



Ежедневный мониторинг СМИ

27 АПРЕЛЯ 2021

СОДЕРЖАНИЕ

РИА НОВОСТИ; 2021.04.26; ОПЛАТУ ПРОЕЗДА ТРАНСПОРТНОЙ КАРТОЙ «ТРОЙКА» ПЛАНИРУЕТСЯ ВНЕДРИТЬ ЕЩЕ В 10 РЕГИОНАХ РФ	5
ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ, ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2021.04.27; АНТИТЕЛУ ВРЕМЯ: В АЭРОПОРТАХ ХОТЯТ СОЗДАТЬ КОРИДОРЫ ДЛЯ ВАКЦИНИРОВАННЫХ; МИНТРАНС ПОПРОСИЛ БИЗНЕС ПРОРАБОТАТЬ ТАКУЮ ВОЗМОЖНОСТЬ	6
РОССИЯ 1; 2021.04.26; ГОЛИКОВА ПРИЗВАЛА НЕ ПРОДАВАТЬ ПУТЕВКИ В ТУРЦИЮ И ТАНЗАНИЮ ПОСЛЕ 1 ИЮНЯ. ВЕСТИ	9
РОССИЯ 1; КИРИЛЛ БОРТНИКОВ; 2021.04.26; МЕТРО ЕКАТЕРИНБУРГА ОТМЕЧАЕТ 30-ЛЕТИЕ. ВЕСТИ	9
РОССИЯ 1; 2021.04.27; ПАСПОРТ ВАКЦИНАЦИИ. УТРО РОССИИ ...	9
РОССИЯ 1; 2021.04.26; НЕОПОЗНАННЫЕ НАРУШИТЕЛИ: КАК БОРОТЬСЯ С ХИТРОСТЯМИ ВОДИТЕЛЕЙ. УТРО РОССИИ	9
РОССИЯ 1; ФЕРУЗА НАДЫМОВА; 2021.04.26; ТРАССУ САЛЕХАРД-НАДЫМ ЗАКРЫВАЛИ ИЗ-ЗА АНОМАЛЬНОГО ПОТЕПЛЕНИЯ. ВЕСТИ В 20:00	9
РОССИЯ 24; МАРИЯ РУДАКОВА; 2021.04.26; В ОЖИДАНИИ ПАВОДКА: В КОНЦЕ МАЯ ДУДИНСКИЙ МОРСКОЙ ПОРТ МОЖЕТ ЗАТОПИТЬ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	10
РИА НОВОСТИ; 2021.04.26; ДЕНИС ПАСЛЕР: ПРОЕКТЫ ТРАСС МОСКВА–КАЗАНЬ И ЕВРОПА–ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ НЕ ИСКЛЮЧАЮТ ДРУГ ДРУГА.....	10
ТАСС; 2021.04.26; НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ АЭРОПОРТА ЙОШКАР-ОЛЫ ПОЗВОЛИТ В ЧЕТЫРЕ РАЗА УВЕЛИЧИТЬ ЧИСЛО ПАССАЖИРОВ	12
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ.РФ; 2021.04.26; В ЧЕРЕПОВЕЦ ПОСТУПИЛИ 17 ГАЗОМОТОРНЫХ АВТОБУСОВ	13
ТАСС; 2021.04.26; ВЛАСТИ КАМЧАТКИ РАСШИРИЛИ ПЕРЕЧЕНЬ ОБЪЕКТОВ, КОТОРЫЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ ПО НАЦПРОЕКТУ «ДОРОГИ»	13

ТАСС; 2021.04.26; ВЛАСТИ ЛИПЕЦКОЙ ОБЛАСТИ НАЧАЛИ РЕКОНСТРУКЦИЮ АВТОДОРОГИ ДО ВОРГОЛЬСКИХ СКАЛ	14
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.04.27; ПУНКТЫ ТЕХОСМОТРА ОСТАВЛЯЮТ БЕЗ ВОДЫ И ТЕПЛА; ТРЕБОВАНИЯ К ПУНКТАМ ТО СМЯГЧАТ НОВЫМ ПРИКАЗОМ МИНТРАНСА	15
ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПЛАТОНОВА, ВЕРОНИКА КУЛАКОВА; 2021.04.27; АПРЕЛЬСКИЕ ВИРУСЫ: ЖДАТЬ ЛИ ВСПЛЕСКА ЗАБОЛЕВАЕМОСТИ COVID-19 В МОСКВЕ; РОССИЯ МОЖЕТ ОГРАНИЧИТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ С ИНДИЕЙ, КОТОРАЯ ВЫШЛА НА ПЕРВОЕ МЕСТО В МИРЕ ПО ПРИРОСТУ ЗАБОЛЕВШИХ	17
ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ БАШЛЫКОВА; 2021.04.27; ЗА РУЛЬ — СЕЛ: НАКАЗАНИЕ ДЛЯ ПЬЯНЫХ ВОДИТЕЛЕЙ ХОТЯТ УЖЕСТОЧИТЬ ДО ИЮНЯ; ШТРАФ ЗА ПОВТОРНОЕ НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ПЛАНИРУЮТ ПОВЫСИТЬ ДО 500 ТЫС. РУБЛЕЙ, А ТЮРЕМНЫЙ СРОК УВЕЛИЧИТЬ ДО ТРЕХ ЛЕТ	20
КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.04.27; АКТИВЫ ПРИШЛИ В ЭЛЕКТРОДВИЖЕНИЕ; ОСК ХОЧЕТ ЗАБРАТЬ СЕБЕ ПЕРСПЕКТИВНЫЙ ИНСТИТУТ	23
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СЕРГЕЙ ТИХОНОВ; 2021.04.26; ВОДОРОД ЗАБЬЕТ КЛЮЧОМ; САХАЛИН ДОБЬЕТСЯ УГЛЕРОДНОЙ НЕЙТРАЛЬНОСТИ	24
ФИНАНСОВАЯ ГАЗЕТА; МИХАИЛ СИДОРОВ; 2021.04.26; ОСАГО ДЛЯ БЕСПИЛОТНИКОВ; КТО БУДЕТ НЕСТИ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ, ЕСЛИ БЕСПИЛОТНИК НАРУШИТ ПРАВИЛА ИЛИ СТАНЕТ ВИНОВНИКОМ АВАРИИ.....	26
ЭКСПЕРТ; 2021.04.26; МАГНИТ ТЯНЕТ В ПОЛЕТ.....	28
ТАСС; 2021.04.26; РОСАТОМ И EDF ДОГОВОРИЛИСЬ О ПРОДВИЖЕНИИ ПРОЕКТОВ В ОБЛАСТИ «ЗЕЛЕНОГО» ВОДОРОДА В РФ И ЕС	43
ТАСС; 2021.04.26; БОЛЕЕ 6,5 ТЫС. РОССИЯН ВЕРНУЛИСЬ ИЗ ТУРЦИИ С 23 ПО 25 АПРЕЛЯ	44
ТАСС; 2021.04.27; ПОСОЛ РФ ЗАЯВИЛ, ЧТО РОССИЯ И АВСТРИЯ ОБСУЖДАЮТ ВОССТАНОВЛЕНИЕ РЕГУЛЯРНЫХ АВИАРЕЙСОВ	44
ТАСС; 2021.04.26; IATA ПОЛОЖИТЕЛЬНО ОЦЕНИЛА ЗАЯВЛЕНИЕ ЕК О ВОЗМОЖНОСТИ ВЪЕЗДА В ЕС ВАКЦИНИРОВАННЫМ ТУРИСТАМ	45
ТАСС; 2021.04.26; ЛОУКОСТЕР «ПОБЕДА» ЗАПУСТИТ РЕЙСЫ В БАДЕН-БАДЕН С 3 ИЮНЯ.....	46

ТАСС; 2021.04.26; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ВЕРНУТ ДЕНЬГИ ПАССАЖИРАМ ЗА ОТМЕНЕННЫЙ РЕЙС В ЧЕРНОГОРИЮ	46
РИА НОВОСТИ; 2021.04.26; В РОССИИ ИЗ-ЗА ДЛИННЫХ ВЫХОДНЫХ ВЗЛЕТЕЛ СПРОС НА АВИАБИЛЕТЫ.....	47
ВЕСТИ; 2021.04.26; АЭРОПОРТ «ВНУКОВО» ПОВЫСИЛ ЦЕНЫ ЗА ОБСЛУЖИВАНИЕ	47
ИНТЕРФАКС; 2021.04.26; РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОПОРТА ЧАРА БЛИЗ УДОКАНА ЗАТЯГИВАЕТСЯ - ВЛАСТИ	48
ТАСС; 2021.04.26; РОССТАНДАРТ УТВЕРДИЛ ГОСТ О ДОСТУПНОСТИ ДОРОГ И ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА МАЛОМОБИЛЬНЫМ ГРУППАМ.....	49
РИА НОВОСТИ; 2021.04.26; АНАЛИТИКИ РАССКАЗАЛИ, КОГДА В РОССИИ ПРОИСХОДИТ БОЛЬШЕ ВСЕГО «ПЬЯНЫХ» ДТП	50
ПРАЙМ; 2021.04.26; КАБМИН РФ ВО ВТОРНИК ОБСУДИТ СТАБИЛИЗАЦИЮ ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЛОЖЕНИЯ ФПК	50
ПРАЙМ; 2021.04.26; РЖД И ЗАРУБЕЖНЫЕ КОЛЛЕГИ ПРИНЯЛИ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ВОССТАНОВЛЕНИЮ ПАССАЖИРСКОГО СООБЩЕНИЯ	51
ТАСС; 2021.04.26; В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ НАЧАЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ПО КОНЦЕССИИ ДЛЯ ОЭЗ	52
ТАСС; 2021.04.26; КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ КАЗАХСТАНОМ И РФ ВЫРОСЛИ НА 57% В I КВАРТАЛЕ 2021 ГОДА	53
ТАСС; 2021.04.26; РЖД ОТМЕТИЛИ РОСТ ПРОДАЖ БИЛЕТОВ НА МАЙСКИЕ ПРАЗДНИКИ ПОСЛЕ ОБЪЯВЛЕНИЯ О ДЛИННЫХ ВЫХОДНЫХ	53
ТАСС; 2021.04.26; ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ РЖД ВЫРОСЛА В 19 РАЗ.....	54
РИА НОВОСТИ; 2021.04.26; РЖД НА ПРАЗДНИКИ ЗАПУСТЯТ МАРШРУТ ПО ГОРОДАМ ЮГА, СЫГРАВШИМ РОЛЬ В ПОБЕДЕ ...	54
ИНТЕРФАКС; 2021.04.26; SIEMENS ОБСУЖДАЕТ С РЖД ПРОЕКТЫ ПО МОНИТОРИНГУ ОБЪЕКТОВ ИНФРАСТРУКТУРЫ «ПО СОСТОЯНИЮ».....	55
ПРАЙМ; 2021.04.26; КАБМИН РФ ОБСУДИТ НАДЕЛЕНИЕ МИНТРАНСА И МИНЦИФРЫ ПОЛНОМОЧИЯМИ В СФЕРЕ МОРЕПЛАВАНИЯ	56

ИНТЕРФАКС; 2021.04.26; MAERSK ЗАПУСТИЛ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ТРАНЗИТ ИЗ АЗИИ В ПОРТЫ ЧЕРНОГО МОРЯ ЧЕРЕЗ ТЕРМИНАЛЫ В ВОСТОЧНОМ И НОВОРОССИЙСКЕ	56
КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; КСЕНИЯ БОГДАНОВА; 2021.04.26; СТРОИТЕЛЬСТВО ПОРТА «ЛАВНА» В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ БУДЕТ ЗАВЕРШЕНО К 2023 ГОДУ	57

ПУБЛИКАЦИИ

РИА НОВОСТИ; 2021.04.26; ОПЛАТУ ПРОЕЗДА ТРАНСПОРТНОЙ КАРТОЙ «ТРОЙКА» ПЛАНИРУЕТСЯ ВНЕДРИТЬ ЕЩЕ В 10 РЕГИОНАХ РФ

Оплату проезда в общественном транспорте картой «Тройка» планируется внедрить еще в 10 российских регионах, уже ведутся тестовые испытания или подготовка к ним, говорится в сообщении **Минтранса РФ**.

«Примером единого решения для оплаты проезда на всех видах транспорта на базе единого социального стандарта является билетная система карты «Тройка», которая полноценно работает в Москве и в Тульской области. Также карта проходит тестовые испытания в Московской области, Комсомольске-на-Амуре, Ульяновске и Перми. К пилотным запускам системы параллельно готовятся еще несколько регионов – Ростовская, Ярославская, Смоленская, Владимирская и Мурманская области, Сочи», - отмечается в сообщении.

При этом в министерстве уточнили, что во внедрении единой транспортной карты заинтересованы еще 43 российских региона.

В **Минтрансе** напомнили, что в рамках реализации национального плана восстановления экономики и доходов населения министерство формирует единые стандарты и требования к оплате проезда на всех видах городского транспорта, с учетом социальных гарантий и льгот. **«В первом квартале текущего года Минтрансом внесены соответствующие изменения в социальный стандарт транспортного обслуживания населения. Установлена необходимость оснащения транспортных средств системой безналичной оплаты проезда и внедрения систем информирования пассажиров для возможности построения маршрута и отслеживания движения транспортных средств»,** – отметил министр транспорта РФ **Виталий Савельев**.

Так, для решения вопроса единой системы оплаты в 142 городах введена возможность оплаты проезда банковской картой Сбербанка. Во многих из них жители, имеющие право на льготный проезд, могут воспользоваться им с помощью банковских карт платежной системы «Мир», уточнили в **Минтрансе**.

Кроме того, в некоторых субъектах совместно со Сбербанком внедрена оплата комплексных и мультимодальных поездок. Например, жителям Тверской и Московской областей теперь доступны пересадочные тарифы между разными

видами транспорта, мобильные приложения с возможностью построения маршрутов поездок, приобретения проездных билетов и другими сервисами.

«Данные решения полностью соответствуют социальному стандарту и дают возможность регионам обеспечить технологическое развитие транспортной отрасли, повысить прозрачность системы и качество сервиса для пассажиров», - отметил Савельев.

На ту же тему:

<https://rg.ru/2021/04/26/reg-cfo/zhiteli-10-regionov-smogut-oplachivat-proezd-kartoj-trojka.html>

<https://transportrussia.ru/razdely/gorodskoj-passazhirskij-transport/6616-v-rossii-zarabotaet-edinaya-sistema-oplaty-proezda-v-gorodskom-transporte.html>

ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ, ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2021.04.27; АНТИТЕЛУ ВРЕМЯ: В АЭРОПОРТАХ ХОТЯТ СОЗДАТЬ КОРИДОРЫ ДЛЯ ВАКЦИНИРОВАННЫХ; МИНТРАНС ПОПРОСИЛ БИЗНЕС ПРОРАБОТАТЬ ТАКУЮ ВОЗМОЖНОСТЬ

Минтранс попросил российские аэропорты проработать возможность создания специальных коридоров для вакцинированных от COVID-19 путешественников. Об этом сказано в письме ведомства операторам аэропортов (есть у «Известий»). Первоначально с инициативой создания таких коридоров в МИД России обратилось посольство ОАЭ в Москве, сообщили «Известиям» информированные источники. Поэтому пока речь идет о формировании таких послаблений для прибывающих из этой страны. По данным источника «Известий» в правительстве, Роспотребнадзор уже высказался против инициативы. Эксперты считают, что ощутимого выигрыша от появления коридоров для вакцинированных пассажиры не получат.

Зайти в коридор

Минтранс попросил российские аэропорты проработать возможность создания специальных коридоров для вакцинированных от COVID-19 путешественников. Об этом сказано в письме ведомства, которое было разослано в начале апреля операторам аэропортов (есть у «Известий»).

Первоначально с такой инициативой в МИД России обратилось посольство Объединенных Арабских Эмиратов (ОАЭ) в Москве, сообщили «Известиям» два информированных источника. Ведомство транслировало просьбу в **Росавиацию** и в Роспотребнадзор.

В начале апреля **Минтранс** в своем письме операторам аэропортов сообщил об обращении в **Росавиацию** департамента Ближнего Востока и Северной Африки МИД России с предложением по созданию специальных коридоров в

аэропортах для осуществления въезда путешественников, осуществивших вакцинацию от COVID-19. **Минтранс** попросил авиагавани рассмотреть инициативу и подготовить необходимую информацию. Речь идет о коридоре для пассажиров, прилетающих из ОАЭ, сообщили информированные источники.

По данным собеседника «Известий» в правительстве, Роспотребнадзор уже выступил против инициативы. Запрос «Известий» там перенаправили в федеральный оперативный штаб, где на него не ответили.

Представитель Минтранса сказал «Известиям», что вопрос создания в аэропортах специальных коридоров для въезда пассажиров международных авиарейсов, прошедших вакцинацию от COVID-19, заслуживает внимания и требует проработки.

— **Сейчас идею необходимо обсудить с компетентными органами исполнительной власти. Окончательных решений по данному вопросу не принималось,** — добавил представитель ведомства.

Представитель Внуково отметил, что у аэропорта есть опыт создания различных коридоров для спортивных болельщиков, детских групп, вахтовых бригад. Но необходимо понимать требования Роспотребнадзора и других государственных контролирующих органов, которые будут предъявляться к таким коридорам, чтобы рассчитывать бюджет и планировать имеющуюся инфраструктуру. Авиагавань готова в рамках создания коридоров для вакцинирующихся выделить отдельные стойки регистрации, пункты досмотра, посадочные галереи и даже отдельный терминал, указал представитель аэропорта. По его словам, пропускная способность не должна уменьшиться, если иметь достаточное время на подготовку.

В Домодедово отметили, что пока нет единых международных подходов к использованию данных о вакцинированных пассажирах для оптимизации предполетных и контрольных процедур. Но эксперты аэропорта обладают необходимым опытом и готовы участвовать в оценке предложения, уточнил представитель авиагавани.

Представитель «Воздушных ворот Северной столицы» (управляет аэропортом Пулково) сказал «Известиям», что авиагавань готова рассмотреть возможность организации специальных коридоров для путешественников, прошедших вакцинацию от COVID-19. При этом условия въезда на территорию России через воздушный **пункт пропуска** устанавливаются и контролируются Роспотребнадзором, добавили там.

Ускорить процедуры

Сегодня при прилете в международные аэропорты России пассажиры предъявляют сотрудникам Роспотребнадзора анкеты прибывающих в страну,

напомнил исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. Ведомство выдает гражданам РФ уведомление о том, что в течение трех суток нужно сдать анализ на COVID-19 и загрузить его результаты на сайт госуслуг. Иностранцы должны предъявить медицинский документ с результатами ПЦР-теста. Все эти операции занимают немного времени при условии, что документы в наличии, отметил эксперт.

Специальные коридоры позволят выделить отдельную категорию пассажиров и ускорить их проход, считает советник президента Центра стратегических разработок Екатерина Бганцева. Но их целесообразность требует дополнительной проработки, поскольку вакцинированные путешественники по-прежнему могут быть переносчиками инфекции.

— Один поток — вакцинированные и/или готовые предъявить результаты ПЦР-теста пассажиры, а второй — пассажиры, которым необходимо сдать тест. Пассажирам из первого потока потребуется время на проверку документов, а пассажирам из второго — еще и на выполнение теста. Такой подход, прежде всего, актуален в международных аэропортах с наибольшим пассажиропотоком, — сказала Екатерина Бганцева.

Олег Пантелеев также считает, что для вакцинированных пассажиров создание отдельного коридора могло бы сократить продолжительность прохождения различных формальностей. Однако на международных рейсах, по его словам, наибольшее количество времени, как правило, занимает пограничный контроль, который находится в ведении погранслужбы ФСБ России. Операторы аэропортов влияния на этот этап путешествия не оказывают, уточнил он.

— Получить преимущество в виде приоритетного прохождения погранконтроля вакцинированные пассажиры не смогут, так как у погранслужбы ФСБ отсутствуют документы, регламентирующие подобного рода ускорение процедур. Таким образом, даже создание специальных коридоров для вакцинированных не решит главную проблему — ожидания в очереди на паспортном контроле, — полагает эксперт.

Предъявление сотрудникам Роспотребнадзора сертификата о вакцинации, подтверждающего право прохода по выделенному коридору, займет не меньше времени, чем предъявление анкеты или результатов ПЦР-теста, добавил Олег Пантелеев. Поэтому какого-то ощутимого выигрыша пассажиры не получат, заключил эксперт.

<https://iz.ru/1157226/maksim-talavrinov-irina-tcyruleva/antitelu-vremia-v-aeroportakh-khotiat-sozdat-koridory-dlia-vaktcinirovannykh>

РОССИЯ 1; 2021.04.26; ГОЛИКОВА ПРИЗВАЛА НЕ ПРОДАВАТЬ ПУТЕВКИ В ТУРЦИЮ И ТАНЗАНИЮ ПОСЛЕ 1 ИЮНЯ. ВЕСТИ

Решение о возобновлении авиасообщения с Турцией и Танзанией до сих пор не принято. Поэтому Татьяна Голикова призвала туристические компании не продавать путевки в эти страны после 1 июня.

<https://www.vesti.ru/video/2292196>

На ту же тему:

<https://www.vesti.ru/video/2292156>

<https://www.1tv.ru/news/2021-04-26/405587-porucheniya-prezidenta-iz-poslaniya-federalnomu-sobraniyu-v-tsentre-vnimaniya-a-premier-ministra-i-ego-zamestiteley>

РОССИЯ 1; КИРИЛЛ БОРТНИКОВ; 2021.04.26; МЕТРО ЕКАТЕРИНБУРГА ОТМЕЧАЕТ 30-ЛЕТИЕ. ВЕСТИ

Девять станций и почти восемь миллионов пассажиров в год. Метрополитен Екатеринбурга отмечает тридцатилетие. К праздничной дате в подземке начал курсировать специальный состав. На вагонах изобразили достопримечательности Уральской столицы. Как работает первое на Урале метро?

<https://www.vesti.ru/video/2292214>

РОССИЯ 1; 2021.04.27; ПАСПОРТ ВАКЦИНАЦИИ. УТРО РОССИИ

Введут ли паспорта вакцинации для поездок за рубеж? Споры об этом не прекращаются во многих странах. И сейчас, по мере приближения сезона отпусков, они еще больше актуализировались.

<https://www.vesti.ru/video/2292250>

РОССИЯ 1; 2021.04.26; НЕОПОЗНАННЫЕ НАРУШИТЕЛИ: КАК БОРОТЬСЯ С ХИТРОСТЯМИ ВОДИТЕЛЕЙ. УТРО РОССИИ

Есть такая категория водителей, кто плевать хотел и на правила, и на других участников движения. Штрафы им даже не приходят – дорожные камеры не распознают номера.

<https://www.vesti.ru/video/2291892>

РОССИЯ 1; ФЕРУЗА НАДЫМОВА; 2021.04.26; ТРАССУ САЛЕХАРД-НАДЫМ ЗАКРЫВАЛИ ИЗ-ЗА АНОМАЛЬНОГО ПОТЕПЛЕНИЯ. ВЕСТИ В 20:00

Резкое потепление обрадовало далеко не всех. На Ямале пришлось перекрыть движение по трассе Салехард-Надым. Единственную дорогу, связующую восточную часть региона с западной, размыло талыми водами.

<https://www.vesti.ru/video/2292259>

РОССИЯ 24; МАРИЯ РУДАКОВА; 2021.04.26; В ОЖИДАНИИ ПАВОДКА: В КОНЦЕ МАЯ ДУДИНСКИЙ МОРСКОЙ ПОРТ МОЖЕТ ЗАТОПИТЬ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

В Дудинском морском порту ожидают паводок. По прогнозам гидрологов, производственные причалы, где обрабатывают суда, затопит в конце мая.

<https://www.vesti.ru/video/2292367>

РИА НОВОСТИ; 2021.04.26; ДЕНИС ПАСЛЕР: ПРОЕКТЫ ТРАСС МОСКВА–КАЗАНЬ И ЕВРОПА–ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ НЕ ИСКЛЮЧАЮТ ДРУГ ДРУГА

Оренбургская область за последние годы избавилась от коммерческих кредитов, в целом серьезно сократила долговую нагрузку и теперь рассчитывает на привлечение инфраструктурных кредитов, заявил глава региона Денис Паслер. В интервью РИА Новости он рассказал, на какие цели могут пойти предложенные государством длинные и дешевые деньги, об экологической обстановке в регионе и сотрудничестве с Казахстаном, процессе вакцинации населения региона от коронавируса, а также о ситуации в Новотроицке после крупной аварии.

– Денис Владимирович, позвольте начать с тем, озвученных президентом РФ Владимиром Путиным во время оглашения послания Федеральному собранию. Одна из ключевых тем послания – меры по снижению долговой нагрузки регионов и избавлению от коммерческих кредитов. Расскажите, пожалуйста, какова ситуация с долговой нагрузкой в Оренбургской области?

– У нас небольшая долговая нагрузка – 22 миллиарда рублей, и несмотря на все сложности, которые сегодня есть, последние два года мы ее сокращали. Долг у нас находится на низком экономически безопасном уровне. Поэтому ситуация у нас стабильная, критичной долговой нагрузки для региона нет, и мы справляемся со всеми проблемами, которые есть. Второе, коммерческих кредитов у нас нет вообще.

– Вы их заменили?

– Мы все полностью погасили. Мы понимали, что этим нужно заниматься, понимали, что это дорого для региона, коммерческие кредиты всегда дорогие. Понимали, что эта нагрузка весомо сокращает возможности, поэтому, конечно, предприняли все усилия, чтобы их погасить.

– У вас остались только бюджетные кредиты?

– У нас только бюджетные. Поэтому эта часть послания, безусловно, важна для многих регионов, но для нас не актуальна. Для нас актуальны как раз

другие слова президента – что у регионов, у которых нет такой нагрузки, возможность привлечения инфраструктурных кредитов будет выше и больше. Так что мы не зря трудились, чтобы ликвидировать полностью коммерческие кредиты и сокращать долг. Возможность получить длинные и дешевые деньги на инфраструктуру – это отличная перспектива для регионов.

– У вас уже есть какие-то конкретные идеи или проекты?

– Конечно, есть. Прежде всего, мы говорим про мосты. По ним мы провели аудит, предпроектные работы и планомерно готовимся к тому, что появятся возможности. Также для нас актуален вопрос замены автотранспорта. Есть немало проектов в сфере модернизации инженерной инфраструктуры территорий, которые мы готовы предложить. Тепло, вода, котельные, очистные – все это требует сегодня внимания, инвестиций, замены. Сейчас есть хорошая возможность, чтобы решить эти вопросы, требующие больших ресурсов.

– Президент также озвучил планы строительства трассы Москва-Казань и продления ее до Екатеринбурга. Какова в этом контексте судьба проекта транспортного коридора Европа – Западный Китай, который должен проходить как раз через территорию Оренбургской области?

– Европа – Западный Китай это не региональный проект, это межгосударственная история. Проект был принят и утвержден правительством РФ раньше, чем озвучены планы по трассе Москва–Казань. Он как был, так и остается в транспортной стратегии. Трасса Москва–Казань сегодня уже заявлена, дальше от Канаша идет вниз, через Самару, и переходит в Оренбургскую область до пункта Сагарчин.

Знаете, история азиатских рынков и границы Оренбургской области, которая самая близкая к Азии, никуда не денется. Она как была, так и останется: и эта граница, и эта точка. Этот маршрут как был утвержден, так и остается в планах, по нему работы ведутся.

Вы знаете, что в Самарской области строится мост через Волгу, это в ту же копилочку. Приняты также решения о расширении дороги между Самарой и Оренбургом с двух до четырех полос, это известно. Мы занимаемся передачей земли, **Росавтодор** занимается проектированием, и уже в этом году на участках начнутся строительные работы. Эти два проекта – трасса Москва–Казань и транспортный коридор Европа–Западный Китай – несут свой функционал и ни в коем случае не исключают друг друга.

– В каком состоянии сейчас федеральная трасса Оренбург–Уфа, что нужно для приведения ее полностью в нормативное состояние?

– Вы знаете, надо отметить хорошую и планомерную работу **Росавтодора** и **Минтранса**. **Андрей Александрович Костюк** (первый замминистра

транспорта РФ – ред.) эту историю курирует и контролирует. Я по этой дороге езжу очень часто, дорога замечательная, по сути в прошлом году закончили делать капитальный ремонт. В этом году еще делаем частично. Например, в планах капремонт моста через реку Салмыш. Но процентов на 90, по крайней мере, в Оренбургской области, она в практически идеальном состоянии.

<https://ria.ru/20210426/pasler-1729940134.html>

ТАСС; 2021.04.26; НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ АЭРОПОРТА ЙОШКАР-ОЛЫ ПОЗВОЛИТ В ЧЕТЫРЕ РАЗА УВЕЛИЧИТЬ ЧИСЛО ПАССАЖИРОВ

Власти Республики Марий Эл планируют построить новый терминал пропускной способностью 400 пассажиров в час в аэропорту города Йошкар-Олы до 2024 года. Об этом сообщили ТАСС в понедельник в пресс-службе министерства промышленности, экономического развития и торговли республики.

«Индивидуальной программой предусмотрены мероприятия по реконструкции здания аэровокзала, находящегося в республиканской собственности Республики Марий Эл, для достижения пропускной способности 400 пассажиров в час. 24 ноября 2020 года заключен государственный контракт на разработку проектно-сметной документации по объекту капитального строительства «Пассажирский терминал в аэропорту города Йошкар-Олы». Строительство указанного объекта запланировано на 2022-2024 годы», - сказано в ответе на запрос ТАСС.

В настоящее время пропускная способность аэровокзала, по информации на сайте аэропорта, составляет 100 пассажиров в час. Согласно программе индивидуального развития на строительство и реконструкцию аэропорта, а также автовокзала и грузопассажирских причалов было выделено более 950 млн рублей.

С июля 2019 года регулярно осуществляется авиасообщение по маршруту Йошкар-Ола - Москва, с 2020 года - Йошкар-Ола - Москва и Йошкар-Ола - Санкт-Петербург. В 2021 году планируется организовать авиасообщение по новому направлению - Йошкар-Ола - Сочи.

В 2019 году в Марий Эл был проведен ремонт взлетно-посадочной полосы в аэропорте Йошкар-Олы, что позволило принимать самолеты региональных перевозчиков с посадочной массой до 24 тонн и вместимостью до 50 человек. При этом правительством региона ведется работа по включению синхронизации реконструкции взлетно-посадочной полосы со строительством нового пассажирского терминала в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года**.

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ.РФ; 2021.04.26; В ЧЕРЕПОВЕЦ ПОСТУПИЛИ 17 ГАЗОМОТОРНЫХ АВТОБУСОВ

Новые газомоторные автобусы «ЛиАЗ» поступили в Череповец благодаря нацпроекту «**Безопасные качественные дороги**». Машины выйдут на городские маршруты перед Днем Победы, сообщает пресс-служба правительства Вологодской области.

Сейчас автобусы готовят к работе. Специалисты предприятия «Череповецкая автоколонна № 1456» настраивают электронные указатели и навигационные системы, получают номера и оформляют страховки. Планируется, что новые автобусы будут ходить по маршруту № 2.

«Череповец познакомился с автобусами «ЛиАЗ» на газомоторном топливе в 2019 году. Тогда 25 новых автобусов были поставлены в наш город в рамках губернаторской программы «Ваш автобус». Машины себя хорошо зарекомендовали. К тому же использование газомоторного топлива дает существенную экономию на эксплуатационных расходах. Именно поэтому мы решили и дальше закупать для муниципальной автоколонны именно «ЛиАЗы», - рассказал мэр Череповца Вадим Германов.

Обновление пассажирского транспорта в городских агломерациях - одно из направлений нацпроекта «**Безопасные качественные дороги**». Благодаря поддержке Минтранса России регионы могут приобрести новый транспорт со скидкой 60%. В 2021 году 13 городских агломераций получают 305 автобусов и 107 троллейбусов. Нацпроекты, инициированные президентом РФ Владимиром Путиным, стартовали в 2019 году.

<https://национальныепроекты.рф/news/v-cherepovets-postupili-17-gazomotornykh-avtobusov>

ТАСС; 2021.04.26; ВЛАСТИ КАМЧАТКИ РАСШИРИЛИ ПЕРЕЧЕНЬ ОБЪЕКТОВ, КОТОРЫЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ ПО НАЦПРОЕКТУ «ДОРОГИ»

Власти Камчатки включили в перечень объектов, которые в 2021 году обустроят по нацпроекту «**Безопасные качественные дороги**» (БКД), линии наружного освещения в поселке Вулканный в самом крупном муниципальном районе края. Об этом ТАСС сообщил министр транспорта и дорожного строительства региона Владимир Каюмов.

«Изначально в проект было включено три объекта регионального значения, однако было принято решение добавить четвертый. Мы обустроим линии наружного электроосвещения на участке кольцевого движения в районе

поселка Вулканный на автомобильной дороге Елизово - Паратунка в рамках контракта жизненного цикла. Магистраль важная, с высоким трафиком - большой загруженностью, в том числе и автобусным сообщением», - сказал Каюмов.

Глава регионального министерства добавил, что объект не только обустроят, но и будут содержать в течение трех лет. Всего в 2021 году на Камчатке по профильному нацпроекту отремонтируют почти 30 км дорог регионального значения. Еще шесть километров - в краевой столице, городе Петропавловске-Камчатском.

ТАСС; 2021.04.26; ВЛАСТИ ЛИПЕЦКОЙ ОБЛАСТИ НАЧАЛИ РЕКОНСТРУКЦИЮ АВТОДОРОГИ ДО ВОРГОЛЬСКИХ СКАЛ

Реконструкция автодороги, ведущей к Воргольским скалам, началась в Липецкой области. Об этом сообщил в понедельник журналистам глава администрации региона Игорь Артамонов.

«Объект крупный, 20,5 км, там близятся к завершению подготовительные работы, идет выравнивание кромки», - сказал Артамонов. Он напомнил, что речь идет о трассе Маяк - Ключ Жизни в Елецком районе, по которой можно добраться к Воргольским скалам, памятнику природы и месту тренировок любителей скалолазания. Популярность этого места, как уточняют в областной администрации, растет с каждым годом, и постепенно оно становится одной из точек притяжения туристов.

В общей сложности, по словам Артамонова, по нацпроекту «Безопасные качественные дороги» в текущем году будет приведено в порядок почти 300 км региональных дорог, общая сумма контрактов, заключенных на дорожный ремонт, превысила 2 млрд рублей.

Среди других первоочередных объектов, которые уже начали реализовываться, стал 24-километровый участок дороги Воскресенское - Ивановка - Березовка - Данков. Подготовительные работы здесь почти завершены, и рабочим теперь предстоит восстановить кромку дороги, уложить новый асфальт, укрепить обочины, обустроить кюветы, съезды, автобусные остановки и пешеходные дорожки. «Эта трасса важна для региона и довольно сильно загружена, поскольку ведет к федеральной трассе М4, а также к значимому туристическому объекту - белокаменному храму Дмитрия Солунского, который считается архитектурной жемчужиной области», - пояснили в пресс-службе администрации.

Как подчеркнул Артамонов, всего в списке объектов нацпроекта в этом году 39 пунктов, завершить все работы, согласно контрактам, должны в конце октября.

<https://tass.ru/v-strane/11246311>

КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.04.27; ПУНКТЫ ТЕХОСМОТРА ОСТАВЛЯЮТ БЕЗ ВОДЫ И ТЕПЛА; ТРЕБОВАНИЯ К ПУНКТАМ ТО СМЯГЧАТ НОВЫМ ПРИКАЗОМ МИНТРАНСА

Минтранс упрощает требования к пунктам техосмотра: уменьшаются допустимые размеры зданий, необязательными становятся системы водоснабжения, канализации и отопления. Смягчатся требования и к диагностическому оборудованию. Новый приказ вступит в силу с 1 сентября. Эксперты документ поддержали, указав на неточности.

Минтранс разместил на regulation.gov.ru новую редакцию ведомственного приказа №232 с требованиями к пунктам техосмотра (ПТО), которые начнут действовать с 1 сентября 2021 года. Первая редакция была размещена в феврале, доработанная версия на днях получила положительное заключение об оценке регулирующего воздействия Минэкономки.

Часть изменений касается зданий: обязательные системы водоснабжения и канализации из приказа исключаются, отопление становится опциональным.

Допустимая высота помещения уменьшается с 3,5 метра до 3,3 м в случае, если на ПТО проверяются грузовики массой до 3,5 тонны и есть осмотровая канава. Разрешенная глубина осмотровой канавы в ряде случаев уменьшается с 1,5 м до 1,3–1,1 м. Если нет возможности использовать подъемник или канаву, то можно применять эстакаду, при этом она должна обеспечивать безопасный заезд (съезд) автомобилей на рампу. Исключается требование, согласно которому на каждую диагностическую линию должно быть по одному диагностическому прибору (дымомеру, люфтомеру, течеискателю и т. д.): достаточно одного устройства на весь пункт. Также будут пересмотрены требования к тормозным стендам, приборам для определения люфтов и проверке света фар.

О планах **Минтранса** ввести новые требования к ПТО стало известно еще летом 2020 года, когда ведомство утверждало 232-й приказ с отложенным сроком вступления в силу. Уже тогда эксперты указали на недостатки документа. Выяснилось, что многие здания, в которых годами расположены ПТО, под новые требования не подпадают, а перестройка стоит дорого. В ряде случаев для соответствия нормативам помещениям не хватает нескольких **десятков** сантиметров. **Минтранс** согласился доработать документ, но к старту «большой реформы ТО» и дате вступления в силу приказа — 1 марта 2021 года — выполнить работу не успел. О самой реформе “Ъ” неоднократно рассказывал: помимо новых требований к пунктам введено обязательное фотографирование автомобилей во время диагностики, а также электронные диагностические карты.

Пока что действуют «старые», более жесткие требования к пунктам, их проверяет Российский союз автостраховщиков (РСА) в рамках подтверждения аккредитации операторов ТО.

Уже были случаи, когда компаниям отказывали в выдаче аттестата аккредитации на основании действующих норм, рассказал “Ъ” заместитель исполнительного директора союза Сергей Ефремов.

«У нас выбора нет, документ-то действует. Новые требования мы поддерживаем. Это даже не смягчение, а введение более объективных и разумных требований к ПТО»,— говорит господин Ефремов. Глава некоммерческого партнерства станций диагностики «Безопасность и транспорт» Ярослав Васичков проект также поддержал, назвав действующие требования «избыточными и бессмысленными». Нередко, говорит он, ПТО входит в состав зданий дилерского центра, поэтому отдельной системы водоотведения и канализации там нет и не требуется.

Действующие требования, как и изменения в 232-й приказ, не учитывают мнение профессионального сообщества, считает председатель совета директоров группы компаний «Техностайл» Раппа Ахъядов. «Выглядит так, как будто они продиктованы интересами конкретных производителей»,— делится господин Ахъядов.

Эксперт также заметил, что приказ **Минтранса** в новой редакции содержит «внутренние противоречия», из которых неясно, можно ли использовать подъемник вместо эстакады на пунктах, проводящих проверку грузовых автомобилей и автобусов.

Раппа Ахъядов назвал «нормотворческой чехардой» ситуацию, когда РСА аннулирует аттестаты из-за действующих требований, часть из которых отменят в сентябре: «Кто ответит за десятки, а может и сотни операторов, прекративших свою деятельность с марта по сентябрь из-за того, что **Минтранс** не успел внести изменения в приказ?»

Напомним, что постановлением правительства №275 диагностические карты, действие которых закончилось до 1 февраля 2021 года, продлены на полгода (как минимум до 1 октября). Несмотря на мораторий, многие граждане все равно приезжают провериться: сейчас в системе МВД зарегистрировано порядка 1,7 млн диагностических карт, оформленных с 1 марта. Премьер Михаил Мишустин поручил до октября отладить работу систему ТО таким образом, чтобы исключить сбои и «неудобства для граждан». РСА предложил законодательно отвязать ОСАГО от техосмотра, идею концептуально поддержал Банк России, но решения не принято.

Совет федерации предложил исключить РСА из процесса контроля пунктов техосмотра, передав полномочия союза Росаккредитации: законопроект сенатора Андрея Кутепова находится на анализе в Минэкономике.

Федеральная антимонопольная служба готовит новую методику по расчету тарифов для техосмотра (операторы требуют пересмотреть ее, чтобы работать по экономически обоснованным ценам), но документа не представлено, хотя проект был проанонсирован службой еще в 2020 году. Одновременно с этим продолжается так называемая торговля ТО: в сети несложно найти предложения купить диагностическую карту без фактической проверки машины, ГИБДД признала, что мошенничество возможно.

Ведомство уже отслеживает незаконный ТО и аннулирует незаконно выданные диагностические карты. В общей сложности, по данным «Ъ», с 1 марта аннулировано около 300 карт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4792149>

ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПЛАТОНОВА, ВЕРОНИКА КУЛАКОВА; 2021.04.27; АПРЕЛЬСКИЕ ВИРУСЫ: ЖДАТЬ ЛИ ВСПЛЕСКА ЗАБОЛЕВАЕМОСТИ COVID-19 В МОСКВЕ; РОССИЯ МОЖЕТ ОГРАНИЧИТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ С ИНДИЕЙ, КОТОРАЯ ВЫШЛА НА ПЕРВОЕ МЕСТО В МИРЕ ПО ПРИРОСТУ ЗАБОЛЕВШИХ

Оперштаб на этой неделе может ограничить авиасообщение с Индией, сообщил источник «Известий» в туротрасли. Заболеваемость в этой стране бьет все антирекорды — на 26 апреля там зафиксирован суточный прирост в 350 тыс. новых случаев, а в Москву тем временем свободно прибывают самолеты с индийскими туристами. При этом специалистов тревожит ситуация и с распространением инфекции в России. По оценкам вирусологов, за последний месяц число заболевших COVID-19 выросло в столице на 30%. Заявлял об ухудшении ситуации в Москве и мэр Сергей Собянин. В стране в целом прирост заболеваемости держится на одном уровне уже два месяца, но процент смертности по-прежнему не снижается. В Роспотребнадзоре тревог экспертов не разделяют. Там ситуацию оценивают как постепенно стабилизирующуюся, в том числе благодаря набирающей обороты массовой вакцинации.

Тенденция к росту

По данным оперштаба по предупреждению завоза и распространения новой коронавирусной инфекции, за прошедшие сутки в России было зафиксировано 8803 новых случая заболевания COVID-19. Этот среднесуточный показатель практически не снижается уже на протяжении месяца.

При этом в семи регионах, где темпы вакцинации невысоки, наблюдается рост заболеваемости, сообщила 23 апреля на совещании с президентом вице-премьер Татьяна Голикова. Чуть раньше, 20 апреля, мэр Москвы Сергей Собянин в своем блоге написал об ухудшении ситуации с коронавирусом в столице и необходимости стимулировать граждан делать прививки.

— Столичный регион может служить общероссийским «термометром заболеваемости», поскольку в Москве высокая плотность населения и достаточно эффективная логистическая система отображения данных по заболеваемости, — сказал «Известиям» руководитель лаборатории геномной инженерии МФТИ Павел Волчков. — Средненедельные показатели демонстрируют рост заболеваемости за месяц. С марта по апрель она выросла примерно на 30%.

В Москве 26 апреля зафиксировали 2687 новых случаев заболевания. Неделю назад в столице заболели 2279 человек, а еще неделей ранее — 1833. То есть в среднем количество заболевших от недели к неделе выросло на 20%.

Эксперт связывает рост заболеваемости с тем, что всё больше людей перестают соблюдать санитарные нормы из-за накопившейся усталости от пандемии. При посещении общественных мест многие не надевают маски. Из-за всеобщей расслабленности цифры растут.

— Переломить ситуацию может только вакцинация. Сейчас власти заявляют о готовности 25 млн доз вакцины. Если удастся до конца мая реализовать хотя бы 16 млн доз, это крайне положительно скажется на эпидемической обстановке в стране, — отметил Павел Волчков.

В Роспотребнадзоре тревоги эксперта не разделяют. Там ситуацию оценивают как постепенно стабилизирующуюся, в том числе благодаря набирающей обороты массовой вакцинации.

— Чтобы заболеваемость и дальше снижалась, необходимо проявить ответственность и продолжать соблюдать все меры предосторожности. А именно: по возможности избегать многолюдных мест, соблюдать социальную дистанцию, использовать средства индивидуальной защиты и антисептики. Предстоящие майские каникулы, возможно, стоит провести в кругу семьи, а от зарубежных поездок воздержаться. Тем, кто еще не вакцинировался от коронавируса, самое время сделать это сейчас. Для улучшения эпидситуации необходимо, чтобы популяционный иммунитет составлял не менее 60–70%. Но пока прослойка людей, имеющих антитела, недостаточно велика, — сказала «Известиям» заместитель директора по клинико-аналитической работе ЦНИИ эпидемиологии Роспотребнадзора Наталья Пшеничная.

Кроме того, сейчас более активно себя стали вести люди старше 60 лет, а они, как известно, более расположены к тяжелому течению заболевания. Именно таким людям следует сделать прививку в первую очередь, отметила эксперт.

Смертность не снижается

На высоком уровне остаются показатели смертности от COVID-19. По данным оперштаба, на протяжении месяца в среднем по стране от инфекции умирают 350 человек в сутки (из них 50 — в Москве). Год назад в апреле этот

показатель по стране составлял 100 человек в день. Самый высокий уровень летальности был зафиксирован перед новогодними праздниками — 635 человек в сутки. Нынешние же показатели смертности сопоставимы с осенью — началом зимы 2020 года.

По сравнению с началом пандемии в России процент смертности вырос с 2 до 3–4%, отметил в разговоре с «Известиями» профессор, заведующий отделом Национального исследовательского центра эпидемиологии и микробиологии им. Н.Ф. Гамалеи Александр Бутенко. Однако, по его мнению, это связано с тем, что в статистике стали отображать более полные данные.

— Я не вижу сейчас предпосылок для роста смертности. Вероятно, в статистику просто попали те случаи, которые раньше в ней не отображались. К примеру, если человек с положительным результатом от коронавируса умирал от болезни сердца, то раньше это не фиксировали в статистике по ковиду, а теперь фиксируют, — допустил он.

Другого мнения придерживается главврач медцентра «Лидер медицины» инфекционист Евгений Тимаков. Он считает, что повышение процента смертности говорит о том, что появилось много невыявленных случаев болезни.

— Люди с легкими и средними формами заболевания стали меньше обращаться к врачам. Они консультируются онлайн, поэтому не попадают в статистику заболевших, — отметил он.

Инфекционист подчеркнул, что статистика летальности обычно на 2–4 недели отстает от статистики по заболеваемости.

— В последние дни мы видим рост случаев летальности, и это говорит о том, что две недели назад начался подъем заболеваемости, но он не был отражен в статистике. То есть третья волна уже началась, — рассказал инфекционист.

По его словам, в середине и конце апреля для коронавируса самые оптимальные погодные условия, и до июня в умеренной полосе ему еще будет вполне комфортно. Вирус чувствует себя лучше всего при температуре до 15 градусов, влажности и малосолнечной погоде.

Гость с востока

Тем временем на первое место в мире по росту заболеваемости коронавирусом вышла Индия — по состоянию на 26 апреля там зафиксирован суточный прирост в 350 тыс. новых случаев, а общее число заболевших составило 16,9 млн человек. Несмотря на это, авиасообщение между Индией и Россией открыто — дважды в неделю между Москвой и Дели летает «Аэрофлот» на самолетах Airbus A330-300 с вместимостью около 300 кресел.

— Поток есть, рейсы заполнены индусами. Им ставят визы, они в Россию приезжают, гуляют по Москве. При этом Индия российских туристов не пускает. На этой неделе пройдет заседание оперштаба, и я думаю, что Россия ограничит авиасообщение с этой страной, — сказал «Известиям» источник в туротрасли.

Когда люди приезжают из очагов инфекции, есть огромный риск, что они завезут новые штаммы коронавируса в Россию, сообщил изданию Евгений Тимаков.

— Если в стране происходит взрывной рост новых случаев ковида, как в Индии сейчас, это говорит о начале очередной волны, которая, в свою очередь, сопряжена с видоизменением коронавирусной инфекции, то есть вирус мутирует. В России пока не сформирован иммунитет к другим видам вируса, поэтому ввоз этих штаммов чреват новой вспышкой заболеваемости, — сказал он.

По мнению медика, в этой ситуации должен быть ограничен не только въезд, но и выезд из страны, которая стала очагом инфекции. Необходимость сдавать два теста ПЦР прибывающим из-за границы в Россию опасность снижает, но не исключает полностью.

— Почему в Индии коллапс с заболевшими? Потому что еще не сформирован иммунитет, так как не хватает вакцин. При этом большая скученность населения, плохие санитарные условия. Плюс вирус адаптируется, мутирует, — отметил эксперт.

«Известия» направили запрос в Ростуризм о том, планируется ли ограничить авиасообщение с Индией из-за сложившейся там эпидемиологической ситуации.

<https://iz.ru/1157088/anastasiia-platonova-veronika-kulakova/aprelskie-virusy-zhdut-li-vspleska-zabolevaemosti-covid-19-v-moskve>

ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ БАШЛЫКОВА; 2021.04.27; ЗА РУЛЬ — СЕЛ: НАКАЗАНИЕ ДЛЯ ПЬЯНЫХ ВОДИТЕЛЕЙ ХОТЯТ УЖЕСТОЧИТЬ ДО ИЮНЯ; ШТРАФ ЗА ПОВТОРНОЕ НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ПЛАНИРУЮТ ПОВЫСИТЬ ДО 500 ТЫС. РУБЛЕЙ, А ТЮРЕМНЫЙ СРОК УВЕЛИЧИТЬ ДО ТРЕХ ЛЕТ

Госдума в мае в приоритетном порядке рассмотрит законопроект правительства об ужесточении уголовной ответственности за управление автомобилем в нетрезвом виде, выяснили «Известия». Причем принять его могут до конца весенней сессии. Документ предполагает, что максимальный штраф за повторное пьяное вождение повысится с 300 тыс. до 500 тыс. рублей, кроме того, суд сможет назначить наказание в виде лишения свободы не на два года, а на три. Поддержать законопроект готовы во всех фракциях

парламента. Эксперты считают, что новые нормы найдут поддержку у населения и прибавят порядка на дорогах.

По информации «Известий», правовое управление Госдумы дало положительное заключение на законопроект правительства «О внесении изменения в статью 264.1 Уголовного кодекса РФ». В документе предлагается установить более строгое наказание за систематическое вождение в нетрезвом виде. Штрафы со 100–300 тыс. рублей повышаются до 300–500 тыс. Максимальный тюремный срок за повторное вождение в нетрезвом виде увеличивается с двух до трех лет.

«Замечаний концептуального характера по проекту не имеется, замечания юридино-технического характера переданы в комитет в рабочем порядке», — говорится в заключении правового управления (есть в распоряжении «Известий»).

По информации источников «Известий» в парламенте, Госдума готовится рассмотреть законопроект через неделю после майских праздников. До конца весенней сессии он уже может быть принят.

— Наша фракция поддержит этот законопроект. Госдума уже принимала нормы, которые ужесточают ответственность за пьяную езду, но, видимо, они не остановили несознательных граждан. Кто хоть раз в своей жизни не отговаривал пьяного человека не садиться за руль? — отметил в беседе с «Известиями» первый зампред фракции «Единая Россия» Адальби Шхагошев.

Депутат сравнил нетрезвого водителя с неуправляемым вооруженным бандитом, который может совершить на дороге всё что угодно. В пояснительной записке к законопроекту (есть у «Известий») говорится, что в 2020 году по ст. 264.1 УК расследованы уголовные дела о 66 301 таком преступлении.

При этом фиксируется много повторных преступлений. В некоторых регионах с 2016 года количество таких случаев возросло в несколько раз. Например, в Волгоградской области в 2016 году за неоднократное вождение в нетрезвом виде к уголовной ответственности привлечено 67 лиц, в 2017 году — 144, в 2018-м — 175, в 2019-м — 279, в 2020 году — 280. В Бурятии количество таких лиц составило 45, 103, 189, 241 и 264 соответственно, в Татарстане — 55, 127, 176, 208 и 206, в Оренбургской области — 44, 66, 125, 159 и 150.

В целом за 2020 год доля лиц, совершающих повторные преступления по ст. 264.1 УК, составила 20% от общего числа привлеченных к ответственности по этой статье. Однако в некоторых субъектах этот показатель значительно выше: в Удмуртской Республике — 49%, Мурманской области — 30%, Волгоградской области — 25%, сообщается в пояснительной записке.

Может, не поможет

В оппозиционных фракциях Госдумы отнеслись к законопроекту неоднозначно.

— На дорогах России по вине пьяных водителей гибнет очень много людей. За год число умерших сопоставимо с населением маленького города. Поэтому чем строже будет за это наказание, тем лучше. Мы этот законопроект поддержим, — пояснил «Известиям» первый зампред фракции «Справедливой России» Михаил Емельянов.

— У нас и так есть кого сажать за более тяжкие преступления, в том числе водителей. «Богатенькие» и «блатные» всё равно уйдут от этого наказания и будут дальше ездить в таком виде. Поэтому я категорически против этого законопроекта. Есть нынешние меры наказания, они и должны работать, — заявил «Известиям» первый зампред комитета по экономической политике коммунист Николай Арефьев.

— Криминализировали наказание за повторное пьяное вождение относительно недавно. Сегодня, очевидно, что оно не останавливает пьяных водителей от того, чтобы они садились за руль автомобиля. Актер Михаил Ефремов вряд ли думал о последствиях, — отметил в разговоре с «Известиями» зампред фракции ЛДПР Ярослав Нилов.

По его мнению, выходом из этой ситуации могут быть появление алкозамков, возможность дистанционного блокирования транспортного средства, а также социальная реклама и встречи с психологами для рецидивистов. Парламентарий убежден, что государство с помощью СМИ должно внушить гражданам: пьяный за рулем — это преступник.

Политтехнолог Дмитрий Фетисов отметил, что идея ужесточения наказания появилась достаточно давно. По его словам, она может оказаться достаточно эффективной, так как свои результаты уже дало усиление наказания для пьяных водителей, по вине которых погибали люди. В 2020 году в таких ДТП пострадали 19 044 человека. По сравнению с 2018 годом снижение составило 7,7%, тогда за год пострадали 20 629 человек. Погибли в 2020 году 4064 человека, что сопоставимо с 2019 годом — 4050 человек. По сравнению с 2018 годом — снижение на 5,4% (было 4296 погибших). Дмитрий Фетисов убежден, что новые нормы найдут поддержку у населения и прибавят порядка на дорогах.

<https://iz.ru/1157040/natalia-bashlykova/za-rul-sel-nakazanie-dlia-pianykh-voditelei-khotiat-uzhestochit-do-iunia>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.04.27; АКТИВЫ ПРИШЛИ В ЭЛЕКТРОДВИЖЕНИЕ; ОСК ХОЧЕТ ЗАБРАТЬ СЕБЕ ПЕРСПЕКТИВНЫЙ ИНСТИТУТ

Как стало известно “Ъ”, Объединенная судостроительная корпорация вновь предложила передать ей ЦНИИ СЭТ, специализирующийся на системах электродвижения и входящий в состав Крыловского центра (КГНЦ). Системы электродвижения ставятся, в частности, на новые атомные ледоколы ЛК-60. По словам источников “Ъ”, КГНЦ не хочет отдавать институт, поскольку ЦНИИ СЭТ приносит значительный доход.

Гендиректор ОСК Алексей Рахманов предложил главе Минпромторга Денису Мантурову передать корпорации Центральный научно-исследовательский институт судовой электротехники и технологии (ЦНИИ СЭТ), который сейчас входит в состав Крыловского государственного научного центра (КГНЦ), рассказали “Ъ” источники, знакомые с ситуацией.

ЦНИИ СЭТ специализируется на судовой электронике, технологиях электромонтажных работ и водородной энергетике. В частности, институт создал первую в РФ мощную систему электродвижения для атомных ледоколов ЛК-60.

Как следует из презентации советника гендиректора ОСК Анатолия Алексашина от 24 марта (есть у “Ъ”), корпорацию интересует институт для интеграции с профильными центрами «ОСК-Движение» (комплексный поставщик пропульсивных систем судов и кораблей) и «ОСК-Электромонтажные работы» (системный интегратор продукции и услуг пусконаладочных и электромонтажных работ, создаваемых на базе СПО «Арктика»).

Кроме того, ОСК сотрудничает с «Трансмашхолдингом» (ТМХ) по программе дизелестроения, о чем в интервью “Ъ” 22 декабря 2020 года упоминал господин Рахманов. Участие ТМХ в создании техники для генерации водорода позволит в перспективе использовать данные разработки при создании судовых систем, говорится в презентации. В Минпромторге на запрос “Ъ” не ответили. В ОСК воздержались от комментариев.

Источник “Ъ”, близкий к корпорации, отмечает, что электродвижение «является одним из направлений, которое должно определить облик судостроения будущего».

У ЦНИИ СЭТ хорошие компетенции, но, к примеру, практика сдачи головного ледокола ЛК-60 «Арктика» продемонстрировала, что совмещение научной и производственной деятельности «не всегда дает правильный эффект», поясняет он (о проблемах с системой электродвижения см. “Ъ” от 15 декабря 2020 года). По словам собеседника “Ъ”, институт должен заниматься проектами развития, совершенствованием НИОКР, а производство поручить

другой организации, которая «в какой-то части» может базироваться на активах ЦНИИ СЭТ.

Это не первая попытка ОСК получить ЦНИИ СЭТ — год назад Алексей Рахманов уже предлагал расформировать КГНЦ и включить его в корпорацию и другие активы (см. “Ъ” от 10 марта 2020 года). На активы КГНЦ также претендовали Центральный аэродинамический институт имени Жуковского и Курчатовский институт. Собеседники “Ъ” уверяют, что интерес сохраняется. Так, 11 марта директор института Александр Благов в письме в Минпромторг предложил передать им компетенции и имущество КГНЦ, связанные с использованием атомной энергии.

КГНЦ основан в 1894 году. Это крупнейший в РФ институт, выполняющий работы для военно-морского флота и судостроения. В последние годы долги предприятия росли, в отрасли стали говорить, что он «превратился в среднее проектное бюро». По данным “Ъ”, в рамках программы оздоровления предприятий ОПК в 2020 году были реструктурированы долги КГНЦ на 4,7 млрд руб.

Источник “Ъ”, близкий к КГНЦ, уверяет, что ЦНИИ СЭТ приносит значительный доход. В перспективе системы электродвижения будут стоять не только на ледоколах ЛК-60 и «Лидер», но и на корветах проекта 20386, перспективных авианосцах и т. д.

Сейчас рассматривается модернизация испытательного стенда электродвижения мощностью 40 МВт, дополнение испытаний нагрузочной машиной и виброустановкой, а также цифровое моделирование систем электродвижения, отмечает собеседник “Ъ”. По его словам, расформирование КГНЦ приведет к «потере наработанных десятилетиями компетенций». Другой собеседник “Ъ” добавляет, что КГНЦ — это ФГУП, и «из него нельзя просто так взять и вытащить какой-то актив», а реорганизация центра в форму ФГБУ отложена.

Источник “Ъ” среди крупных заказчиков судов считает, что для ОСК электродвижение — тоже непрофильный вид деятельности. Во всем мире машиностроительные, электротехнические подразделения, обстройка — это специализированные предприятия, которые не связаны с верфями и имеют диверсифицированный портфель заказов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4792115>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СЕРГЕЙ ТИХОНОВ; 2021.04.26; ВОДОРОД ЗАБЬЕТ КЛЮЧОМ; САХАЛИН ДОБЬЕТСЯ УГЛЕРОДНОЙ НЕЙТРАЛЬНОСТИ

Правительство поможет проектам водородной энергетики и возобновляемых источников энергии (ВИЭ), Россия имеет все условия, чтобы стать лидером в

безуглеродной экономике будущего, заявил глава минвостокразвития Алексей Чекунков на Дне открытых дверей для инвесторов Сахалинской области.

Ранее президент РФ Владимир Путин в качестве примера работы по сокращению вредных выбросов в России отметил именно Сахалин, где запущен проект по достижению углеродной нейтральности к 2025 году и торговле углеродными единицами. Сахалинские власти, «Русатом Оверсиз» и французская Air Liquide подписали меморандум о взаимопонимании в сфере производства и распространения низкоуглеродного топлива. На Сахалине планируется создать «водородный кластер».

Внутри России водород будет использоваться автобусами (в минпромторге заявили, что прототип такого автобуса будет собран в этом году, а в серийное производство начнется в 2024 году), железнодорожными локомотивами (переговоры с РЖД уже ведутся) и в качестве газомоторного топлива для автомобилей. Рассматривается возможность применения водорода в ТЭЦ и котельных ЖКХ, а также создание водородных накопителей энергии для автономного энергообеспечения.

В качестве экспериментальной площадки Сахалин подходит как никакой другой регион. Здесь есть запасы газа для производства голубого водорода (технология конверсии метана), значителен потенциал для ветрогенерации, чтобы получать зеленый водород (метод электролиза), есть трубопроводы для транспортировки водорода, а также порты, принимающие большие газовозы для поставок водорода в жидком состоянии. Наконец, рядом главные потенциальные рынки сбыта - Китай, Япония и Южная Корея. Ожидается, что к 2050 году они будут потреблять ежегодно по 10 млн тонн водорода.

Развитие водородной энергетики и сферы ВИЭ может способствовать экспорту из России нефти, газа и угля без применения к ним углеродного сбора. Его планируют ввести в ЕС уже в 2023 году и, по-видимому, этому примеру последуют страны в других частях света. Если добыча нефти, газа и угля будет происходить с использованием «зеленой энергии», это значительно снизит углеродный след.

Чекунков отметил, что применение углеродного сбора в Европе не вызывает сомнений и сейчас главная задача, чтобы российскую методику подсчета выбросов CO₂, а также торговли углеродными единицами, которая экспериментально запускается на Сахалине, признали в мире.

Объем рынка водородного топлива, по оценкам минэнерго, к 2040 году составит 160 млрд долларов. В России планируется производить 200 тыс. тонн водорода к 2024 году и до 2 млн тонн к 2035 году. Минэнерго рассчитывает, что Россия будет зарабатывать на экспорте экологически чистого водорода к

2050 году от 23,6 до 100,2 млрд долларов в год. Для сравнения, экспорт нефти в 2019 году принес 121 млрд долларов, а в кризисный 2020 год - 72,3 млрд долларов.

Как пояснил руководитель научного проекта в области повышения энергоэффективности и снижения выбросов в атмосферу ANSELM Максим Канищев, примерно 75% водорода в мире производится из природного газа и еще 25% из угля. Остальные методы слишком дороги и сложны. В любом случае процесс выделения водорода энергоемкий и энергозатратный и остро стоит задача сокращения себестоимости производства. Такую возможность дают ВИЭ.

ФИНАНСОВАЯ ГАЗЕТА; МИХАИЛ СИДОРОВ; 2021.04.26; ОСАГО ДЛЯ БЕСПИЛОТНИКОВ; КТО БУДЕТ НЕСТИ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ, ЕСЛИ БЕСПИЛОТНИК НАРУШИТ ПРАВИЛА ИЛИ СТАНЕТ ВИНОВНИКОМ АВАРИИ

Как планирует **Минтранс**, к 2024 году на российских дорогах постепенно начнут появляться беспилотные автомобили. К этому моменту необходимо подготовиться не только участникам дорожного движения и ГИБДД, но и страховщикам.

Страховым компаниям предстоит создать специальные продукты автострахования для беспилотников и, что очень важно, разработать и внести коррективы в нормативно-правовые акты Закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», которые определяют предельные тарифы страховки, периодичность прохождения техосмотра и штрафы.

Ныне действующая редакция закона об ОСАГО - не для водителя, а для владельца. Ведь если автовладелец едет на пассажирском сиденье, то за рулем может находиться как другой человек, вписанный в полис, так и робот - особой разницы для владельца не существует. Поэтому ожидается, что изменения в законе прежде всего коснутся переоценки факторов риска. Кроме того, на передний план выходит такой вопрос: если беспилотник нарушит правила или станет виновником аварии, кто в этом случае будет нести ответственность? По данным «ОСАГО: общественная экспертиза», экспертное сообщество склоняется к мнению, что «скорее всего, потребуются ввести коллективную ответственность для марки автопилота, который установлен в автомобиле, а не оценивать каждый конкретный автомобиль».

Директор по отраслевым решениям в страховании IT-компании «КРОК» Андрей Крупнов в целом согласен с этой позицией. Он полагает, что с точки зрения страхования беспилотных автомобилей «получается скомбинированный расчет риска». С одной стороны, по его мнению, должен

отвечать сам водитель, как человек, генерирующий какие-то риски за рулем, а также система помощи (то есть автопилот), которая должна снижать уровень этих рисков. «Страховой тариф должен возникать на стыке одного и второго», - подчеркивает эксперт. Однако другие специалисты, опрошенные «Финансовой газетой», придерживаются иного мнения. Например, в Российском союзе автостраховщиков (РСА) уверены, что с точки зрения страхования ответственности необходимо ввести в законы понятие владельца высокоавтоматизированного транспортного средства - именно он и должен нести ответственность за причинение вреда при помощи этого транспортного средства (ТС).

«Об оценке размеров тарифов для беспилотников пока говорить рано - еще неясно, каковы будут риски причинения вреда беспилотниками в результате ДТП, - заявляют в РСА. - Ожидается, что они будут существенно меньше, чем риски причинения вреда обычными автомобилями. Но достаточно надежную статистику можно будет получить только после того, как беспилотники начнут массово выезжать на дороги».

Вместе с тем генеральный директор «Совкомбанк страхование» Игорь Лаппи не видит особых причин для внесения каких-либо серьезных изменений в законодательство по ОСАГО.

Но он согласен с РСА, что беспилотники нужно выделить в отдельную группу транспортных средств в системе тарификации. Причем цену и по ОСАГО, и по каско, на его взгляд, можно и нужно будет определять «более технологично».

«Поскольку беспилотное ТС богато оснащено разнообразными контрольно-измерительными приборами, можно будет видеть пробег, регион, интенсивность эксплуатации. И с учетом этих объективных данных строить ценообразование, - объясняет глава компании. - Вероятно, когда по беспилотным ТС будет накоплен определенный массив данных, мы сможем использовать их в других страховых продуктах».

Что же касается ответственности, то, по мнению Лаппи, она целиком и полностью должна лежать на владельце. Он придерживается такой логики. Беспилотное ТС - такой же источник опасности для окружающих, как и другие участники дорожного движения, и виновника ДТП будет определять ГИБДД. Соответственно, если будет признано виновным беспилотное ТС, ответственность должен нести его владелец.

Между тем многие эксперты считают, что первыми среди беспилотников на наших дорогах окажутся такси. А в мире на сегодняшний день такси-дроны ездят только по фиксированным маршрутам сравнительно небольшой

протяженности. Например, они курсируют между аэропортами и вокзалами. Наша страна, скорее всего, пойдет по тому же пути, а на ранних этапах беспилотникам разрешат ездить только по таким дорогам, где других машин либо не будет вообще, либо будет очень мало.

ЭКСПЕРТ; 2021.04.26; МАГНИТ ТЯНЕТ В ПОЛЕТ

Николай Ульянов, заместитель главного редактора, редактор отдела промышленности журнала «Эксперт»

В России разработана и испытана самая эффективная в мире технология создания поездов на магнитной подушке. Страна имеет все возможности для производства собственных маглевок. Дело за малым: решиться на кардинальное изменение к лучшему своей транспортной системы

Еще немного, и мир охватит бум строительства линий и поездов по технологии маглев. Запрос на более высокую скорость, нежели у традиционного высокоскоростного железнодорожного транспорта, бесшумность передвижения будет удовлетворен. И если сегодня поезда на магнитной подушке есть лишь в нескольких странах: Японии, Китае, Южной Корее, — то вскоре к ним присоединятся как минимум страны Европы и США.

В этом уверен Анатолий Зайцев, председатель совета кластера «Российский маглев», где была разработана и опробована российская технология магнитной левитации.

Впрочем, разговор мы начали с обычного колесного высокоскоростного движения — обычного для многих стран, но до сих пор остающегося у России только в планах.

— Как получилось, что Китай в высокоскоростном движении ушел значительно дальше, чем Россия, хотя на старте наши возможности были гораздо лучше?

— Мое представление об этом такое. В начале девяностых годов правительство получило от Международного валютного фонда и Международного банка реконструкции и развития рекомендации, как вести хозяйство. Толстенный фолиант. Я открываю раздел транспорта, и там черным по белому написано: «России не рекомендуется развивать железнодорожный транспорт». А рекомендуется развивать автомобильный транспорт. И не рекомендуется развивать торговый морской флот, его в мире и так достаточно.

Как результат, пять регионов РФ так и не имеют железнодорожного транспорта, и только два процента собственной экспортной продукции перевозится торговыми судами, принадлежащими России. Высокоскоростной транспорт отсутствует.

Такие фолианты появляются не просто так. Было приглашено огромное количество советников, которые работали в разных министерствах, ведомствах российского масштаба. К ним очень внимательно прислушивались. Посмотрите на подбор министров начала девяностых. Эти ребята читали книжки, но они теоретики, никто в руках молоток не держал, гвоздя не забил. Они, раскрыв рот и развесив уши, слушали, как себя вести. А потом появились крупные частные корпорации, которые постепенно забрали управление хозяйством в свои руки. А им высокоскоростное движение было не нужно.

Мне и самому непонятно такое поведение бизнеса. А как же интересы страны? Но бизнес приспособлен делать деньги, он делает то, что ему интересно, а не государству, стране.

Китай пошел по другому пути. Они отпустили экономику в частные руки, но по ключевым государственным позициям никого не звали в советники. Они видели, что регионы страны развиты неравномерно, что связность между ними плохая. А что есть в мире для решения этих проблем? Самое лучшее — это высокоскоростное железнодорожное движение.

И они набрали специалистов со всего света. Платили очень хорошие деньги. И сейчас платят. Мои знакомые немцы, которые занимались магнитной левитацией еще с конца восьмидесятых годов, уехали туда на очень высокую зарплату даже по европейским меркам. Китай купил технологию Transrapid (у немецкой компании, разработавшей высокоскоростной монорельсовый поезд на магнитной левитации. — «Эксперт»), а в контрактах приглашенных специалистов прописал, что они должны подготовить пятнадцать китайских инженеров по своему профилю.

Китай подошел к решению проблемы правильно. А мы как подошли? Вот Геннадий Матвеевич Фадеев (министр путей сообщения РФ, первый президент ОАО РЖД. — «Эксперт») решил купить шестьдесят высокоскоростных поездов в Германии. Пришел вместо него Владимир Якунин. Он с шестидесяти скинул до восьми. Российского в этих поездах нет абсолютно ничего. Хуже того. Заключение договора на эксплуатацию и сервис этих поездов на тридцать лет без права российского инженера вмешиваться и задавать вопросы.

— С традиционным высокоскоростным движением понятно. Мы отстали. Но, может быть, в магнитной левитации у нас есть шанс? Давайте начнем с преимуществ маглева перед обычным колесным высокоскоростным железнодорожным транспортом.

— Транспорт, неважно, железнодорожный или нет, подчиняется законам физики. В традиционном железнодорожном транспорте взаимодействуют

колесо и рельс. За счет чего колесо движется по рельсу? За счет сцепления. Не было бы сцепления рельса с колесом, колесо крутилось бы на одном месте.

Мы можем поставить двигатель любой мощности, но, как только мы превысим приложенную для движения силу, которая превысит силу трения, у нас колесо будет просто прокручиваться.

Возьмем такой простой момент, как разгон с места для пассажирских поездов. Человеческий организм нормально реагирует на ускорение метр в секунду. Но в случае колеса и рельса мы не можем выбрать метр в секунду ни в метро, ни в трамвае, ни в высокоскоростном поезде. Максимум возможного — примерно 0,6. Поэтому, чтобы разогнаться, например, до 300 километров в час, высокоскоростному поезду надо расстояние в 20 километров и около шести минут.

Уже в этой части магнитная левитация превосходит колесный транспорт, так как сцепление не нужно, поезд вывешен и приводится в движение электрическим полем, а теоретически предел скорости электрического поля — скорость света, то есть мы ограничиваем скорость законами биологии, чтобы человек мог комфортно перенести ускорение. Мы уже на разгоне экономим.

— По схеме колесо—рельс до какой скорости можно разогнаться?

— Здесь две вещи есть. Первая — устойчивость контакта колеса и рельса по отношению друг к другу. Установлено, что после 600 километров в час мы за колесо и рельс отвечать не можем. Процесс их взаимодействия становится неуправляемым. Казалось бы, до 600 километров в час — это хорошо. Более того, французами был поставлен рекорд — 574,7 километра в час. Я общался со специалистами, которые его поставили. И вот что получается: мы не можем сегодня дать нужную мощность через контактную сеть на локомотив, для его двигателя. Энергия передается через механический контакт. Но на такой скорости пантограф отрывается от контактной сети, и вот эти ребята, которые рассказывали, как ставили рекорд, говорят, что «мы ехали на электрической дуге».

— Дуга между проводом и пантографом, но он же тогда просто горит.

— Горит. Они говорят: мы проехали на дуге, после нас поезду идти уже нельзя, надо менять контактный провод. В России используется два вида токов для питания контактной сети — постоянный и переменный. Практика показала, что при всех нынешних ухищрениях — полозья пантографа со специальным смазками, натяжение огромное и так далее — при постоянном токе контактная сеть устойчиво работает при скорости примерно 200 километров в час. При переменном токе она может работать примерно до 300–320 километров в час. Дальше уже начинаются проблемы с контактной сетью.

— А если источник энергии в самом локомотиве, например топливный элемент на водороде?

— Да, так может быть. Но здесь уже скорость определяется надежностью контакта колеса и рельса. Есть теория и поставленный рекорд. И есть то, что показала практика. Были очень громкие заявления, что 400 километров в час с пассажирами — уже повседневная скорость. Китайцы попытались между Пекином и Шанхаем такую скорость поддерживать. И получили два крупных крушения: поезда просто вылетели в сторону. Сели, извините, по-русски, ровно на задницу. И после этого установили, что в летний период при благоприятной погоде скорость не более 320, зимой не более 220. Вот практика к чему привела.

Японцы. Они за 300 километров не переходят. Европу возьмем. Только на маленьких участках демонстрируют 330–340, никто 400 не движется.

И когда я слышу, что наши заявляют: мы проектируем 420 километров, будем ехать 360, — ну, ребята, откройте глаза.

— У французов же было колесо—рельс, и они проехали 574,7 километра в час.

— Во-первых, был сделан трехвагонный специальный поезд без людей. Во-вторых, под горку и только по прямой. Я был на месте. Они прямо честно, как инженеры инженеру, рассказали. Говорят: да вы что, только прямая, иначе мы будем на боку.

Так как у магнитной левитации колеса—рельса нет, то физический контакт мы не рассматриваем. Все существующие сегодня конструкции магнитных левитационных транспортных линий предполагают тележку, которая охватывает несущую конструкцию, несущую балку. И с этой балки улететь просто невозможно, что бы ни случилось.

— Если при огромной скорости состав сядет на эту балку...

— Он никогда не сядет. Магниты с обеих сторон, они не допустят физического контакта. У них тройной резерв электроэнергии, тройной!

Есть внутренние аккумуляторы в вагоне, с которых, если пропадет внешнее питание, будет подана энергия на электромагниты, которые удержат поезд на весу. Да, мощность аккумуляторов не позволит ехать дальше, но для остановки этого будет достаточно.

— Поезд какое-то время будет двигаться по инерции, а затем остановится.

— Да, совершенно верно. Притом внешнее питание подается опять-таки бесконтактным индукционным способом. По несущей конструкции идет кабель, на подвижном составе другой кабель. Мы с вами знаем, что если в

один кабель мы подаем электроэнергию, а рядом есть другой кабель, то в нем обязательно появится электроэнергия.

Мы подводим электроэнергию только к кабелю, который идет по несущей конструкции. Причем этот кабель получает электроэнергию по отдельным участкам: каждый по 1500–1800 метров. Поезд пролетает один участок, он автоматически отключается, включается следующий. И даже если какой-то из них вдруг по каким-то причинам отключился, в следующем будет электроэнергия. Она подается, образно говоря, все время практически под поезд.

— Не так, как в контактной сети, где напряжение держится на всем ее протяжении...

— Совершенно верно. И за счет этого экономия колоссальная.

У нас в контактной сети современных поездов даже норматив есть на потерю электроэнергии. Норма около 12 процентов, а на самом деле теряется примерно 22 процента. А никуда ты не денешься: рассеивание в пространство.

Наша — лучше

— Сегодня в мире есть линии маглев, построенные на двух разных технологиях. Электродинамическая EDS-технология на сверхпроводимости, используется в Японии, и электромагнитная, EMS-технология. В чем разница?

— Японцы молодцы, перед ними как перед инженерами можно снять шляпу: они в то время, не имея современной элементной базы, сверхпроводящего материала второго поколения, работающего при жидком азоте, высокоэнергетических постоянных магнитов на редкоземельных металлах, сделали мощнейшую штуку. Сверхпроводимость первого поколения работает при температуре жидкого гелия (при нормальном давлении температура жидкого гелия — минус 269 градусов по Цельсию. — «Эксперт»). Жидкий гелий опасен, так как он очень текучий и может испаряться даже через металл. Поэтому сосуд с гелием помещается в сосуд с жидким азотом, то есть применяется двойное охлаждение. А внутри — сверхпроводящие катушки. Сверхпроводящие — значит, в них теоретически нет потери тока, практически, конечно, за счет того, что теплообмен все-таки есть, надо периодически подпитывать. В катушки заводится ток, несколько тысяч ампер. В них возникает магнитное поле. Это электромагнитные катушки в вагоне. На пути другие катушки, к которым нет подвода электричества, но со сверхпроводящих катушек, которые в вагоне, на них индукцией наводится электроэнергия. Далее для того, чтобы возникла электродвижущая сила, которая оттолкнет катушки друг от друга и поднимет вагон, нужно, чтобы катушка в вагоне двигалась относительно катушки на пути с определенной скоростью. Поэтому японская технология отличается тем, что поезд примерно

до ста километров в час разгоняется на колесах. Такая схема только у них, никто ее не повторил, да и не нужно, на наш взгляд.

— Как подняли, понятно. А что нужно сделать, чтобы этот вагон поехал?

— А там линейный электродвигатель на несущей конструкции, на путях, к нему подводится электричество.

Немецкая система Transrapid использует обычный электромагнит, к которому мы привыкли. Сердечник, обмотка, в обмотку подается ток, ток регулируется. И здесь уже не нужно скорости для того, чтобы поезд поднять, потому что электромагнитные катушки запитаны и на поезде, и на путях. Их магнитные поля отталкиваются друг от друга, за счет этого поезд поднимается. А движется он так же, как и японский, за счет линейного электродвигателя. Эту технологию используют и Китай, и Южная Корея.

Мы сначала были очарованы возможностями сверхпроводимости. Но когда начали подходить к конструктивным делам, поняли, что это очень дорогая штука. Если там государственная программа и деньги государство дает, то у нас не дает. И тогда мы обратились к постоянным магнитам.

Про постоянный магнит мы всё знаем: разные полюса притягиваются, одинаковые отталкиваются. Но если просто постоянные магниты использовать, тогда надо и полотно, и поезд выстилать магнитами, это нереально. Поэтому мы подумали: а почему бы нам не совместить электромагниты и постоянные магниты? Постоянный магнит берет на себя основную нагрузку, например притягиваясь к металлической пластине, а электромагнит или добавляет силу магнитного поля, или уменьшает, в зависимости от того, что происходит с вагоном.

Например, пассажиры вышли, и, чтобы вагон не прилип к железу несущей конструкции, так как вес поменялся, на электромагниты в вагоне подается ток, который уменьшает магнитное поле постоянных магнитов, гасит его. Как только пассажиры зашли, ток, наоборот, уменьшается, чтобы поле было. И мы добились того, чтобы расстояние между вагоном и несущей конструкцией было постоянным независимо от скорости, стоит поезд или движется, так как мы можем регулировать силу поля.

Вот смотрите, что происходит, очень важно. У нас основную нагрузку берет постоянный магнит. Умозрительно все понятно. Но по этим мощным постоянным магнитам, когда они стали появляться, было много разговоров, что они физически недолговечны, что разрушаются от воздействия атмосферы... Мы это, конечно, знали. И вот русская голова! Наши ребята говорят, а мы так сделаем, что им разрушаться будет некуда. Магнитик, он 21 на 21 на 21 миллиметр, такой стандарт. Кубик такой. И заказали на Кировском заводе четырехгранные трубки размером чуть больше и мощнейшим прессом в нужном расположении относительно друг друга магниты туда поместили,

чтобы их магнитное поле было в нужном нам направлении. Это называется «магнитные сборки». И, укладывая их рядом друг с другом, мы получаем бесплатный левитационный зазор. А чтобы управлять левитационным зазором нужен электромагнит. И регулируя силу тока, можно в автоматическом режиме его поддерживать на одном уровне. Вот у нас демонстрационная платформа 28 тонн. Там квадратный метр магнитныхборок держит уже шесть лет расстояние 25 миллиметров.

— Без подачи тока, просто на постоянных магнитах?

— Да. Сборка сверху и сборка снизу. Одинаковые полюса отталкиваются.

— Магнит же все равно со временем деградирует. Не просто разрушается, а пропадает магнитное поле.

— Умозрительно — должно пропадать. Но шесть лет стоит. И раз зазор не меняется, значит, не деградирует шесть лет. Мы не знаем, сколько, может, на восьмом, может, на десятом году будет деградировать. Мы абсолютно спокойно на это смотрим. Мы одни сборки можем снять, другие поставить. И отправить снятые на восстановление магнитных свойств.

— Магниты дорогие?

— На сегодня килограмм стоит порядка 400 долларов.

— Для того чтобы вагон поднять, сколько нужно?

— Чтобы поднять 40 тонн — один квадратный метр. Вагон — 60 тонн, значит, полтора квадратных метра магнитныхборок. Для этого нужно 400 килограммов магнитов, 160 тысяч долларов. Но это же надолго, купил, и всё.

— Как минимум шесть лет.

— Да. На фоне стоимости пригородного поезда «Ласточка» — полмиллиарда рублей — это цифры почти невидимые. Да и с ростом объемов производства постоянные магниты станут дешевле.

У нас есть научно-исследовательский институт физической аппаратуры, где сделаны физические модели, их можно посмотреть вживую, они по 400 килограммов держат вес. И главное тут эта система управления. Ты давишь на платформу, и видно на амперметре, что поднимается ток и расстояние между платформой и несущей конструкцией сохраняется. Начинаешь поднимать, уменьшать вес и видишь, как ток меняется в другую сторону и опять расстояние сохраняется.

— И сколько это расстояние?

— Около десяти миллиметров.

— Этого достаточно?

— Для городских и грузовых поездов достаточно. Для сверхскоростных недостаточно, там нужно более мощное поле. Там сверхпроводимость надо использовать.

— Я правильно понимаю, что вот эта технология, на постоянных магнитах, — это третья, помимо немецкой и японской, технология магнитной левитации?

— Да. Наша, русская, — «Росмаглев», нами запатентована.

— И относительно первых двух технологий ваша технология проще или сложнее в реализации, дороже или дешевле?

— Ключевой момент, что она существенно дешевле и экономна по расходу электроэнергии, а удельный расход электроэнергии — это один из главных показателей эффективности.

— И насколько меньше электроэнергии потребуется?

— По тем установкам, что у нас сегодня есть, нужно на 30 процентов меньше.

— Магнитное поле, есть подозрение, будет влиять на человека и гаджеты, которыми он сегодня обложен. С этой точки зрения вагон защищен?

— Да, абсолютно. Платформу, которая у нас висит, ребята из Первого медицинского института с приборами всю обмерили и сделали заключение: в десяти сантиметрах от того, где заканчивается сборка, магнитное поле уже естественный фон Земли.

Никаких разговоров о том, что сердечный стимулятор может повредиться или еще что-то, быть не может.

— А может так случиться, что ваш патент обойдут?

— Обойдут. Мы за рубежом не можем защититься патентом, там большие деньги надо.

— Технологию вы разработали. А с точки зрения производства мы можем сделать маглев?

— Абсолютно, сто процентов. У нас есть несколько заводов, которые выпускают постоянные магниты. Когда я разговариваю с людьми, которые там во главе стоят, они мне говорят: Анатолий Александрович, все зависит от потребностей, поставьте нам задачу, что через пять лет вам, условно, надо тысячу тонн магнитов. Если мы подпишем соглашение, мы под это соглашение возьмем кредиты и разовьем производство. Значит, магниты постоянные есть. Электромагниты. Что такое электромагнит? Это металлический сердечник, в данном случае постоянный магнит, он и является сердечником, и медный провод. Медь у нас есть. Остальное — это самый расхожий металл и бетон. Сам вагон, слава богу, уже делаем...

Хотя я на уральских заводах был. Спрашиваю: ребята, а откуда боковины? Из Китая. Я говорю: у нас что, алюминия нет своего? В Мытищах был в Подмосковье, откуда? Из Италии. Откуда дизель-генераторные установки для железной дороги, автобусов? Из Германии. Магнитная левитация хороша тем, что станет двигателем для многих производств.

— И почему же у нас до сих пор нет такого транспорта?

— Приведу пример. Я в Санкт-Петербурге много **десятков** лет. Всегда всех знал. Пришел к вице-губернатору, который в городе отвечал за транспорт. Говорю: «Мне от вас ничего не надо, дайте только точку А и точку Б. Денег не надо, у нас есть инвестор, но он готов вложиться, если будет построена реальная линия, а не опытная». Вице-губернатор мне говорит: «Поскольку никто не знает и не понимает, что такое магнитная левитация, надо убедить председателя комитета по транспорту». Ну ладно. Прихожу, кабинетище гигантский, сидит человек примерно такой же невидной конструкции, как я, ни здрасьте, ни до свидания, говорит: «Пока я в этом кресле, магнитной левитации в городе не будет». Я говорю: «Вы знаете, прежде чем к вам идти, я почитал вашу биографию, давайте о профессионализме поговорим. Вы по образованию танкист, прослужили двадцать пять лет в танковых войсках. Я всю жизнь связан с военными, более-менее знаю порядки внутри, обычно людям уже перед демобилизацией дают полковника. Ну ладно, все в жизни бывает».

— А он не полковник?

— Подполковником он вышел. Я говорю: «Скажите, в каком году запатентована в Советском Союзе активная защита танка? Молчите? В 1948 году. А в каком году она была принята на вооружение? Молчите? В 1988-м. За сорок лет, я думаю, тысячи жизней наших танкистов можно было бы спасти. Но, наверное, в таком кресле или побольше сидел кто-то, кто говорил: «Пока я в этом кресле сижу, активной защиты танка не будет».

Ну вот как можно так подбирать людей на должности?

— Анатолий Александрович, мне думается, что ваш уровень — это все-таки не председатель комитета транспорта города Санкт-Петербурга.

— Конечно. Я все прекрасно понимаю. Я думаю, раз так, я пройду всё. Дальше были мои обращения к министрам транспорта. Вот у меня четыре ответа лежит от министерства. Все под копирку написаны. Кто подписал? Руководитель департамента цифровизации. Что он понимает в железной дороге и в транспорте вообще? Но это значит, что министр согласился, чтобы ответил именно он.

Мишустина назначили — я написал Мишустину. Поздравил в письме, как полагается. Получаю ответ от того же человека из **министерства транспорта**.

Пишу письмо руководителю администрации президента, и снова такой же ответ из **Минтранса**. Система так устроена: будет так, как решит **Минтранс**, а **Минтранс** решает вот так.

— Другие страны, судя по последним новостям, собираются строить маглев. Китай недавно презентовал поезд, который, как они говорят, сможет ехать со скоростью 620 километров в час.

— Иностранцы не собираются, а вовсю строят. Например, японцы строят 286-километровую магистраль. Притом 80 процентов ее пройдет по тоннелям, в горах они строят.

— Имеет смысл строить магистраль такой небольшой, прямо скажем, протяженности?

— Имеет, потому что быстро растет цена времени. Время в транспорте, как бы там ни говорили «вот я работаю», все-таки считается бросовым, потерянным временем для работы, для активной жизни. Поэтому люди, как только появляется возможность сэкономить время в пути, этим пользуются.

Китайцы, как говорят транспортники, «выкатили» на испытания поезд с заявленными техническими характеристиками на скорость 600 с лишним километров в час, южнокорейцы идут тем же путем, американцы вынесли на общественное обсуждение выбор маршрута первой магнитолевитационной магистрали, а всего 22 страны в мире активно занимаются этим видом транспорта. У нас есть возможность стать четвертой после Японии, Китая, Южной Кореи страной в мире, которая строит такие магистрали, или двадцать четвертой — выбор за властными структурами.

Более того, я хочу вам сказать, что сегодня в Европе практически перестали строить высокоскоростные линии колесо—рельс. Они связали основные центры, обеспечили передвижение людей между этими центрами. И пройдет еще немного времени, и они предложат новый продукт: серьезное сокращение времени в пути за счет магнитной левитации.

— То есть у них определенная пауза перед рывком?

— Перед очередным рывком, совершенно верно.

Из точки А в точку Б

— А что касается HyperLoop, этот проект работает, на ваш взгляд? Популяризует магнитную левитацию?

— Да. Впервые демонстрационную установку транспорта в безвоздушной трубе на магнитной левитации сделал Борис Петрович Вейнберг в 1911 году в Томске, на кафедре физики. Она до сих пор в музее.

Поначалу Илон Маск говорил, что двигаться по трубе, из которой выкачан почти весь воздух, вагон будет за счет остаточного воздуха: засасываем и на

нем его поднимаем. Но сам Маск, видимо, не знал, что в Америке эти испытания давным-давно проведены и воздушной подушке не смогли найти систему управления. Она неуправляемая. И в результате отказались. Французы закончили эти эксперименты в 1972 году.

И поэтому NurelLoop сегодня уже на магнитной левитации пытаются создать. По всем нашим оценкам, хорошее дело они делают, тем более что денег там немерено. Но мы считаем, что сначала нужно освоить технологию в обычном воздушном пространстве.

Я всегда говорю: ребята, если мы отладим, кто нам помешает обернуть все это в трубу и выкачивать воздух, если сумеем к тому времени отладить систему шлюзования и так далее?

— На воздухе до какой скорости маглев разгонится?

— Теоретически предела скорости нет. Предел скорости ограничивается только целесообразностью расхода электроэнергии на преодоление сопротивления воздуха.

— И эта целесообразность где заканчивается?

— Около 600 километров в час на сегодняшний день, когда мы расходует еще много электроэнергии. А вот когда мы сверхпроводимость освоим промышленно, тогда можно поднять и 800, и 900 в воздушной среде, потому что мы не будем тратить много электроэнергии.

— А сверхпроводимость освоим?

— Это абсолютно решаемая, я подчеркиваю, задача, если появится такая потребность. Заказ должен быть. Сам материал суперпроводимый у нас есть. Делает наша, российская компания «СуперОкс», закрывает сегодня двадцать процентов мирового рынка этих материалов. Проблема заключается в том, чтобы создать настолько не проводящий тепло сосуд, где должен будет находиться жидкий азот для охлаждения суперпроводимой электромагнитной катушки. Но никто этим особо не занимается, потому что опять-таки нет потребности.

— У японцев же есть? У них даже под гелий есть, где температура еще ниже.

— Совершенно верно. Все это решаемо. И мы можем сделать,

— Некоторое время назад группа «Сумма» хотела построить участок NurelLoop на Дальнем Востоке.

— Да. Тридцатикилометровый.

— Получается, есть инвесторы, которые готовы деньги вкладывать в такие проекты. В чем проблема тогда?

— Ситуация следующая. У нас подписано соглашение с международной финансовой корпорацией Gordon Atlantic Development Corporation, ее основной офис находится в Гонконге, и еще пять в разных местах. Но они нам говорят: «Ребята, вы решите прежде всего вопрос, связанный с тем, из какой точки в какую будет построена магистраль. Вот когда решите, мы придем с деньгами».

— Они готовы найти финансирование для вас?

— Да.

— А что это за люди?

— Русских мы там не встретили. Мы встретили там итальянцев, встретили китайцев, встретили американцев.

— Они сами к вам пришли?

— Они сами нас нашли, да.

— Давно? Лет пять-семь?

— Да. Но мы здесь ничего не добились. Ответ постоянно тиражируется один: этой технологии у нас нет в стратегии развития транспорта.

— Сейчас в правительстве как раз идет обсуждение транспортной стратегии до 2035 года. В нее планируется внести некоторые изменения. Вы в этом как-то участвуете?

— Участвуем. У нас председатель комиссии по железнодорожному транспорту — ректор МИИТ, который теперь **Российский университет транспорта** называется. Мы туда направили предложение. Меня заверили, что предложение направлено в **Министерство транспорта**. И прислали мне тот текст, который они направили, наше предложение, я увидел, что он без изменений, даже запятых не изменили. Но будет там принято или нет, никто не знает.

К сожалению, вовлечение широкой общественности в обсуждение таких животрепещущих для государства проблем, как транспорт, не привилось в практику работы государственных структур.

Полет над землей

— Китайцам, когда они у нас здесь были на конференции, задавали вопрос: вот вы выступаете за магнитную левитацию, а сами активно строите колесо—рельс. Они говорят: коллеги, да, мы строим, потому что технология у нас на потоке. Но мы уже посчитали, что, как только мы отработаем магнитолевитационную технологию до такого уровня, что сможем ее поставим на поток, мы начнем строить, и мы посчитали: вложений нам нужно будет на 52 процента меньше, нежели если бы мы начинали с нуля.

Чем хороши китайцы? Они не говорят: «Ой, тут дорого, там дорого». Они ставят цель. Например, при любых скоростях важно сделать как можно меньше перепады высот и как можно меньше повороты. И они это делают, не считаясь с затратами.

— Я правильно понимаю, что китайцы, отработав технологию маглева, смогут потом просто вместо рельсов для поездов ВСМ поставить несущие конструкции для поезда на магнитной подушке? Трасса уже готова, обойдется дешевле. Плюс уже построенные эстакады и тоннели.

— Совершенно верно. Они так и заявили публично — более чем перед двумястами специалистами из двадцати шести стран.

— А потом завернут все это в трубу.

— Вполне возможно.

— Как я понимаю, вы предлагаете наш маглев строить на эстакадах?

— Конечно. Только эстакадное строительство. Почему? У нас очень много мест со слабыми грунтами. Что значит слабый грунт? Это значит, что надо его вынуть, вместо него привезти другой и положить. И он там еще расползается. Зачем? Во-вторых, зачем вообще в природу таким образом вмешиваться? Надо уже не с точки зрения считать, дорого или дешево. Мы можем не нарушать природу. Когда-то мы не могли не вмешиваться по разным причинам. Сейчас технология позволяет только точно ставить опоры. И пусть на Земле остается все как есть. А высотой опоры мы регулируем горизонтальное расположение, и это позволяет вести магистраль по самой короткой линии.

Вот в Южной Корее через залив прогнали свою магнитную левитацию, опоры сорок метров.

— А строительство на эстакадах дешевле, чем обычное?

— Зависит от грунтов. Китайцы даже вывели такую формулу, по памяти скажу: на ровной поверхности при крепких грунтах эстакада дороже классической линии на двадцать процентов. А если есть перепады высот до определенного значения, то один к одному. Если перепады еще больше, то уже дешевле. В целом баш на баш.

Но вообще, многие европейские исследователи пишут, что цена высокоскоростных магистралей классической технологии все время растет, а на магнитные технологии идет вниз. Это естественно, потому что подбираются материалы, изменяется и дешевеет технология изготовления. Например, сибирские ребята придумали, как в вечной мерзлоте опоры ставить. Они обычной бурильной установкой на автомобиле бурят стомиллиметровую скважину. В эту скважину заворачивают сваю с винтом на наконечнике. Как шуруп. И в эту сваю вставляют стабилизатор температуры, который

поддерживает температуру грунта: минус три, минус пять градусов. Есть жидкости, которые испаряются при низких температурах и переносят эту низкую температуру. Выбирают тепло, уносят его, а потом конденсируются, и цикл снова повторяется. Без всякой энергии.

Не пролететь бы

— Сейчас у нас идет разговор о том, чтобы построить ВСМ Москва — Питер. Если сравнить строительство такой магистрали по технологии ВСМ и по технологии магнитной левитации, каково будет соотношение по стоимости?

— Как бы так помягче сказать. Надо сформулировать задачу, для чего строить, а потом сравнивать. Какое время сегодня пассажиру нужно? Если в девяностых годах мы проводили социологическое исследование, и людей устраивало два с половиной часа, то мы спокойно проектировали колесо—рельс. Я, кстати, не знаю, что они собираются мучиться, делая с нуля поезд ВСМ, у нас поезд-то есть, «Сокол».

— Уже нет фактически.

— Документация-то есть. Заложено там 350 километров в час в том числе. Так вот смотрите. Тогда было два с половиной часа. Сегодня наши исследования говорят, что человек хочет, чтобы Питер — Москва было, как будто бы он из Мытищ выезжает в Москву. Сколько времени? От 70 до 90 минут. Вот какое время устраивает.

Теперь давайте посмотрим, какой поезд за 90 минут довезет. На это надо ориентироваться, исходить от потребности людей, чуть-чуть смотря вперед: 90 минут сегодня, а завтра еще быстрее. Колесо—рельс за 90 минут доехать никак не позволит. Значит, магнитная левитация. А теперь уже надо считать, оправдает она себя или нет.

То, что они сегодня заложили: из Питера заехать в Великий Новгород, заехать в Тверь, вынести вокзал на периметр Москвы, а здесь на «Волковскую». Подождите. Я пассажир. Я всегда считал центром Московский вокзал в Санкт-Петербурге, Ленинградский вокзал в Москве. А теперь я что, с «Волковской» должен еще куда-то ехать? Какие два с половиной часа? Они даже в два с половиной часа не влезут, не то что в 90 минут.

— А вы считаете, маглев можно построить из центра Москвы в центр Петербурга?

— Конечно. Он любой дом обойдет, если по городской черте вести. Он бесшумный, вибрации нет. Да хоть в жилой дом заходи. А уж архитектура — это другое дело, надо сделать так, чтобы было приятно глазу. Разные конструкции, из того же бетона есть красивые вещи.

По нашим представлениям, эстакада будет дороже процентов на десять, но эксплуатационные расходы будут ниже процентов на сорок. Есть смысл вложить больше, но получить эффект за счет сокращения эксплуатационных расходов.

— Меньше расход электроэнергии...

— Рельса нет, не надо менять, шпалы не надо менять, колеса не надо менять. Мало кто знает, что мы ежегодно выкидываем в металлолом миллион тонн рельсов. Полтора миллиона колесных пар вагонов. В общей сложности два с половиной миллиона тонн высококачественных изделий.

— Сколько составов будет нужно будет для обслуживания линии маглев между Москвой и Санкт-Петербургом?

— Двадцать восемь. По десять вагонов. На тридцать миллионов человек. «Сапсанов» сегодня ходит, по-моему, двенадцать. На три с половиной миллиона. А мы говорим про тридцать.

— А грузовые составы по ней имеет смысл пускать вместе с пассажирскими?

— При таком интенсивном движении — нет. Для грузовых нужно отдельную линию строить. Если все по плану, то у нас мощности портов на Финском заливе рассчитаны на двадцать пять миллионов контейнеров. Мы контейнеры вообще можем не формировать в поезда. Возьмем нашу платформу, магнитолевитационную. С судна поставили контейнер, и не надо второй три минуты ждать. Он сам поехал. В автоматическом режиме. Это как конвейер можно сделать

— Сегодня, как я понимаю, 25 миллионов контейнеров у нас нет.

— Сегодня три с половиной. Докладываю. Это цифры не мои, а Российской академии наук. Основной поставщик контейнеров — Азиатско-Тихоокеанский 50 миллионов контейнеров. Из них 20 миллионов проехало бы через нас, если бы Россия могла их провезти.

Сегодня по морю идет, считается, около сорока суток. По железной дороге идет двадцать двое суток. Вроде бы в два раза быстрее, но на магнитной левитации это было бы девятнадцать часов. Девятнадцать часов!

— Построить для 20 миллионов контейнеров маглев на 11 тысяч километров. Это сколько будет стоить? Когда это окупится?

— Да бог с ними, с этими деньгами. Смотрите, как надо делать. Вот точка А, Владивосток, вот точка Б, Москва. Нам надо построить, денег у государства нет. Но государство говорит: ребята, я вам даю двадцать километров вправо и двадцать километров влево от магистрали. Это единый проект. Потому что много чего есть в земле. А во-вторых, как только появляются такие линии, земля дорожает мгновенно и очень сильно. И тогда деньги найдутся.

- Относительно самолета маглев конкурентоспособен?
- На расстоянии две с половиной — три тысячи километров маглев выигрывает, без разговоров.
- Экспортный потенциал у российских поездов маглев есть?
- Великолепный. Стопроцентный.
- Вы же сами сказали, что за границей патентом не защищено, могут запатентовать, начнут сами делать.
- Может быть. Ну, так устроен мир, куда денешься. Пока мы впереди. Пока.
- Мы впереди Китая?
- Конечно.
- Но он уже строит...
- Мы опережаем по технологии. Но Китай быстро это дело освоит.
- И сколько у нас времени?
- Два года.

<https://expert.ru/expert/2021/18/magnit-tyanet-v-polet/>

ТАСС; 2021.04.26; РОСАТОМ И EDF ДОГОВОРИЛИСЬ О ПРОДВИЖЕНИИ ПРОЕКТОВ В ОБЛАСТИ «ЗЕЛЕНОГО» ВОДОРОДА В РФ И ЕС

Госкорпорация «Росатом» и группа EDF подписали соглашение о совместном продвижении проектов в области «чистого» водорода в России и в Европе, в рамках которого намерены реализовать инициативы в области транспорта и декарбонизации промышленного комплекса. Об этом говорится в сообщении Росатома.

EDF и Росатом также договорились о развитии научно-исследовательской деятельности, целью которой будет являться разработка новых CO₂-нейтральных технологий в области водорода, одного из основных методов борьбы с изменениями климата.

«Росатом ориентирован на развитие технологий низкоуглеродного производства водорода, его хранения, а также участие в пилотных водородных проектах как в России, так и за рубежом. Развитие подобных технологий призвано сыграть важную роль в реализации Парижского соглашения по климату и удержании прироста глобальной средней температуры ниже 2 градусов Цельсия к 2100 году», - говорится в сообщении.

Первый заместитель генерального директора - директор Блока по развитию и международному бизнесу Росатома Кирилл Комаров, слова которого

приводятся в сообщении, отметил, что госкорпорация готова стать одним из ключевых игроков в формирующихся цепочках мирового производства, хранения, транспортировки и потребления водорода.

<https://tass.ru/ekonomika/11247975>

ТАСС; 2021.04.26; БОЛЕЕ 6,5 ТЫС. РОССИЯН ВЕРНУЛИСЬ ИЗ ТУРЦИИ С 23 ПО 25 АПРЕЛЯ

Более 6,5 тыс. россиян были возвращены из Турции с 23 по 25 апреля, сообщили в **Росавиации**.

«С 23 апреля по 25 апреля российские и турецкие авиакомпании выполнили 29 рейсов из Турции в Россию и перевезли более 6,6 тыс. пассажиров. Авиакомпании «Россия» и «Икар» завершили свою полетную программу в/из Турции», - отметили в **Росавиации**.

Отмечается, что авиакомпания Royal Flight за этот период выполнила один рейс и перевезла из Танзании в Москву более 470 россиян.

<https://tass.ru/obschestvo/11247877>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20210426/vyvoz-1730043594.html>

ТАСС; 2021.04.27; ПОСОЛ РФ ЗАЯВИЛ, ЧТО РОССИЯ И АВСТРИЯ ОБСУЖДАЮТ ВОССТАНОВЛЕНИЕ РЕГУЛЯРНЫХ АВИАРЕЙСОВ

Посол России в Австрии Дмитрий Любинский сообщил о ведущихся переговорах по восстановлению регулярного авиасообщения между РФ и Австрией, начатых по инициативе Вены. Об этом он заявил в интервью газете «Известия», опубликованном во вторник.

«Переговоры на этот счет идут в предметном ключе. Согласовано выполнение нерегулярных авиаперевозок до конца октября на взаимной основе с частотой до 14 рейсов в неделю. Возможность восстановления регулярного авиасообщения также обсуждается, причем по инициативе наших партнеров», - отметил Любинский изданию.

Он уточнил, что восстановление авиасообщения между странами напрямую зависит от ситуации с распространением коронавируса в РФ и Австрии.

В марте 2020 года РФ на фоне пандемии коронавируса приостановила все коммерческие пассажирские рейсы за рубеж. Перевозчики продолжили выполнять только вывозные рейсы для возвращения россиян из-за границы и отправки иностранцев на родину.

В настоящее время международные рейсы из РФ возобновлены в Армению, Азербайджан, Белоруссию, Индию, Казахстан, Вьетнам, Венесуэлу, Грецию, Германию, Сингапур, Сербию, Эфиопию, Катар, Киргизию, Южную Корею, Египет, ОАЭ, Танзанию, Швейцарию, Шри-Ланку, Узбекистан, Финляндию, Японию, на Мальдивы, Кубу и Сейшелы.

Между Россией и Австрией в настоящее время осуществляют рейсы **авиакомпаний «Аэрофлот», S7 и Austrian Airlines**. Россияне могут попасть в Австрию обладая видом на жительство или визой D. Отдельные изменения в правила въезда с 17 октября 2020 года предусматривают целый ряд исключений для граждан третьих стран, согласно которым напрямую въехать на австрийскую территорию, в том числе из России, можно с рабочей поездкой, в медицинских целях, целях обучения и так далее, обладая соответствующими документами с разрешением на пребывание.

<https://tass.ru/ekonomika/11249871>

ТАСС; 2021.04.26; IATA ПОЛОЖИТЕЛЬНО ОЦЕНИЛА ЗАЯВЛЕНИЕ ЕК О ВОЗМОЖНОСТИ ВЪЕЗДА В ЕС ВАКЦИНИРОВАННЫМ ТУРИСТАМ

Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) приветствует заявление главы Еврокомиссии Урсулы фон дер Ляйен о том, что все страны Евросоюза будут принимать туристов, которые прошли вакцинацию от коронавируса препаратами, прошедшими сертификацию Европейского агентства лекарственных средств (EMA), включая путешественников из США. Об этом говорится в пресс-релизе организации, опубликованном в понедельник на ее сайте.

«Это шаг в правильном направлении. Это дает людям надежду по многим причинам - путешествовать, воссоединяться с близкими, создавать возможности для развития бизнеса или вернуться к работе», - отметил генеральный директор IATA Уилли Уолш. При этом он добавил, что ЕС следует взаимодействовать с отраслью, чтобы авиакомпании смогли составлять планы, позволяющие посещать Евросоюз прошедшим иммунизацию пассажирам не только из Соединенных Штатов, но и других государств, применяющих вакцины, одобренные EMA.

Вместе с тем особое внимание, как подчеркивается в пресс-релизе, Уолш уделил цифровому проездному IATA Travel Pass. «Пропуск IATA Travel Pass может помочь сектору и правительствам контролировать и проверять статус вакцинации, как это происходит с сертификатами тестирования. Однако мы все еще ожидаем разработки всемирно признанных стандартов цифровых сертификатов вакцин», - заметил гендиректор IATA. В качестве первого шага,

по его мнению, необходимо, чтобы Евросоюз ускорил принятие зеленого цифрового пропуса ЕС.

Тем не менее Уолш полагает, что свобода передвижения не должна исключать лиц, которые не могут сделать прививку от коронавируса. «Свобода передвижения не должна ограничиваться только теми, кто может принять участие в вакцинации. Вакцины - не единственный способ безопасно открыть границы. Государственные модели риска также должны включать тестирование на COVID-19», - заключил он.

<https://tass.ru/obschestvo/11248643>

ТАСС; 2021.04.26; ЛОУКОСТЕР «ПОБЕДА» ЗАПУСТИТ РЕЙСЫ В БАДЕН-БАДЕН С 3 ИЮНЯ

Лоукостер «Победа» начнет выполнять грузопассажирские рейсы в Баден-Баден (Германия) с 3 июня, говорится в сообщении авиаперевозчика.

Въезд туристов в Германию на данный момент закрыт, в страну могут въехать только граждане Евросоюза, пассажиры с видом на жительство и несколько других категорий пассажиров.

«Лоукостер «Победа», входящий в Группу «Аэрофлот», на официальном сайте pobeda.aero открыл продажу на рейсы в Баден-Баден из Москвы. Полеты возобновятся 3 июня из аэропорта Внуково и будут выполняться один раз в неделю - по четвергам. Рейсы запланированы на всю глубину летнего расписания - до конца октября», - отмечается в сообщении.

Ранее «Победа» уже открыла грузопассажирские рейсы в Берлин, Бергамо, Гюмри, Кёльн, Ларнаку и Ригу из Москвы.

<https://tass.ru/ekonomika/11246181>

ТАСС; 2021.04.26; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ВЕРНУТ ДЕНЬГИ ПАССАЖИРАМ ЗА ОТМЕНЕННЫЙ РЕЙС В ЧЕРНОГОРИЮ

Авиакомпания «Уральские авиалинии» вернет в полном объеме деньги клиентам, которые приобрели билеты на рейс Москва - Тиват (Черногория), отмененный в понедельник утром. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе перевозчика.

Согласно данным онлайн-табло московского аэропорта Домодедово, самолет «Уральских авиалиний» должен был выполнить рейс в Черногорию, авиасообщение с которой официально приостановлено из-за пандемии коронавируса, утром в понедельник. Изначально вылет был запланирован на 09:00 мск, затем перенесен на 10:00, а после и вовсе отменен. По данным СМИ, пассажиры успели пройти регистрацию и паспортный контроль.

«Деньги будут возвращены в полном объеме», - сказали в пресс-службе.

<https://tass.ru/ekonomika/11245833>

РИА НОВОСТИ; 2021.04.26; В РОССИИ ИЗ-ЗА ДЛИННЫХ ВЫХОДНЫХ ВЗЛЕТЕЛ СПРОС НА АВИАБИЛЕТЫ

Спрос на авиабилеты подскочил в пять раз после подписания президентом РФ Владимиром Путиным указа о непрерывных майских праздниках и продлении их с 1 по 10 мая, сообщили РИА Новости в пресс-службе агрегатора авиабилетов Aviasales.

Предложение продлить майские праздники за счет дней между ними президенту озвучила глава Роспотребнадзора Анна Попова. Глава государства идею поддержал и 23 апреля подписал соответствующий указ, согласно которому дни с 1 по 10 мая будут нерабочими. Такое решение принято, чтобы добиться более стабильной эпидемиологической обстановки.

«В пять раз увеличились поиски на Aviasales после того, как объявили про длинные выходные», - отметили в агрегаторе. Самый высокий спрос зафиксирован на Геленджик. Он увеличился на 97,65%. Далее по популярности - Кавказские минеральные воды - плюс 94,48%. Возрос интерес россиян и к Сочи - на 72,22%, Симферополю - на 76,74%, Краснодару - на 70,65%, Анапе - на 61,52% и Ростову-на-Дону - на 52,44%.

<https://ria.ru/20210426/bilety-1729952435.html>

ВЕСТИ; 2021.04.26; АЭРОПОРТ «ВНУКОВО» ПОВЫСИЛ ЦЕНЫ ЗА ОБСЛУЖИВАНИЕ

Аэропорт «Внуково» с 21 апреля повысил сборы и тарифы для российских авиакомпаний на 3,8-5,6%, согласно данным сайта «Внуково». Это не касается иностранных авиакомпаний, но может повысить цены билетов авиакомпаний, которые здесь базируются.

«Внуково» стал базовым для известных авиакомпаний: российских («Победа» из группы «Аэрофлот», «ЮТэйр», Azur air) и иностранных (Turkish Airlines, Uzbekistan Airways). Аэропорт контролируют Виталий Ванцев и Владимир Скоч.

Сбор за взлет-посадку вырос на 4,5% до 230 рублей за тонну максимальной взлетной массы самолета, сбор за авиационную безопасность - на 4,8% до 220 рублей. Плата за предоставление аэровокзала на внутренних рейсах выросла на 5,6%, до 76 рублей на одного пассажира, на международных - на 3,8% до 108 рублей. Обслуживание пассажиров на внутренних линиях подорожало на 5,1% до 82 рублей за человека, на международных - на 4,5% до 92 рублей.

«Внуково» - третий по размеру пассажиропотока аэропорт РФ после «Домодедово» и «Шереметьево». Предыдущее повышение стоимости

обслуживания «Внуково» было в январе 2020 года - на 4-5,9%, по данным «Интерфакса».

В марте 2021 года начался основной этап строительства станции «Пыхтино» Калининско-Солнцевской линии. Она сделает метро доступнее для жителей поселения Внуково. Станция будет связана с инфраструктурой аэропорта и железной дорогой. Рядом с ней предусмотрено строительство перехватывающей парковки. После открытия новой станции Внуково станет единственным аэропортом, куда можно будет добраться непосредственно на метро,

<https://www.vesti.ru/finance/article/2555563>

ИНТЕРФАКС; 2021.04.26; РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОПОРТА ЧАРА БЛИЗ УДОКАНА ЗАТЯГИВАЕТСЯ - ВЛАСТИ

Забайкальский край пока не может законтрактовать работы по реконструкции аэропорта Чара близ Удоканского месторождения меди, разрабатываемого структурой USM Holdings Алишера Усманова - ООО «Удоканская медь» (прежнее название - «Байкальская горная компания», БГК).

Об этом сообщил первый зампред правительства региона Андрей Кефер на оперативном совещании с губернатором Александром Осиповым в понедельник.

«По нацпроектам ситуация значительно похуже, (...) 4,3 млрд рублей пока еще не законтрактовано. В основном это 1,2 млрд рублей - «Безопасные и качественные дороги», 1 млрд рублей - аэропорт Чара, вернулся на исходную позицию», - сказал Кефер.

Чиновник не уточнил причины сорванных сроков обновления аэропорта.

Глава края в свою очередь обратил внимание членов правительства на то, что «давно должны были быть исполнены» планы по нацпроектам, в том числе реконструкции аэропорта.

Как сообщалось, аукцион на реконструкцию аэропорта Чара был объявлен в конце 2020 года и его итоги планировалось подвести 9 декабря того же года. Начальная (максимальная) цена контракта была установлена в размере 2,05 млрд рублей.

Незадолго до подведения итогов торгов Федеральная антимонопольная служба приостановила их из-за жалобы от ООО «Томское транспортное управление» (ТТУ). Одна из претензий - требование заказчика о наличии у подрядчика членства в саморегулируемой организации - признана обоснованной. Кроме того, ФАС установила, что заказчиком (Служба единого заказчика Забайкальского края) в документации об аукционе не установлен

фонд возмещения вреда, что является административным правонарушением. При этом предписание не выдавалось, так как на торги не была подана ни одна заявка и они были признаны несостоявшимися.

Строительство аэропорта Чара планируется провести в рамках федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов».

ТАСС; 2021.04.26; РОССТАНДАРТ УТВЕРДИЛ ГОСТ О ДОСТУПНОСТИ ДОРОГ И ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА МАЛОМОБИЛЬНЫМ ГРУППАМ

Росстандарт утвердил ГОСТ о доступности автомобильных дорог и придорожного сервиса для маломобильных групп граждан, сообщило ведомство.

«Приказом Росстандарта утвержден ГОСТ Р 59432-2021 «Дороги автомобильные общего пользования. Доступность для инвалидов и других маломобильных групп населения. Общие требования». Новый стандарт вводится уже с 1 мая 2021 года и устанавливает требования к составу, содержанию и параметрам мероприятий по обеспечению доступной среды для инвалидов и других маломобильных групп населения на автомобильных дорогах общего пользования, объектах дорожного и придорожного сервиса, а также в отношении оказываемых на них услуг для указанных лиц», - говорится в сообщении.

Новый стандарт систематизирует требования к пешеходным коммуникациям - тротуарам, пешеходным дорожкам, лестничным сходам, пандусам, пешеходным переходам, объектам дорожного и придорожного сервиса - остановочным пунктам, площадкам отдыха, пунктам взимания платы, станциям технического обслуживания, пунктам мойки, автостоянкам и парковкам, кемпстоянкам, АЗС, многофункциональным комплексам сервиса, уточняет ведомство.

«Новый ГОСТ Р позволит повысить качество проектной документации в части учета потребностей инвалидов и других маломобильных групп населения и будет способствовать установлению единого взаимоувязанного комплекса требований к обеспечению доступности для маломобильных групп населения объектов, расположенных в полосе отвода и придорожной полосе автомобильных дорог», - говорится в сообщении.

<https://tass.ru/ekonomika/11247549>

РИА НОВОСТИ; 2021.04.26; АНАЛИТИКИ РАССКАЗАЛИ, КОГДА В РОССИИ ПРОИСХОДИТ БОЛЬШЕ ВСЕГО «ПЬЯНЫХ» ДТП

Чаще всего ДТП с водителями в состоянии опьянения в России происходят в середине лета, показали подсчеты страховщика «Согласие» за 2020 год, которыми он поделился с РИА Новости.

Как напомнили в компании, в прошлом году в РФ десятая часть ДТП произошла по вине пьяных водителей - это 15,6 тысячи аварий и более 4,3 тысячи погибших.

«Рост числа «нетрезвых» ДТП начинается в мае, а пик, по данным за 2020 год, приходится на середину лета. В июле прошлого года более 1,8 тысячи аварий произошли с участием водителей в состоянии опьянения», - подсчитал страховщик.

Информация о том, что у человека есть история «нетрезвого» вождения, фиксируется страховой компанией. Согласно правилам страхования, если водитель находился в состоянии опьянения во время ДТП, это неизбежно приведет к увеличению цены полиса для него в будущем, а иногда - к отказу страховой компании в выплате, отметили в «Согласии».

Так, в автокаско возмещение за повреждения автомобиля, нанесенные водителем в нетрезвом виде, не выплачивается. По ОСАГО все страховые компании производят выплату потерпевшему даже в случае, если клиент-виновник ДТП находился в состоянии опьянения, но затем имеют право взыскать с него выплаченную сумму в порядке регресса, пояснил страховщик.

Кроме того, в дальнейшем полис ОСАГО обойдется ему дороже из-за применения коэффициента нарушений, повышения базовой ставки тарифа и коэффициента бонус-малус (КМБ, или так называемого коэффициента аварийности). При этом, как пояснили эксперты «Согласия», если потерпевший в ДТП был в состоянии опьянения, страховая компания выплатит возмещение, но при оформлении нового полиса ОСАГО для него возможно повышение базовой ставки.

<https://ria.ru/20210426/dtp-1730022508.html>

ПРАЙМ; 2021.04.26; КАБМИН РФ ВО ВТОРНИК ОБСУДИТ СТАБИЛИЗАЦИЮ ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЛОЖЕНИЯ ФПК

Правительство РФ во вторник обсудит выделение средств для стабилизации финансово-экономического положения Федеральной пассажирской компании (ФПК, «дочки» РЖД), сообщила пресс-служба кабмина.

«На заседании планируется рассмотреть следующие вопросы.... О выделении Росжелдору в 2021 году из резервного фонда правительства Российской

Федерации бюджетных ассигнований в целях предоставления из федерального бюджета субсидии акционерному обществу «Федеральная пассажирская компания» на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров в поездах дальнего следования в плацкартных и общих вагонах», - говорится в сообщении.

Отмечается, что также кабмин обсудит выделение **Росжелдору** средств на субсидии организациям железнодорожного транспорта. Данное решение позволит обеспечить устойчивое функционирование пригородных пассажирских компаний за счет ликвидации дефицита оборотных средств, образовавшегося по итогам работы за 2020 год, и будет способствовать бесперебойной перевозке пассажиров пригородным железнодорожным транспортом.

ПРАЙМ; 2021.04.26; РЖД И ЗАРУБЕЖНЫЕ КОЛЛЕГИ ПРИНЯЛИ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ВОССТАНОВЛЕНИЮ ПАССАЖИРСКОГО СООБЩЕНИЯ

РЖД совместно с коллегами из Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) приняли рекомендации по восстановлению международного пассажирского сообщения при нормализации эпидемической обстановки, сообщила компания.

Делегация **РЖД** приняла участие в 36-м заседании конференции генеральных директоров железных дорог ОСЖД. Заседание, проходившее в режиме видеосвязи, собрало более 150 делегатов из 25 стран-членов ОСЖД, а также присоединенных предприятий, наблюдателей и международных организаций (МСЖД, ЦСЖТ, КСТП).

«На заседании были приняты рекомендации по восстановлению международного пассажирского сообщения после открытия государственных границ и нормализации эпидемической обстановки, подготовленные **ОАО «РЖД»** совместно с комитетом ОСЖД», - говорится в сообщении.

Речь идет о рекомендациях по согласованию сроков назначения поездов, подготовке подвижного состава и поездных бригад в рейс, организации продажи проездных документов, посадке в поезд и действиям поездной бригады в пути следования.

Международные железнодорожные пассажирские перевозки между Россией и другими странами были остановлены весной 2020 года из-за ситуации с коронавирусом. Пока они восстановлены в сообщении с Абхазией и Белоруссией.

ТАСС; 2021.04.26; В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ НАЧАЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ПО КОНЦЕССИИ ДЛЯ ОЭЗ

На станции Верхняя Салда Свердловской области провели врезку первого стрелочного перевода для проезда поездов с путей общего пользования на строящийся подъездной путь особой экономической зоны (ОЭЗ) «Титановая долина». Об этом сообщили в департаменте информационной политики региона в понедельник.

«Губернатором Свердловской области Евгением Куйвашевым поставлена задача по качественному повышению уровня жизни людей во всех населенных пунктах региона, транспортная доступность - одно из ключевых условий для социального и экономического развития территорий. Реализация концессии позволит создать свыше 660 новых рабочих мест, ожидаемый объем инвестиций - 1,8 млрд рублей», - цитирует департамент министра инвестиций и развития Свердловской области Викторию Казакову.

По данным департамента, на площадке «Титановой долины» появится промышленная станция, включающая 12 путей, 18 стрелочных переводов и подъездной путь к станции Верхняя Салда. В рамках развития станции Верхняя Салда, которая является точкой примыкания строящегося пути к инфраструктуре общего пользования, планируется построить два дополнительных пути, уложить 11 комплектов стрелочных переводов, выполнить переустройство систем электрификации и управления движением поездов.

«На текущий момент вся инженерная и сетевая инфраструктура для резидентов первой очереди создана в полном объеме, не хватало только железной дороги, которая была заложена в проект с самого начала. Сдерживало ее появление лишь стоимость проекта, которая составляет порядка 30-35% от стоимости инфраструктуры. Инструмент ГЧП оказался идеальным решением этого вопроса. Заключение концессионного соглашения с РЖД позволит нам привлечь производства из отраслей, которым нужны грузоперевозки железнодорожным транспортом: тяжелое машиностроение, лесобработка и металлообработка», - приводит департамент слова директора «Титановой долины» Андрея Антипова.

Концессионное соглашение о проектировании, строительстве и эксплуатации железнодорожной инфраструктуры между станцией Верхняя Салда и площадкой особой экономической зоны «Титановая долина» в Верхнесалдинском городском округе заключено 31 июля между правительством Свердловской области и Свердловской железной дорогой в присутствии губернатора Евгения Куйвашева.

<https://tass.ru/ural-news/11247533>

ТАСС; 2021.04.26; КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ КАЗАХСТАНОМ И РФ ВЫРОСЛИ НА 57% В I КВАРТАЛЕ 2021 ГОДА

Контейнерные перевозки грузов между Казахстаном и Россией в первом квартале нынешнего года выросли на 57% по сравнению с аналогичным периодом 2020 года. Об этом в понедельник сообщила пресс-служба премьер-министра Казахстана Аскара Мамина по итогам его встречи в Нур-Султане с гендиректором **РЖД Олегом Белозеровым**.

«Объем перевозок грузов между Казахстаном и Россией в 2020 году превысил 85,6 млн тонн. За первый квартал текущего года контейнерные перевозки между двумя странами выросли на 57% по сравнению с аналогичным периодом 2020 года», - говорится в сообщении. Как указали в аппарате премьера, в прошлом году объем контейнерных грузоперевозок из Китая в Европу через Казахстан увеличился на 65% по сравнению с 2019 годом.

В ходе встречи стороны обсудили вопросы укрепления сотрудничества в сфере железнодорожного транспорта и логистики как в двустороннем формате, так и в рамках Евразийского экономического союза. «Рассмотрены перспективы дальнейшего развития АО «Объединенная транспортно-логистическая компания - Евразийский железнодорожный альянс» («ОТЛК ЕРА»). Данный интеграционный проект направлен на обеспечение услуг транзитных контейнерных перевозок в составе регулярных поездов по сообщению «Китай - Европа» через территорию Казахстана, России и Белоруссии», - информировали в пресс-службе.

По словам премьера, Казахстан уделяет особое внимание повышению своего транспортно-логистического потенциала. «Дальнейшее развитие железных дорог, увеличение объемов торговли и транзита в регионе являются для нас очень важными и приоритетными задачами», - цитирует Мамина пресс-служба.

ТАСС; 2021.04.26; РЖД ОТМЕТИЛИ РОСТ ПРОДАЖ БИЛЕТОВ НА МАЙСКИЕ ПРАЗДНИКИ ПОСЛЕ ОБЪЯВЛЕНИЯ О ДЛИННЫХ ВЫХОДНЫХ

РЖД отмечают рост продаж билетов на поезда отправлением с 30 апреля по 10 мая на 20% после объявления длинных майских праздников. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе РЖД.

«После объявления 4-7 мая нерабочими днями с 23 апреля по сегодняшний день рост продаж билетов на поезда отправлением с 30 апреля по 10 мая составил 20%. При этом в предыдущую пятницу 23 апреля пассажиры купили больше всего билетов на поезда дальнего следования в сравнении с любым другим днем этого года - свыше 413 тыс.», - рассказали в РЖД.

<https://tass.ru/ekonomika/11247895>

ТАСС; 2021.04.26; ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ РЖД ВЫРОСЛА В 19 РАЗ

Чистая прибыль РЖД по российским стандартам бухгалтерского учета (РСБУ) в I квартале 2021 года выросла в 19 раз, до 15,007 млрд рублей, следует из материалов холдинга.

Выручка РЖД достигла 470,7 млрд рублей, рост к I кварталу 2020 года составил 3%.

Погрузка на сети РЖД в марте 2021 года увеличилась на 2,2% и достигла 109,4 млн тонн. За первый квартал отправлено 307,2 млн тонн различных грузов, на 0,2% больше, чем за тот же период прошлого года. При этом впервые с начала пандемии на сети РЖД в марте отмечен рост перевозок пассажиров - на 4,8%, до 85,9 млн. В пригородном сообщении отправлено 79,4 млн пассажиров (+5,1%), в дальнем следовании - 6,5 млн пассажиров (+0,9%).

<https://tass.ru/ekonomika/11247569>

РИА НОВОСТИ; 2021.04.26; РЖД НА ПРАЗДНИКИ ЗАПУСТЯТ МАРШРУТ ПО ГОРОДАМ ЮГА, СЫГРАВШИМ РОЛЬ В ПОБЕДЕ

Круговой маршрут из Ростова-на-Дону через Таганрог, Новороссийск и Сочи, сыгравшие роль в победе в Великой Отечественной войне, будет запущен на майские праздники, сообщает пресс-служба Северо-Кавказской железной дороги (филиал **ОАО «РЖД»**).

«К празднованию 76-й годовщины победы в Великой Отечественной войне холдинг **«РЖД»** запускает новый круговой железнодорожный туристический маршрут Ростов-на-Дону - Таганрог - Новороссийск - Имеретинский курорт - Ростов-на-Дону. Поезд № 925/926 отправится со станции Ростов-Главный 1 и 8 мая», - говорится в сообщении.

Для удобства путешественников расписание поезда составлено так, чтобы ночью туристы находились в пути, а днем могли осмотреть достопримечательности городов, сыгравших важную роль в победе в Великой Отечественной войне.

Отмечается, что туристы смогут посетить Военно-исторический музей в Таганроге, мемориалы «Линия обороны», «Малая земля» и «Долина смерти», а также корабль-музей «Михаил Кутузов» в Новороссийске. Кроме того, пассажиры смогут побывать на Азовском и Черном морях, прогуляться по Олимпийской набережной Имеретинской бухты, а 9 мая - принять участие в праздничных мероприятиях в Новороссийске.

«Вагоны туристического поезда тематически оформлены при поддержке Российского военно-исторического общества (РВИО): в них размещены

материалы, посвященные героям Великой Отечественной войны», - добавляется в релизе.

<https://ria.ru/20210426/poezd-1729960601.html>

ИНТЕРФАКС; 2021.04.26; SIEMENS ОБСУЖДАЕТ С РЖД ПРОЕКТЫ ПО МОНИТОРИНГУ ОБЪЕКТОВ ИНФРАСТРУКТУРЫ «ПО СОСТОЯНИЮ»

Немецкий концерн Siemens планирует развиваться в РФ в сфере решений для сервисного обслуживания железнодорожного транспорта «по состоянию».

«Продолжается диалог со структурными подразделениями ОАО «Российские железные дороги» по внедрению новых технологий по мониторингу объектов инфраструктуры (по этому принципу - ИФ)», - заявил генеральный директор ООО «Сименс Мобильность» Йохен Розенцвайг в интервью газете «Гудок».

Издание напоминает, что в феврале в Москве открылся центр обработки и анализа данных РЖД, созданный совместно с Siemens, для перехода к модели «сервиса по состоянию» (на основе собираемой информации о работе систем и оценки вероятности их отказа - вместо регулярного периодического обслуживания).

«Мы видим высокий потенциал для развития и внедрения цифровых подходов, чтобы улучшить обслуживание и повысить эксплуатационные характеристики подвижного состава и инфраструктуры», - сказал менеджер в этой связи.

«Уже реализован ряд решений по информированию сервисного персонала о текущем состоянии тех или иных компонентов (техники - ИФ). (...) Стоит отметить сокращение времени пребывания подвижного состава в депо, сокращение расходов на техническое обслуживание и ремонты, увеличение технической готовности железнодорожных активов», - сообщил он.

Также Розенцвайг отметил, что в РФ был реализован сервис предиктивной диагностики стрелочных переводов на сортировочной станции Лужская (Ленинградская обл., обслуживает порт Усть-Луга).

«Пандемия оказала сильное влияние. В прошлом году мы убедились, что цифровые технологии позволяют существенно оптимизировать обслуживание. В период ограничений удаленная диагностика подвижного состава позволили беспрепятственно продолжить сервисную поддержку клиентов. Среди разработок можно выделить цифровой сервис по мониторингу состояния парка «промышленных» железных дорог и отслеживанию ключевых показателей деятельности предприятий», - сказал менеджер.

В частности, ранее Siemens заключил соглашение со структурой «Уралхима» - «Уралхим-трансом» - о создании мобильного приложения для контроля

подвижного состава и объектами инфраструктуры. Оно позволяет удаленно контролировать важнейшие показатели работы локомотивного и вагонного парка, «оказывает поддержку в принятии решений на разном уровне управления - от начальника железнодорожного цеха до руководителей». Кроме того, решение способствует оптимизации технологических операций внутри грузового двора, что снижает эксплуатационные расходы и повышает эффективность работы транспортного предприятия, добавил менеджер.

В посткоронавирусный период, по словам Розенцвайга, «в периметре грузового железнодорожного сообщения» компания видит перспективы для «дальнейшего продвижения программно-аппаратных решений», позволяющих сократить себестоимость перевозок, повысить показатели при использовании локомотивов и вагонов, а также сократить время доставки. В сегменте обслуживания ж/д активов, считает менеджер, для перехода к сервисному обслуживанию «по состоянию» возможно «развитие платформенных IT-решений с использованием искусственного интеллекта».

ПРАЙМ; 2021.04.26; КАБМИН РФ ОБСУДИТ НАДЕЛЕНИЕ МИНТРАНСА И МИНЦИФРЫ ПОЛНОМОЧИЯМИ В СФЕРЕ МОРЕПЛАВАНИЯ

Правительство РФ во вторник обсудит наделение **Минтранса** и Минцифры полномочиями в сфере мореплавания, сообщила пресс-служба кабмина.

«На заседании планируется рассмотреть следующие вопросы: ... О проекте федерального закона «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации», - говорится в сообщении.

Уточняется, что проектом предлагается наделить **Минтранс России** полномочиями по утверждению правил радиосвязи морской подвижной службы и морской подвижной спутниковой службы, а Минцифры России - полномочиями по утверждению порядка присвоения позывного сигнала судовой станции и номера избирательного вызова судовой станции, а также по утверждению порядка присвоения идентификационного номера судовой станции спутниковой связи.

ИНТЕРФАКС; 2021.04.26; MAERSK ЗАПУСТИЛ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ТРАНЗИТ ИЗ АЗИИ В ПОРТЫ ЧЕРНОГО МОРЯ ЧЕРЕЗ ТЕРМИНАЛЫ В ВОСТОЧНОМ И НОВОРОССИЙСКЕ

Датская Maersk запустила новый трансконтинентальный контейнерный сервис из Азии в регион Черного моря и Восточного Средиземноморья через порты Восточный и Новороссийск, сообщила компания.

«28 апреля Maersk отправил первый контейнерный поезд по маршруту АЕ77 из порта Восточный (терминал ООО «Восточная стивидорная компания», ВСК», Находка, входит в Global Ports) в порт Новороссийск (ООО «Контейнерный терминал «НУТЭП», Новороссийск, входит в группу «ДелоПортс»)), - говорится в сообщении.

Далее перевозки по данному маршруту из порта Восточный в Новороссийск будут выполняться еженедельно, отмечает компания.

Поезд организован совместно с транспортно-экспедиторской компанией «Модуль». Контейнеры прибыли в порт Восточный на судах Maersk из Китая, Кореи и Японии, и после прихода в Новороссийск будут направлены в различные порты в регионе Черного моря и Восточного Средиземноморья. При этом сквозное транзитное время сервиса АЕ77 на основных направлениях составит 25-30 суток, в том числе по железной дороге через Россию - 12 суток.

«Запуск нового маршрута АЕ77 является важной вехой в расширении трансконтинентальных перевозок через территорию России с использованием морского и железнодорожного транспорта», - сообщил генеральный директор Maersk регионе Восточная Европа Жолт Катона, слова которого приводятся в сообщении.

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; КСЕНИЯ БОГДАНОВА; 2021.04.26; СТРОИТЕЛЬСТВО ПОРТА «ЛАВНА» В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ БУДЕТ ЗАВЕРШЕНО К 2023 ГОДУ

Строительство порта «Лавна» в Мурманской области планируется завершить к 2023 году. Об этом стало известно 26 апреля, во время рабочей встречи генерального директора **Государственной транспортной лизинговой компании Евгения Дитриха** и губернатора Мурманской области **Андрея Чибиса**.

Глава АО «ГТЛК» и руководитель региона побывали на строительной площадке комплекса перегрузки угля «Лавна», расположенной на берегу Кольского залива, и посетили объекты проекта комплексной модернизации Мурманского транспортного узла. Эксперты оценивают общестроительную готовность проекта порта «Лавна» в 56,4%, готовность площадки для строительства железнодорожной инфраструктуры - в 96%.

- Мы все хотим, чтобы у проекта было необходимое финансирование, и строительные работы активно шли, - подчеркнул губернатор Мурманской области **Андрей Чибис**. - Огромное спасибо **Евгению Ивановичу** за то, что он активно продвигает этот проект. Использование потенциала незамерзающего порта на Севере России - один из наших стратегических приоритетов, особенно учитывая развитие Северного морского пути.

По словам главы региона, первоочередная задача сейчас - строительство железной дороги, которая станет главным способом доставки грузов в порт.

- Все инструменты и решения для этого найдены, большой объем работ сделан. И прекрасно, что сегодня речь идет о расширении номенклатуры грузов, на которые будет рассчитан порт «Лавна» и остальные порты, которые мы планируем строить, - рассказал после рабочего совещания Андрей Чибис.

Евгений Дитрих уверен, что строительство порта «Лавна» позволит привлечь в Мурманскую область масштабные инвестиции, а также даст толчок развитию Мурманского транспортного узла и больших терминальных комплексов.

- **ГТЛК** является базовым инвестором этого проекта. Мы видим, что огромный объем работ уже выполнен. Сейчас проект заново сложен, пересчитана экономика, она абсолютно позитивная. Все есть для того, чтобы проект в самое ближайшее время мог быть запущен и к 2023 году завершен, - отметил **Евгений Дитрих**.

Руководитель **Государственной транспортной лизинговой компании** также сообщил, что возможности порта «Лавна» в будущем будут расширены. Если изначально он проектировался как угольный терминал, то теперь в дополнение к основному профильному грузу компания рассматривает возможность транспортировки через него генеральных грузов в контейнерах.

<https://www.kp.ru/online/news/4273348/>

На ту же тему:

<https://realty.ria.ru/20210426/port-1730041955.html>