использования композитных материалов, и соответствует существующим погрузочно-разгрузочным устройствам. Помимо выгоды владельца вагона есть преимущества и для грузоотправителей в части возможности быстрого перегруза на автотранспорт и временного хранения грузов в кузове на площадке. Для нас такой тип вагона был бы интересен с точки зрения перспективы использования сменных кузовов в международных перевозках, что потенциально позволит решить часть проблем, связанных с перегрузом на международных **пунктах пропуска**.

Задачи по созданию и развитию производства грузовых вагонов нового поколения были установлены правительством в «Стратегии развития транспортного машиностроения РФ до 2030 года» и закреплены в утвержденной 6 июня 2020 года «Сводной стратегии развития обрабатывающей промышленности РФ до 2024 года». Вагоностроителями разработана линейка перспективных грузовых вагонов.

Во-первых, на тележках с осевой нагрузкой 25 тс разработана почти полная линейка типовых четырехосных вагонов, в том числе с кузовами из высокопрочных сплавов, из композитных материалов (хопперы) и алюминия (цистерны, хопперы); созданы многоосные полувагоны и платформы для перевозки контейнеров на трехосных тележках, шестиосные сочлененные вагоны с грузоподъемностью более 110 т (это полувагоны, цистерны для СУГ и светлых нефтепродуктов, хопперы и платформы для перевозки контейнеров).

Во-вторых, с учетом расширения применения танк-контейнеров для перевозки широкой номенклатуры химических грузов разработаны контейнерные вагоны-платформы, в том числе сочлененные.

В-третьих, УВЗ разработан и поставлен на производство вагон-платформа для контейнерных перевозок с допустимой скоростью эксплуатации до 120 км/ч.

В-четвертых, ОВК разработаны сочлененные вагоны со сменными кузовами.

Одно из существенных преимуществ сочлененных вагонов при перевозке грузов с высокой плотностью заключается в том, что при использовании такой конструкции погонную нагрузку возможно повысить на 23%, а коэффициент тары снизить на 15% без увеличения осевой нагрузки. При этом полезная масса поезда, составленного из вагонов сочлененного типа, выше, чем при использовании стандартных вагонов с осевой нагрузкой 23,5 тс, на 40%.

При перевозке грузов с низкой плотностью, таких как сжиженные углеводородные газы, использование сочлененной конструкции вагона дает не только увеличение полезной погрузки, но и уменьшение количества тележек в поезде, что позволяет обеспечить снижение затрат на содержание и ремонт подвижного состава для собственника вагона.

Технология сменных кузовов является прорывной научно-технической инновацией. Использование такого подвижного состава с универсальной экипажной частью (составляющей до 70% стоимости вагона) позволит снизить затраты на приобретение и содержание подвижного состава, а также исключить простой вагонов при изменчивой номенклатуре перевозимых грузов. При этом хранение кузовов возможно в несколько ярусов, без загрузки ж/д путей. Для погрузки / выгрузки сменных кузовов из состава требуется только стандартное оборудование.

Трудности и вызовы

Для успешного внедрения технологии перевозок в вагонах со сменными кузовами необходима слаженная работа грузоотправителя, перевозчика и грузополучателя. После сертификации вагоны должны пройти функциональные испытания на терминалах погрузки и выгрузки, подтвердить эффективность взаимодействия с применяемыми механизмами. Поезда увеличенной массы за счет применения вагонов сочлененного типа могут дать наибольший эффект на участках пути с ограниченной пропускной способностью, где также необходимы проверки технологии ведения более тяжелого поезда.

Одним из запросов потенциальных собственников вагонов со сменными кузовами является возможность снимать кузова с вагона и складировать их с грузом на терминалах в ожидании разгрузки, отправляя при этом вагон в обратный рейс с другим кузовом того же назначения. Подобная технология требует быстрой перерегистрации вагона в новой комплектации и развития соответствующих цифровых подходов к учету сменных кузовов в составе вагона.

Подготовил Владимир Тесленко, кандидат химических наук

<https://www.kommersant.ru/doc/4693870>

КОММЕРСАНТЬ ПЕРМЬ; ЕКАТЕРИНА АРТЕМОВА; 2021.02.17; ПРИГОРОДНЫЙ МИНУС; ПАНДЕМИЯ СОКРАТИЛА ПАССАЖИРОПОТОК НА ПРИГОРОДНЫХ НАПРАВЛЕНИЯХ

Пассажиropoтoк на пригородных поездах в Прикамье по итогам 2020 года снизился на 17,6%. В том числе по этой причине АО «Пермская пригородная компания» получило убыток в 139 млн руб. В краевом минтрансе поясняют, что сокращение числа пассажиров обусловлено ограничениями из-за COVID-19, и обещают компенсировать падение доходов компаний субсидиями из бюджета. Падение пассажиропотока в прошлом году зафиксировали и другие представители транспортной отрасли – авиакомпании и автобусные перевозчики. По прогнозам экспертов, транспортная отрасль восстановится нескоро, так как режим самоизоляции сформировал у населения новые привычки и существенно снизил потребность в поездках.

Число пассажиров на пригородных железнодорожных маршрутах в Пермском крае в 2020 году составило 6 млн чел., что на 17,6% меньше, чем в предыдущем (в 2019-м было перевезено 7,3 млн пассажиров). Об этом вчера на заседании регионального правительства рассказал министр транспорта Пермского края Андрей Алякринский. Он пояснил, что снижение пассажиропотока обусловлено ограничениями, введенными из-за пандемии коронавирусной инфекции.

Напомним, весной 2020 года движение пригородных поездов из-за угрозы COVID-19 было ограничено. Ряд электричек не курсировали почти месяц. В частности, были отменены некоторые электрички на Горнозаводском направлении (Пермь–Левшино–Чусовская–Теплая Гора), Восточном (Пермь–Кунгур–Кордон) и Западном направлении (Пермь–Оверьята–Верещагино).

Ранее о снижении пассажиропотока информировала Свердловская железная дорога. По данным СвЖД, число пассажиров в прошлом году снизилось по сравнению с 2019-м на 25,9%. Пассажиropoтoк в пригородном сообщении составил 17,9 млн пассажиров (–21%), в дальнем следовании – 5 млн (–39,5%). Пассажиropoбoрoт в 2020 году снизился на 38,6% к уровню 2019-го и составил 5,8 млрд пассажиро-километров.

Сокращение пассажиропотока ухудшило финансовые результаты железнодорожных перевозчиков. В частности, АО «Пермская пригородная компания» (ППК) в 2020 году показало выручку 548,3 млн руб. (на 104 млн руб. меньше, чем за предыдущий год). Чистый убыток предприятия составил 139,9 млн руб. В 2019-м ППК продемонстрировала чистую прибыль 4,4 млн руб. В предыдущие годы предприятие также фиксировало прибыль: в 2016-м – 15,7 млн руб., в 2017-м – 1,1 млн, в 2018-м – 5,8 млн руб.

В ППК финансовые показатели за прошлый год не прокомментировали. По данным „Ъ-Прикамье“, убытки компании связаны как со снижением числа пассажиров, так и с тем, что средства на запуск «Ласточки» из Краснокамска в прошлом году были выделены позднее.

По словам главы краевого минтранса, планируется, что в 2021 году пассажиропоток на пригородных железнодорожных линиях вырастет до 7 млн чел. Министр отметил также, что в текущем году краевая субсидия на железнодорожные перевозки будет увеличена до 517 млн руб. (в 2020-м – 434 млн руб.), что позволит увеличить финансирование на содержание расширенной маршрутной сети «Ласточки» и возместить убытки перевозчиков от падения пассажиропотока.

По мнению бывшего министра транспорта Пермского края Николая Уханова, для железнодорожного транспорта прошлый год действительно оказался непростым из-за пандемии. В то же время, он выразил уверенность, что все убытки железнодорожников будут покрыты субсидиями из бюджета.

Пандемия сократила пассажиропоток и на других видах транспорта. Так, международный аэропорт Пермь в 2020 году зафиксировал снижение числа перевезенных пассажиров на 32,1% по сравнению с 2019-м.

Снижение пассажиропотока отмечают и автобусные перевозчики. «Ситуация аналогичная. На наших финансовых результатах это отразилось менее значительно за счет того, что сейчас мы работаем по контракту и получаем за пробег, а не за число перевезенных пассажиров», – рассказал гендиректор ООО «Мега-групп» Валерий Ротманов.

Собеседник в мэрии сообщил, что «Пермгорэлектротранс» по итогам года получил прибыль, поскольку своевременно и в полном объеме воспользовался мерами поддержки отрасли.

В ГК «Финам» объясняют, что снижение пассажиропотока на всех видах транспорта и резкое падение доходов перевозчиков – общемировой тренд. «Если пассажиропоток и вернется к докарантинному уровню, то на это уйдет несколько лет, и то есть большие сомнения. Сегодня потребность в поездках резко снизилась. Туристический поток упал, и неизвестно, когда восстановится. Вместо деловых командировок теперь нередко проводятся конференции ZOOM, ездить каждый день в офис тоже необязательно, пятая часть населения все еще сидит на удаленке. Жизнь серьезно изменилась, и достичь прежних максимумов в транспортной отрасли будет непросто», – считает аналитик «Финам» Алексей Корнев.

<https://www.kommersant.ru/doc/4694213>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2021.02.17; ЛЕТНЯЯ ПАССАЖИРСКАЯ НАВИГАЦИЯ НА МОСКВЕ-РЕКЕ СТАРТУЕТ 24 АПРЕЛЯ

Сезон летней пассажирской навигации начнется на Москве-реке 24 апреля 2021 года. Об этом Агентству городских новостей «Москва» сообщили в **пресс-службе** ФГБУ «Канал имени Москвы».

«Дата открытия навигации в Московском бассейне внутренних водных путей (ВВП) установлена распоряжением **Федерального агентства морского и речного транспорта (ФАМРТ)**. Все шлюзы начинают судопропуск 24 апреля, а Рыбинский шлюз – 25 апреля», – сказали в **пресс-службе**.

Там добавили, что навигация на Верхней Оке начнется с 20 апреля, на Волге (Рыбинск – Колхозник) – с 25 апреля.

<https://www.mskagency.ru/materials/3088383>