



Ежедневный мониторинг СМИ

11 МАЯ 2021

СОДЕРЖАНИЕ

<i>Деятельность Министра транспорта</i>	6
ТАСС; 2021.05.10; СОПРЕДСЕДАТЕЛИ МЕЖПРАВКОМИССИИ ГРЕЦИИ И РОССИИ ОБСУДЯТ ВОЗОБНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ	6
КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; 2021.05.06; МИНТРАНСУ И МИНСПОРТУ ПРЕДЛОЖИЛИ ВЫДЕЛЯТЬ ДЕНЬГИ НА ОРГАНИЗАЦИЮ ПОЕЗДОК ДЕТСКИХ КОМАНД НА СОРЕВНОВАНИЯ	6
ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ БАШЛЫКОВА; 2021.05.11; ВЫЙТИ НА ПЛАТУ: В ГД ПРЕДУПРЕДИЛИ О РИСКАХ РОСТА ШТРАФОВ ЗА БЕЗБИЛЕТНЫЙ ПРОЕЗД; НИЖНЯЯ ПАЛАТА ГОТОВИТСЯ ПРИНЯТЬ ЗАКОНОПРОЕКТ О НОВЫХ ПОЛНОМОЧИЯХ РЕГИОНОВ	8
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ АЛЕКСЕЕВ; 2021.05.06; В ПОДВОРОТНЕ НАС ЖДЕТ: КАК ВЫБРАТЬ АДЕКВАТНОГО ВОДИТЕЛЯ.....	11
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.05.05; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ВЫДЕЛИТЬ СУБСИДИИ НА ЛЬГОТНЫЕ КРЕДИТЫ ДЛЯ РЕМОНТА ДОРОГ	13
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.05.05; СКОРОСТЬЮ ДОРОГА; ТРАССУ ОТ МОСКВЫ ДО ЕКАТЕРИНБУРГА ДОСТРОЯТ В 2024 ГОДУ	14
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.05.05; К ПУСТЯКАМ НЕ ПРИДИРАТЬСЯ	15
РБК; АРТЕМ КОРЕНЯКО; 2021.05.05; РЕГИОНАЛЬНЫЕ АВИАКОМПАНИИ ПРЕДУПРЕДИЛИ О РИСКЕ ЗАКРЫТИЯ МАЛЫХ АЭРОПОРТОВ ОНИ УКАЗЫВАЮТ НА «КОЛОССАЛЬНЫЕ ИЗДЕРЖКИ» ИЗ-ЗА НОВЫХ ТРЕБОВАНИЙ ПО БЕЗОПАСНОСТИ... ..	15
РОССИЯ 24; 2021.05.03; ПРЕЗИДЕНТ УТВЕРДИЛ ПОРУЧЕНИЯ ПО РЕАЛИЗАЦИИ ПОСЛАНИЯ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	19
ПЕРВЫЙ; 2021.05.02; МИХАИЛ МИШУСТИН УТВЕРДИЛ ПЕРЕЧЕНЬ ПОРУЧЕНИЙ ПО РЕАЛИЗАЦИИ ПОСЛАНИЯ ПРЕЗИДЕНТА ФЕДЕРАЛЬНОМУ СОБРАНИЮ	19

ПЕРВЫЙ; 2021.05.02; МИХАИЛ МИШУСТИН ПРОВЕЛ ВСТРЕЧУ С ПРЕДСТАВИТЕЛЯМИ ДУМСКИХ ФРАКЦИЙ	20
РОССИЯ 1; 2021.05.05; НАЦПРОЕКТ «БЕЗОПАСНЫЕ КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ» ПОМОЖЕТ ТУРИСТАМ. УТРО РОССИИ	20
РОССИЯ 1; 2021.05.05; В ГОРОДАХ РАЗВИВАЮТ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ. УТРО РОССИИ.....	20
РОССИЯ 24; 2021.05.06; ЧЕТЫРЕ ЧАСА ОТ МОСКВЫ: ДО РЖЕВСКОГО МЕМОРИАЛА НАЧАЛ ХОДИТЬ СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПОЕЗД. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	21
РОССИЯ 24; АНДРЕЙ БАТМАНОВ; 2021.05.05; ПО ВЯТКЕ ПРОПЛЫВЕТ КРУИЗНЫЙ ТЕПЛОХОД «ЛЕБЕДИНОЕ ОЗЕРО». НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	21
РОССИЯ 24; 2021.05.04; ШТРАФ ЗА НАРУШЕНИЕ ПДД НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ПЕРЕЕЗДЕ УВЕЛИЧИЛСЯ С 1 МАЯ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	21
РОССИЯ 1; ТАТЬЯНА МАКАРОВА; 2021.05.04; ЗА ВЫСАДКУ ДЕТЕЙ-БЕЗБИЛЕТНИКОВ ВОДИТЕЛЕЙ И КОНДУКТОРОВ ТЕПЕРЬ БУДУТ ШТРАФОВАТЬ. ВЕСТИ.....	21
РОССИЯ 1; МАКСИМ АХМЕТОВ; 2021.05.03; ГИБЕЛЬ ДЕТЕЙ: БЫЛИ НАРУШЕНЫ ПОЧТИ ВСЕ ТРЕБОВАНИЯ ПЕРЕВОЗКИ. ВЕСТИ В 20:00.....	22
РОССИЯ 1; ЕВГЕНИЙ ПОДДУБНЫЙ; 2021.05.02; ВОЗОБНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ: ЕГИПЕТ СДЕЛАЛ РАБОТУ НАД ОШИБКАМИ. ВЕСТИ В 20:00	22
РОССИЯ 1; ЭДУАРД ПУНЕГОВ; 2021.05.02; ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ ХОТЯТ ОБУЗДАТЬ И ОСТАНОВИТЬ. МЕСТНОЕ ВРЕМЯ.....	23
ПЕРВЫЙ; 2021.05.05; НЕПАЛ ИЗ-ЗА РОСТА ЗАБОЛЕВАЕМОСТИ COVID-19 ПРИОСТАНАВЛИВАЕТ МЕЖДУНАРОДНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ	24
ОТР; ДАРЬЯ КУЗНЕЦОВА, СТАНИСЛАВ КОРШУН; 2021.05.06; В ЯКУТИИ РЕЗКО ПОДОРОЖАЛИ АВИАБИЛЕТЫ.....	24
ТАСС; 2021.05.03; КАБМИН УТВЕРДИЛ ПАРАМЕТРЫ ВТОРОГО ЭТАПА МОДЕРНИЗАЦИИ БАМА И ТРАНССИБА	26
РОССИЯ 24 СПЕЦИАЛЬНЫЙ РЕПОРТАЖ; 2021.04.30; ТРУДНОСТИ ПЕРЕГОНА. ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН.....	26

ИНТЕРФАКС; 2021.05.07; ТРАССИБ МОЖЕТ СТАТЬ ТРАНСПОРТНЫМ КАНАЛОМ МЕЖДУ ЯПОНИЕЙ И ЕВРОПОЙ НА ФОНЕ ПРОБЛЕМ С ЛОГИСТИКОЙ ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА – ПОСОЛ.....	26
ИНТЕРФАКС; 2021.05.07; MITSUI ПРОЯВЛЯЕТ ИНТЕРЕС В РАСШИРЕНИИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СЕВМОРПУТИ ДЛЯ ТРАНСПОРТИРОВКИ СПГ – ПОСОЛ ЯПОНИИ.....	27
ТАСС; 2021.05.03; ПУТИН ПОРУЧИЛ УТВЕРДИТЬ ПОРЯДОК ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ КРЕДИТОВ РЕГИОНАМ.....	28
ТАСС; 2021.05.05; МИШУСТИН РАСПОРЯДИЛСЯ В МАЕ ПРОРАБОТАТЬ МЕРЫ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ПОДДЕРЖКИ РЕГИОНОВ.....	28
ТАСС; 2021.05.05; В «ЕДИНОЙ РОССИИ» НЕ ПОДДЕРЖАЛИ СНИЖЕНИЕ НЕШТРАФУЕМОГО ПОРОГА ПРЕВЫШЕНИЯ СКОРОСТИ.....	29
КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2021.05.11; ФАБРИКА УПРОЩЕННОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ; ПРАВИТЕЛЬСТВО СМЯГЧАЕТ ТРЕБОВАНИЯ К ПОЛУЧАТЕЛЯМ СИНДИЦИРОВАННЫХ КРЕДИТОВ ВЭБ.РФ.....	30
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН СЕРГЕЕВ; 2021.05.07; ЭКСПЕРТЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА ИЗУЧАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА МЕТРО В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ.....	32
РБК; 2021.05.04; НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ ОДНОЙ ИЗ ПЕРВЫХ ПОЛУЧИТ ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ КРЕДИТ.....	32
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.05.04; МАЛЕНЬКИЙ ШТРАФ БОЛЬШОГО ГОРОДА; ПРАВИТЕЛЬСТВО СНОВА ОБСУЖДАЕТ СНИЖЕНИЕ НЕШТРАФУЕМОГО ПОРОГА ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ.....	34
РБК; ПЕТР КАНАЕВ, МАРИЯ ЛИСИЦЫНА; 2021.05.05; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОДОБИЛО ПЕРЕНОС СРОКОВ ЛОКАЛИЗАЦИИ СИСТЕМ АВИАБРОНИРОВАНИЯ.....	37
ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.05.04; S7 GROUP ОБСУЖДАЕТ СОЗДАНИЕ В РОССИИ НОВОГО ЛОУКОСТЕРА; КОМПАНИЯ ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ С BOEING И AIRBUS О ЛИЗИНГЕ САМОЛЕТОВ.....	38

КОММЕРСАНТЪ FM; 2021.05.10; ЕВРОПА СМЯГЧИЛАСЬ К ТУРИСТАМ; НА КАКИЕ СРЕДИЗЕМНОМОРСКИЕ КУРОРТЫ СМОГУТ ОТПРАВИТЬСЯ РОССИЯНЕ.....	41
КОММЕРСАНТЪ; ГАЛИНА ДУДИНА; 2021.05.06; ЕВРОПА ОСТОРОЖНО ОТКРЫВАЕТСЯ; СТРАНЫ ЕС СООБЩАЮТ ОБ УСПЕХАХ В ВАКЦИНАЦИИ И НАДЕЮТСЯ НА ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ТУРИЗМА	43
ИНТЕРФАКС; 2021.05.03; БЕЛОРУССИЯ ПРОРАБАТЫВАЕТ ВОПРОСЫ СТРОИТЕЛЬСТВА СОБСТВЕННЫХ ТЕРМИНАЛОВ В РОССИЙСКИХ ПОРТАХ – ПРЕМЬЕР РЕСПУБЛИКИ	44
ИНТЕРФАКС; 2021.05.03; ПРЕМЬЕР БЕЛОРУССИИ: ПОСТАВКИ НЕФТИ ИЗ РФ ИДУТ В СООТВЕТСТВИИ С ПОДПИСАННЫМИ КОНТРАКТАМИ, НЕСМОТря НА САНКЦИИ США	45
ТАСС; 2021.05.05; «ПОБЕДА» ВОЗОБНОВИТ ПОЛЕТЫ В РИМ С 12 ИЮНЯ.....	46
ТАСС; 2021.05.04; МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПАССАЖИРСКИЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ В МАРТЕ СОКРАТИЛИСЬ НА 87,8% К УРОВНЮ 2019 ГОДА	47
ТАСС; 2021.05.01; «ПОБЕДА» НАЧНЕТ ПОЛЕТЫ В ШЕРЕМЕТЬЕВО	47
КОММЕРСАНТЪ; АЙГУЛЬ АБДУЛЛИНА; 2021.05.05; «АЭРОФЛОТ» ГОТОВИТСЯ К ДАЛЬНИМ ПЕРЕЛЕТАМ; КОМПАНИЯ ПОПОЛНЯЕТ ПАРК НОВЫМИ А350–900, НЕСМОТря НА ПАНДЕМИЮ.....	48
КОММЕРСАНТЪ; ОЛЕГ РУБНИКОВИЧ; 2021.05.04; ДЕЛУ «ВИМ-АВИА» ПРЕДЛОЖИЛИ СРОКИ; ПРОКУРАТУРА ПРЕДЛАГАЕТ ОСУДИТЬ БЫВШИХ ТОП-МЕНЕДЖЕРОВ АВИАКОМПАНИИ	51
Ъ-УДМУРТИЯ-ONLINE; МИХАИЛ КРАСИЛЬНИКОВ; 2021.04.05; ПОЛЕТЫ ИДУТ НА ВОССТАНОВЛЕНИЕ; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА ИЖЕВСКА ПО ИТОГАМ ПЕРВОГО КВАРТАЛА 2021 ГОДА ВЫРОС НА 20%.....	52
ТАСС; 2021.05.03; ГЛАВА ПРИАМУРЬЯ ЗАЯВИЛ О ГОТОВНОСТИ К РАБОТЕ СИСТЕМЫ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА НА МОСТУ ЧЕРЕЗ АМУР	54
ТАСС; 2021.05.03; ПЕРЕВОЗКА НА АВТОБУСЕ ДЕТЕЙ, ПОГИБШИХ В ДТП НА СТАВРОПОЛЬЕ, ПРОВОДИЛАСЬ БЕЗ ЛИЦЕНЗИИ.....	54
ВЕСТИ ФМ; СЕРГЕЙ ГОЛОЛОБОВ; 2021.05.03; СНИЖЕНИЕ НЕШТРАФУЕМОГО ПОРОГА СКОРОСТИ: АРГУМЕНТЫ ЗА И ПРОТИВ.....	56

ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА ЕРЕМИНА; 2021.05.11; ЗОМБИХОДЫ: НЕИСПРАВНЫЕ АВТОМОБИЛИ ЗАПОЛНИЛИ ДОРОГИ РОССИИ; АВТОВЛАДЕЛЬЦЫ ЭКОНОМЯТ НА ВИЗИТАХ В СЕРВИС.....	58
ИЗВЕСТИЯ; АННА УСТИНОВА, МАРИНА БОЧКАРЕВА; 2021.05.10; КАНУТЬ В СМЕТУ: СТРАХОВЩИКОВ ТАКСИ ПРОВЕРИТ ЦЕНТРОБАНК; ПОВОДОМ ДЛЯ РЕВИЗИИ СТАЛА ПРОБЛЕМА С ЭЛЕКТРОННЫМИ ПОЛИСАМИ ОСАГО	61
ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ БАГДАСАРОВ; 2021.05.08; ПРАВО РУЛЯ: КАК УСТРОЕН «НАРОДНЫЙ КАРШЕРИНГ»; В ДВУХ СТОЛИЦАХ НАЧАЛ РАБОТУ СЕРВИС, ПОЗВОЛЯЮЩИЙ СДАВАТЬ ЛИЧНЫЙ АВТОМОБИЛЬ В АРЕНДУ	63
ТАСС; 2021.05.06; В ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ ОТКРЫЛАСЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ СТАНЦИЯ «РЖЕВСКИЙ МЕМОРИАЛ»	67
ИЗВЕСТИЯ; ОЛЬГА КОЛЕНЦОВА; 2021.05.08; ВСЕ ПУТЕМ: НЕЙРОСЕТЬ СОЗДАСТ РАСПИСАНИЕ ПОЕЗДОВ ЗА 5 СЕКУНД; ИСКУССТВЕННЫЙ ИНТЕЛЛЕКТ УЧТЕТ ОКОЛО 30 ФАКТОРОВ, ОТ КОТОРЫХ ЗАВИСИТ ДВИЖЕНИЕ СОСТАВА	68
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.05.07; ОАО РЖД ЗДОРОВО ЗАГРУЗИЛОСЬ; ПЕРЕВОЗКИ В АПРЕЛЕ ПРЕВЫСИЛИ ДОПАНДЕМИЙНЫЙ УРОВЕНЬ.....	70
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.05.05; ПРИБЫЛЬ ПЛЫВЕТ КОНТЕЙНЕРАМИ; ЛИНЕЙНЫЕ ОПЕРАТОРЫ ОЖИДАЮТ РЕКОРДНОГО КВАРТАЛА	71

ПУБЛИКАЦИИ

Деятельность Министра транспорта

ТАСС; 2021.05.10; СОПРЕДСЕДАТЕЛИ МЕЖПРАВКОМИССИИ ГРЕЦИИ И РОССИИ ОБСУДЯТ ВОЗОБНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ

Первый заместитель главы МИД Греции Мильтиадис Варвициотис и **министр транспорта РФ Виталий Савельев** обсудят во вторник возобновление авиасообщения Греции и РФ в связи с открытием туризма в Греции 14 мая. Об этом говорится в сообщении, распространенном в понедельник **пресс-службой** греческого МИД.

«Во вторник, 11 мая, в 12:00 (совпадает с мск), первый заместитель министра иностранных дел Мильтиадис Варвициотис (сопредседатель с греческой стороны – прим. ТАСС) проведет внеочередную видеоконференцию с российским сопредседателем смешанной межправительственной российско-греческой комиссии, **министром транспорта Виталием Савельевым**, главной темой которой будет авиационное сообщение Греции и России», – говорится в сообщении.

Предыдущее видеоконференция Варвициотиса и **Савельева** проходила 18 марта. После нее было увеличено число граждан России, которым разрешен въезд в Грецию, с 500 до 4 000 в неделю. Эта квота действует до 14 мая.

Как заявил во время визита в Москву в интервью ТАСС министр туризма Греции Харис Теохарис, Греция снимет с 14 мая ограничение на число посещающих страну российских туристов. «С 14 мая Россия будет частью ограниченного набора стран, с которыми у нас не будет запретов по туристическим путешествиям», – сообщил он.

<https://tass.ru/obschestvo/11334555>

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; 2021.05.06; МИНТРАНСУ И МИНСПОРТУ ПРЕДЛОЖИЛИ ВЫДЕЛЯТЬ ДЕНЬГИ НА ОРГАНИЗАЦИЮ ПОЕЗДОК ДЕТСКИХ КОМАНД НА СОРЕВНОВАНИЯ

Член правительственной комиссии по безопасности дорожного движения Наталья Агре предложила **Минтрансу** и Минспорту увеличить выделение средств на организованные перевозки детей на спортивные мероприятия. Министерству спорта Агре предлагает ввести систему субсидирования организованных перевозок групп детей на спортивные мероприятия, а **министерству транспорта** – сформировать специальные тарифы на групповые перевозки детей на спортивные и культурные мероприятия для

авиа– и железнодорожного транспорта. Соответствующие письма направлены на имя министра спорта Олега Матыцина и **министра транспорта Виталия Савельева**. (Копии документов есть в распоряжении редакции КП).

Кроме того, Наталья Агре предлагает провести межведомственное совещание с участием МВД России, **Министерства транспорта**, Министерства спорта, Министерства просвещения, Министерства культуры, Министерства туризма и другими заинтересованными ведомствами и организациями, чтобы обсудить вопросы безопасности групповых перевозок детей на спортивные и культурные мероприятия.

Поводом для обращения стало случившееся 30 апреля в Ставропольском крае ДТП с участием микроавтобуса, перевозившего детскую баскетбольную команду. В результате аварии погибли пять юных спортсменок из Волгограда. Инцидент произошел на 535 км трассы «Астрахань – Ставрополь». Водитель легкового автомобиля выехал на встречную полосу для совершения обгона, не рассчитал траекторию маневра и столкнулся с фурой, которая после удара врезалась в автобус с детьми. Позже стало известно, что поездка изначально не была организована должным образом и не отвечала правилам безопасности.

«Усилия государства направлены на то, чтобы обеспечить гражданам страны безопасные условия для перевозки детей как в личном автотранспорте, так и при организованной перевозке групп детей. Однако зачастую на обеспечение качественной и безопасной перевозки коллективов детей в образовательных организациях просто не хватает средств, что ведет к экономии на перевозчике либо к сбору значительных средств с родителей юных спортсменов», – говорится в письмах. При этом, перекладывать всю ответственность за перевозки детей только а родителей нельзя, считает Агре. В письмах она напоминает, что в недавнем послании Федеральному собранию **президент России** вновь указал на необходимость поддержки государством семей, а также назвал сбережение народа России высшим национальным приоритетом.

«На данный момент в стране отсутствует система специальной тарификации перевозки организованных групп детей, тем временем пониженный тариф на такие перевозки мог бы перераспределить транспортные потоки и дать возможность организаторам поездок выбрать более безопасный способ перевозки – на самолёте или поезде», – уверена Наталья Агре.

СПРАВКА КП

Согласно Правилам организованной перевозки детей автобусами (утверждены постановлением правительства РФ), детские группы запрещено перевозить в ночное время. Организаторы дальних поездок должны заранее

бронировать отели, где дети и сопровождающие могли бы переночевать. Ведомства, которые организуют поездку, обязаны заранее предоставлять в ГИБДД информацию о маршруте, транспортном средстве, графике движения автобуса и водителе. Водителю должны провести специальный инструктаж, проверить его по базе данных, при обнаружении грубых нарушений – отклонить кандидатуру. По итогам 3 месяцев 2021 года зарегистрировано 2 642 ДТП с участием детей в возрасте до 16 лет, погибло 96 детей, 2 898 детей ранено.

<https://www.kp.ru/online/news/4283922/>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2021/05/06/k-minsportu-i-mintransu-obratilis-s-prosboj-vzjat-na-sebia-finansirovanie.html>

ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ БАШЛЫКОВА; 2021.05.11; ВЫЙТИ НА ПЛАТУ: В ГД ПРЕДУПРЕДИЛИ О РИСКАХ РОСТА ШТРАФОВ ЗА БЕЗБИЛЕТНЫЙ ПРОЕЗД; НИЖНЯЯ ПАЛАТА ГОТОВИТСЯ ПРИНЯТЬ ЗАКОНОПРОЕКТ О НОВЫХ ПОЛНОМОЧИЯХ РЕГИОНОВ

В России может вырасти штраф за безбилетный проезд в автомобильном и городском наземном электротранспорте, заявили «Известиям» в Госдуме. Согласно нормам КоАПа, сегодня он составляет 100 рублей, однако уже в мае парламент рассмотрит законопроект, который отменяет это наказание. Полномочия по его установлению **Минтранс** планирует окончательно передать регионам. В профильном комитете нижней палаты инициативу уже поддержали, но во фракциях отнеслись к ней с осторожностью. По мнению депутатов, субъекты будут устанавливать чрезмерно высокие штрафы, и эксперты эти опасения разделяют.

Устраняя пробелы

Как выяснили «Известия», Госдума уже в мае рассмотрит законопроект **Минтранса** «О внесении изменений в статьи 11.18 и 11.19 КоАП». Сейчас они устанавливают административную ответственность за безбилетный проезд и провоз багажа в общественном транспорте.

«В 63 субъектах РФ административная ответственность за безбилетный проезд на автомобильном и городском наземном электрическом транспорте установлена в соответствии с региональным законодательством. Вместе с тем в 22 субъектах административная ответственность не установлена», – говорится в пояснительной записке к законопроекту. Также в ней отмечается, что в восьми регионах местные законы в части ответственности за безбилетный проезд были признаны утратившими силу, в том числе по решению правоохранительных органов. Например, в Красноярском крае она

не была установлена в соответствии с отрицательным заключением прокуратуры, в Ульяновской области – в связи с отсутствием необходимых полномочий.

Авторы законопроекта уточняют, что статья 1.3.1 КоАП «Предметы ведения субъектов в области законодательства об административных правонарушениях» не предусматривает компетенции по установлению региональным законодательством такой ответственности. Поэтому был принят законопроект «О внесении изменений в статью 20 закона «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта». С 7 марта 2021 года он дал право регионам устанавливать порядок подтверждения оплаты проезда пассажира, а также детей, следующих с ним по маршрутам регулярных перевозок в городском, пригородном и междугородном сообщении.

Согласно этому закону, регионы получили полномочия на установление суммы административного штрафа. При этом нормы КоАП части 3 статьи 11.18 и части 2 статьи 11.19, которые регулировали этот порядок ранее и устанавливали штраф в 100 рублей, продолжают действовать и мешают вступить в полную силу новому законодательству. В связи с этим законопроект **Минтранса** предлагает признать их утратившими силу, устранить пробел и наконец наделить регионы полномочиями по введению мер ответственности за безбилетный проезд на автомобильном и городском наземном транспорте.

В пресс-службе **Минтранса** «Известиям» сообщили, что с момента принятия КоАП в 1999 году к административной ответственности по статьям 11.18 и 11.19 КоАП никого не привлекли, именно потому, что не был определен федеральный орган исполнительной власти, уполномоченный на рассмотрение таких дел.

«Учитывая, что контроль оплаты проезда пассажиров и правил провоза ручной клади и багажа при перевозках в междугородном сообщении осуществляется при посадке пассажиров в автобус, Минтрансом России подготовлен законопроект, предусматривающий признание данной нормы утратившей силу», – пояснили в ведомстве.

Законопроект уже получил поддержку комитета по государственному строительству и законодательству Госдумы. В его заключении (есть в распоряжении «Известий»), говорится, что при доработке инициативы ко второму чтению необходимо обсудить целесообразность признать утратившими силу не отдельные положения статей 11.18 и 11.19, а указанные статьи в полном объеме.

Риски завышения

Во фракциях парламента неоднозначно отнеслись к инициативе передать регионам полномочия по установлению ответственности за безбилетный проезд.

– Мы уже наблюдаем это по штрафам за нарушения правил дорожного движения в Москве и Санкт-Петербурге. Наша фракция выступала тогда против этого и даже дошла до Конституционного суда. Однако суд тогда сказал, что федеральный законодатель может дать полномочия регионам по определению мер ответственности, – пояснил «Известиям» зампред фракции ЛДПР Ярослав Нилов.

По его словам, есть и другие яркие примеры: ситуация с парковками – когда регионы получи полномочия устанавливать штрафы самостоятельно. В Москве они увеличились до 5 тыс. рублей и стали непомерными для социально незащищенных групп граждан, в том числе пенсионеров.

– Поэтому кажется, что в случае реализации этой инициативы начнется чехарда и появятся злоупотребления. Понятно, что эти штрафы будут источником для наполнения региональных бюджетов, а сами власти будут заинтересованы в том, чтобы наказывать граждан как можно серьезнее, – пояснил депутат.

Первый зампред комитета по экономической политике, член фракции КПрФ Николай Арефьев также считает, что в решениях регионов будут перекося.

– Все хотят наказать граждан, и никто не наказывает транспортные компании, когда они оказывают услуги несоответствующего качества, – пояснил депутат, считающий, что КПрФ может эту инициативу не поддержать.

Первый зампред фракции «Справедливая Россия» Михаил Емельянов не против законопроекта, но считает, что необходим контроль за его исполнением.

– Мне кажется, что регионы в состоянии справиться с возложенной на них задачей. Ничего плохого я в этом не вижу и полагаю, что инициативу можно поддержать, – отметил он.

Во фракции «Единой России» от **комментариев** воздержались.

Политтехнолог Константин Калачев считает, что риски завышения регионами штрафов, безусловно, существуют. Он напомнил, что в Москве за безбилетный проезд придется заплатить 1 тыс. рублей. Эксперт считает целесообразным сделать это наказание единым для всех субъектов России.

<https://iz.ru/1161933/natalia-bashlykova/vyiti-na-platu-v-gd-predupredili-ori-riskakh-rosta-shtrafov-za-bezbiletnyi-proezd>

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ АЛЕКСЕЕВ; 2021.05.06; В ПОДВОРОТНЕ НАС ЖДЕТ: КАК ВЫБРАТЬ АДЕКВАТНОГО ВОДИТЕЛЯ

С наступлением тепла многие россияне отправляются в путешествия на колесах. Молодые соотечественники часто используют для этого сервисы поиска попутчиков (карпулинга), такие, как BlaBlaCar, Team2.Travel или «Попутчик». Это обычно дешевле, но что с безопасностью? Советы, правила, лайфхаки – в материале «Известий».

Смотри, кто везет

Сегодня договориться о поездке между городами и населенными пунктами можно не только через международный онлайн-сервис поиска автомобильных попутчиков BlaBlaCar, но и на любой сетевой площадке: на форумах, в соцсетях и т.д. Самыми востребованными сегодня сервисами по поиску попутчиков считаются также Team2.Travel, «Попутчик», Couchsurfing. Популярна и соцсеть Instagram. Дело в том, что у многих тревел-блогеров есть целые рубрики по поиску попутчиков, где они выкладывают объявления подписчиков в свой профиль.

– С точки зрения безопасности поездка на такси, BlaBlaCar или на случайно пойманном авто принципиально ничем не отличаются. Вот почему нет никаких гарантий при поездках с незнакомым водителем или попутчиком, – говорит эксперт Комитета по защите прав автовладельцев (КЗПА) Кирилл Форманчук. – Хотите гарантий и ответственности перевозчика, поезжайте на рейсовом автобусе, легальном такси (не путать с агрегатором, которые не является такси) или же поезде.

Сейчас отечественным законодательством всё еще не урегулирован вопрос, связанный с перевозками пассажиров автомобильным транспортом по заказу в целях, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, пояснил «Известиям» член Ассоциации юристов России Дмитрий Уваров. Иными словами, карпулинг, обеспечиваемый, в частности, мультимодальной платформой BlaBlaCar, как вид деятельности не имеет правового регулирования, что влечет множество спорных ситуаций, отмечает юрист. Безопасность при использовании подобных спонтанных сервисов обеспечивается лишь правоохранительными органами на общих основаниях.

– Нововведения в этой сфере обсуждаются уже длительное время как профсоюзами и ассоциациями, так и государственными органами, – говорит Уваров. – Стоит подчеркнуть, что Министерством транспорта уже разработан законопроект, призванный устранить пробелы в нормативном регулировании в указанной сфере, однако он до сих пор не принят.

Согласно Плану законопроектной деятельности Правительства РФ на 2021 год, рассматриваемый законопроект к октябрю 2021 года должен быть внесен в правительство, а к марту 2022-го принят Госдумой. В Минтрансе

«Известия» проинформировали, что законопроект «Об осуществлении деятельности по организации совместных поездок и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в настоящее время дорабатывается и в правительство еще не внесен.

– Пока новый законопроект не принят, никто не застрахован от неприятных ситуаций при использовании подобных сервисов, – объяснила «Известиям» председатель Общественного совета по развитию такси Ирина Зарипова. – Люди должны сами осознавать, что когда они садятся в автомобиль к незнакомому водителю, никакой из сервисов по поиску попутчиков не несет ответственности ни за водителя, ни за пассажира и, соответственно, ни за какие последствия.

Ирина Зарипова акцентирует внимание на том, что такие площадки – это не коммерческие сервисы, а всего лишь сайты по взаимодействию между обычными людьми.

– Например, есть водитель, который едет из точки А в точку Б. Он по своему усмотрению может отказаться от поездки или изменить ее стоимость в процессе перевозки по необъяснимым причинам. Здесь всё основывается исключительно на везении и добросовестности участников сделки, – отмечает председатель Общественного совета по развитию такси.

Поэтому, продолжает Зарипова, вопросы безопасности сейчас очень остро стоят для райдшеринга (другое название карпулинга).

Как выбрать адекватного водителя

Если говорить о возможных мерах предосторожности, то стоит предварительно обратить внимание на стаж, рейтинг и отзывы о водителе. Однако это не гарантирует, что поездка пройдет безопасно, отмечает Ирина Зарипова.

– При встрече обращайте внимание на внешний вид водителя: как он одет, на выражение лица, его настроение и манеру разговора, – советует эксперт. – Посмотрите на автомобиль – визуально оцените техническую исправность, чистоту салона. Если водитель ведет себя заранее агрессивно, грубит и его настрой явно недружелюбный, то лучше отказаться от такой поездки.

Также нужно присмотреться к внешним признакам работы нервной системы потенциального перевозчика. «Для того чтобы их увидеть, не нужно быть экспертом, главное обладать наблюдательностью и внимательностью», – подчеркивает профайлер-верификатор Лаборатории психологического консалтинга OpenMind Дмитрий Ходанович.

По его словам, в первую очередь стоит обратить внимание на позу и на то, насколько комфортно располагается за рулем тот или иной водитель. Если

шофер спокоен и ему комфортно на водительском месте, это говорит о его стабильном состоянии на данный момент.

<https://iz.ru/1159322/dmitrii-alekseev/v-podvorotne-nas-zhdet-kak-izbezhat-vstrechi-s-maniakom-v-karpulinge>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.05.05; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ВЫДЕЛИТЬ СУБСИДИИ НА ЛЬГОТНЫЕ КРЕДИТЫ ДЛЯ РЕМОНТА ДОРОГ

Подрядные организации получают льготные кредиты на строительство и ремонт дорог для увеличения темпов работ. Правила предоставления субсидий банкам для льготного кредитования разработал **Минтранс**. Документ проходит общественное обсуждение.

Субсидии получают банки, которые будут выдавать кредиты подрядчиками по льготной ставке. На эти цели предусмотрено 1,8 млрд рублей. Решение об использовании такого механизма было принято по итогам совещания у вице-премьера **Марата Хуснуллина**, прошедшего в июне 2020 года, отмечают в **Минтрансе**.

В министерстве рассматривают дорожное строительство в качестве сферы, поддерживающей развитие экономики, и рассчитывают не только сохранить высокие темпы дорожного строительства в 2021 году, но и ускорить работы. «В связи с влиянием сложившейся эпидемиологической ситуации на производственные процессы и финансовую устойчивость подрядных организаций кредитование по льготной ставке в целях досрочного исполнения контрактов, связанных с осуществлением капитальных вложений, позволит не снижать темпы производства работ по объектам дорожного строительства, что в свою очередь даст возможность подрядным организациям планировать выполнение работ исходя из производственных мощностей, а не предусмотренных по контракту средств по годам», – говорится в пояснительной записке к документу.

Если допустить снижение интенсивности работ или их приостановку, то отрасли придется столкнуться с финансовыми потерями, оттоком квалифицированных специалистов и повышением цен на стройматериалы. Тем самым в **Минтрансе** предполагают снизить риски сокращения численности работников, обеспечить исполнение обязательств между подрядчиками и поставщиками, своевременную выплаты заработной платы.

Как сообщили ранее «РГ» в **Росавтодоре**, в этом году в рамках нацпроекта «**Безопасные качественные дороги**» отремонтируют более 5,3 тысячи объектов общей протяженностью более 16 тысяч километров. Из бюджета на эти цели будет направлено около 48 млрд рублей. Кроме того, в феврале на заседании правительства было принято решение о выделении дополнительно

100 млрд рублей на строительство дорог в регионах. Из них на мероприятия нацпроекта направят 53,8 млрд рублей.

Всего в дорожных работах будет задействовано более трех тысяч подрядных организаций. Сейчас законтрактовано около 85% объектов.

<https://rg.ru/2021/05/05/mintrans-predlozhit-vydelit-subsidii-na-igotnye-kredity-dlia-remonta-dorog.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.05.05; СКОРОСТЬЮ ДОРОГА; ТРАССУ ОТ МОСКВЫ ДО ЕКАТЕРИНБУРГА ДОСТРОЯТ В 2024 ГОДУ

Строительство новой скоростной трассы Москва-Казань и ее продление до Екатеринбурга должны завершить в 2024 году. Такое поручение правительству дал президент после оглашения послания Федеральному Собранию в апреле.

Трасса М-12 должна разгрузить действующую дорогу М-7 «Волга». Новая дорога пройдет по территории семи регионов и свяжет друг с другом крупнейшие региональные центры и агломерации. Время в пути от Москвы до Екатеринбурга сократится с 26 до 13 часов. Грузы пойдут быстрее, в регионах, которые свяжет автодорога, ожидается рост производства, увеличится турпоток. Строительство трассы ускорит развитие сопутствующих отраслей и позволит создать новые высококвалифицированные рабочие места, говорит директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Михаил Блинкин.

Темпы строительства скоростной автодороги должны быть увеличены, говорится в поручении президента. На финансирование стройки направят средства Фонда национального благосостояния (ФНБ). Инвестиции будут сделаны на возвратной основе. Доклад о ходе работ правительство должно представить до 1 августа 2021 года и затем ежегодно.

В **Минтрансе** подтвердили, что намеченные планы будут выполнены, все работы должны быть завершены в 2024 году. В госкомпании «Автодор» ранее сообщили, что готовы начать строительство трассы М-12 до Екатеринбурга в 2022 году при условии обеспечения соответствующего финансирования. Уже идет подготовка к строительству трассы Москва – Казань почти на всей ее протяженности в 800 км.

<https://rg.ru/2021/05/04/trassu-ot-moskvy-do-ekaterinburga-dostroiat-v-2024-godu.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.05.05; К ПУСТЯКАМ НЕ ПРИДИРАТЬСЯ

Отменить техосмотр для легковых автомобилей физических лиц не получится. Но необходимо исключить избыточные проверки элементов транспорта, которые напрямую на безопасность дорожного движения не влияют.

К такому выводу пришли эксперты рабочей группы «Защита прав автомобилистов» Общероссийского народного фронта.

За время, пока более 80 процентов автовладельцев техосмотр покупали – а это десять лет, – всплеска аварийности из-за неисправности автомобилей не наблюдалось. Даже после введения фотосъемки диагностические карты продолжают покупать. Логичнее было бы ТО для легковых машин физлиц отменить. Если это позволяют международные договоры.

По словам руководителя Федерации автовладельцев России Максима Едрышова, Конвенция о дорожном движении устанавливает требования к техосмотру только для транспорта, перевозящего пассажиров и грузы.

Однако вице-президент Национального автомобильного союза Антон Шапарин возразил, что требования о проверке всех находящихся в эксплуатации транспортных средств в форме техосмотра закреплено Техническим регламентом Таможенного союза.

Замдиректора департамента госполитики в области автомобильного транспорта минтранса Владимир Луговенко заявил, что сейчас альтернативы техосмотру нет. Альтернативой может быть запрет эксплуатации неисправного транспорта. Такой проект в МВД разработан. Если альтернатива появится, можно будет обсуждать отмену техосмотра.

Как показывает статистика, из тех 3,8 процента ДТП, в которых фигурируют неисправные авто, 25 процентов – это проблемы с шинами. На втором месте – освещение. Раз нет возможности отменить ТО, надо сократить количество проверяемых элементов, оставив только те, которые влияют на безопасность.

Замначальника Госавтоинспекции МВД России Николай Шеюхин согласен, что в проверку транспорта на ТО заложены требования, не влияющие на безопасность. Например, проверка аптечки или огнетушителя. Возможно, не требуется проверять сколы на стекле. Над этим надо работать, отметил генерал.

<https://rg.ru/2021/05/05/eksperty-onf-predlozhili-sokratit-perechen-proveriaemyh-detalej-na-to.html>

РБК; АРТЕМ КОРЕНЯКО; 2021.05.05; РЕГИОНАЛЬНЫЕ АВИАКОМПАНИИ ПРЕДУПРЕДИЛИ О РИСКЕ ЗАКРЫТИЯ МАЛЫХ АЭРОПОРТОВ ОНИ

УКАЗЫВАЮТ НА «КОЛОССАЛЬНЫЕ ИЗДЕРЖКИ» ИЗ-ЗА НОВЫХ ТРЕБОВАНИЙ ПО БЕЗОПАСНОСТИ

Главы региональных авиакомпаний предупредили о рисках закрытия малых аэропортов и сокращения рейсов. Причина – отсутствие денег на модернизацию площадок из-за новых требований. Затраты оцениваются в сумму от 28,6 млрд до 100 млрд

Региональные авиакомпании, работающие в Приволжском и Северо-Западном федеральных округах, а также на Дальнем Востоке, предупредили премьера **Михаила Мишустина** о рисках значительного сокращения географии полетов на местных рейсах – в пределах одного региона. Это следует из письма, которое в марте отправили руководители семи компаний, выполняющих полеты по местным или межрегиональным маршрутам, включая 2-й Архангельский объединенный авиаотряд, «Оренбуржье», якутские «Полярные авиалинии» и «Хабаровские авиалинии». У РБК есть копия письма, его подлинность подтвердили представители трех компаний. Об аналогичных проблемах несколько авиаперевозчиков предупредили и региональные власти.

Риск сокращения полетов они объясняют невозможностью исполнения постановления правительства № 1603 от 5 октября 2020 года, ужесточающего меры транспортной безопасности, предъявляемые к объектам наземной инфраструктуры, включая посадочные площадки, операторами которых преимущественно выступают сами перевозчики или муниципальные предприятия. РБК направил запрос в пресс-службу правительства.

По данным на март 2021 года, в реестре Росавиации было более 2,2 тыс. посадочных площадок, сообщили РБК в пресс-службе Минтранса. Стоимость их дооборудования может составить от 28,6 млрд до 110 млрд руб., следует из оценок затрат на каждый малый аэропорт в разных регионах (13–50 млн руб.), приводимых авиаперевозчиками и местными властями.

В 2020 году на местных рейсах (в пределах одного субъекта) в России было перевезено 1,8 млн пассажиров (3% от общего пассажиропотока на внутрироссийских авиалиниях).

В пресс-службе Минтранса утверждают, что в постановление будут внесены коррективы, снижающие затраты операторов малых аэропортов. Это планируется сделать за счет ранжирования аэродромов, вертодромов и посадочных площадок в зависимости от их характеристик и объемов обслуживания воздушных судов. Завершить работы по корректировке постановления планируется до октября, добавил представитель ведомства.

Постановление правительства вводит повышенные требования к транспортной безопасности на посадочных площадках и вертодромах. Для

того чтобы их выполнить, в малых аэропортах необходимо установить специальные ограждения с сигнализацией, организовать контроль доступа и видеонаблюдение, установить системы связи, оповещения, сбора и обработки информации, обеспечить площадку интернетом, набрать штат групп быстрого реагирования (контроль, досмотр, охрана), организовать круглосуточное патрулирование и осмотр взлетно-посадочной полосы. Все это должно быть сделано к октябрю 2021 года.

Под письмом **Мишустину** подписались руководители семи региональных авиакомпаний, четыре из которых входят в топ-35 крупнейших авиаперевозчиков России по числу перевезенных пассажиров. По итогам первого квартала 2021 года «Сибирская легкая авиация» («СиЛА», 15,4 тыс. пассажиров), якутские «Полярные авиалинии» (15,3 тыс. человек) и «Хабаровские авиалинии» (нет данных) заняли 29–31-е места, Камчатское авиационное предприятие (7,1 тыс. человек) – 34-е. Эти компании выполняют полеты по местным или межрегиональным субсидируемым маршрутам, в том числе на самолетах вместимостью до 19 человек, на посадочные площадки в труднодоступных местностях.

Модернизация одной посадочной площадки в соответствии с новыми требованиями обойдется в сумму от 13 млн до 50 млн руб. в зависимости от транспортной доступности территории, следует из письма руководителей региональных авиакомпаний премьеру, а также обращения руководителя Нарьян-Марского объединенного авиаотряда Валерия Остапчука в правительство Ненецкого автономного округа (есть у РБК, подлинность подтвердил представитель авиаотряда).

Ориентировочные расходы на доработку одной посадочной площадки в Бурятии (в республике – 15 малых аэропортов в госсобственности, на которые распространяются новые требования) обойдется в 15–25 млн руб., сообщил РБК начальник отдела воздушного, водного транспорта и связи республиканского министерства по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Бато Дашиянжибон. Таким образом, на модернизацию всех малых аэропортов республики потребуется 225–375 млн руб. Но источники финансирования не определены, добавил Дашиянжибон.

Чуть больше – 400 млн руб. – требуется на модернизацию 27 объектов в Забайкалье, говорится в письме региональных авиакомпаний **Мишустину**. 20–25 млн руб. необходимо для дооборудования одной посадочной площадки на Камчатке в местах с хорошей транспортной доступностью, сказал РБК гендиректор Камчатского авиационного предприятия Алексей Храбров. По его словам, в труднодоступных местах (например, на севере Камчатки) это обойдется в полтора-два раза дороже. Всего на полуострове таких малых аэропортов 21 (данные **Росавиации** на конец 2018 года). Около 1,3 млрд руб. нужно на дооснащение 99 самолетных площадок в Якутии, говорится в

проекте письма зампреда правительства Якутии в Минвостокразвития (подлинность подтвердил представитель «Полярных авиалиний»). РБК направил запросы в правительства Забайкалья, Якутии, НАО, Камчатки и Хабаровского края.

Гендиректор крупнейшей дальневосточной авиакомпании «Аврора» (летает по маршрутам внутри Приморья и Сахалина) Константин Сухоробрик заявил РБК, что пока не встречал на территории России посадочных площадок, удовлетворяющих новым требованиям.

Авиакомпания и профильные чиновники указывают на следующие риски, возникающие из-за новых требований по безопасности.

Речь идет о «колоссальных издержках» на модернизацию посадочных площадок, отмечают главы семи региональных авиакомпаний в письме главе правительства. Из-за этого есть риски прекращения эксплуатации действующих малых аэропортов, отказов от планов по введению новых площадок и «значительного» сокращения географии полетов, перечисляют они.

Если в постановление не будут внесены коррективы, читинской авиакомпании «Аэросервис» придется прекратить полеты в малые аэропорты, а сами объекты закрыть, говорится в письме гендиректора «Аэросервиса» (Чита) Андрея Богданова губернатору Забайкальского края Александру Осипову. У РБК есть копия письма, его подлинность подтвердил Богданов.

Затраты на модернизацию придется переложить на тарифы, которые выставляет оператор посадочной площадки авиакомпаниям, добавляет глава Камчатского авиапредприятия. По его словам, это приведет к росту стоимости билетов, что противоречит позиции федеральных и региональных властей по увеличению доступности услуг авиатранспорта.

Ряд положений постановления носит «заведомо невыполнимый или трудновыполнимый характер» для многих объектов воздушного транспорта, особенно таких, как посадочные площадки и вертодромы, расположенные в районах Крайнего Севера и приравненных к ним территориях, заявлял руководитель **Росавиации Александр Нерадько** 12 марта на расширенном заседании коллегии **Росавиации**. Он признал, что реализация документа потребует «значительных» финансовых затрат или просто невозможна с учетом кризиса в отрасли.

Выполнение требований постановления может негативно отразиться на финансовом состоянии перевозчиков и операторов малых аэродромов, а также привести к увеличению и так высокой стоимости билетов для населения, сообщили РБК в **пресс-службе** Минвостокразвития (курирует единую дальневосточную авиакомпанию, которая создается на базе

«Авроры»). В итоге реализация положений постановления в действующей редакции приведет к ухудшению транспортной доступности удаленных населенных пунктов и возможному закрытию отдельных посадочных площадок.

Минвостокразвития работает вместе с **Минтрансом** по отмене требования к посадочным площадкам в части необходимости проведения предполетного досмотра пассажиров, багажа, груза сотрудниками служб авиационной и транспортной безопасности там, где эти службы отсутствуют, сообщил представитель ведомства. Эти обязанности могут быть возложены на членов экипажа воздушных судов (вертолетов). Ведомства также предлагают отменить требования по установке ограждений, систем видеонаблюдения и круглосуточной охране силами специализированной службы по периметру территории для посадочных площадок, находящихся в труднодоступных населенных пунктах.

<https://www.rbc.ru/business/05/05/2021/608958169a79476d7121f28d>

РОССИЯ 24; 2021.05.03; ПРЕЗИДЕНТ УТВЕРДИЛ ПОРУЧЕНИЯ ПО РЕАЛИЗАЦИИ ПОСЛАНИЯ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Утвержден перечень президентских поручений по итогам Послания Федеральному Собранию.

<https://www.vesti.ru/video/2294583>

На ту же тему:

https://www.1tv.ru/news/2021-05-03/405991-prezident_utverdil_porucheniya_po_realizatsii_poslaniya_federalnomu_sobraniyu

ПЕРВЫЙ; 2021.05.02; МИХАИЛ МИШУСТИН УТВЕРДИЛ ПЕРЕЧЕНЬ ПОРУЧЕНИЙ ПО РЕАЛИЗАЦИИ ПОСЛАНИЯ ПРЕЗИДЕНТА ФЕДЕРАЛЬНОМУ СОБРАНИЮ

К середине мая профильные ведомства должны отчитаться перед правительством о продлении программы туристического кешбэка до конца года. Россияне, путешествующие по стране, могут вернуть 20% стоимости путевки. За год этим уже воспользовались около миллиона человек.

Это была одна из тем послания **Владимира Путина** Федеральному собранию, по итогам которого премьер **Михаил Мишустин** утвердил список и других поручений. В этом ряду – выплаты в 10 тысяч рублей родителям школьников, помощь неполным семьям и беременным женщинам. Доклад в кабинет министров должен поступить до 17 августа. А документы для полной оплаты больничных тем, чьи дети в школу пока не ходят, должны быть к июлю.

https://www.1tv.ru/news/2021-05-05/406055-mihail_mishustin_utverdil_perechen_porucheniya_po_realizatsii_poslaniya_prezidenta_federalnomu_sobraniyu

ПЕРВЫЙ; 2021.05.02; МИХАИЛ МИШУСТИН ПРОВЕЛ ВСТРЕЧУ С ПРЕДСТАВИТЕЛЯМИ ДУМСКИХ ФРАКЦИЙ

Выполнение Послания президента Федеральному собранию было в центре внимания и на встречах **премьер-министра** с представителями думских фракций. Меньше чем через две недели отчет правительства в нижней палате парламента. Подготовка к нему в таком формате идет впервые. Говорили о развитии регионов, сельского хозяйства, медицины, образования, общественного транспорта. За оперативную подготовку законопроектов, которые позволят воплотить в жизнь то, о чем говорил президент, **Михаил Мишустин** поблагодарил фракцию «Единая Россия», у которой в парламенте конституционное большинство: «Важно, что задача главная – реализовать послание президента, она у нас не вызывает вопросов, кто как сделает, а вызывает вопросы, как быстрее и качественнее. Надеюсь, что мы справимся очень быстро и эффективно».

https://www.1tv.ru/news/2021-05-02/405955-mihail_mishustin_provel_vstrechu_s_predstaviteleyami_dumskih_fraktsiy

РОССИЯ 1; 2021.05.05; НАЦПРОЕКТ «БЕЗОПАСНЫЕ КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ» ПОМОЖЕТ ТУРИСТАМ. УТРО РОССИИ

В нашей стране достопримечательностей хватает – главное до них добраться! В рамках национального проекта «**Безопасные качественные дороги**» в этом году приведут в порядок несколько сотен дорог к туристическим привлекательным местам.

<https://www.vesti.ru/video/2294936>

РОССИЯ 1; 2021.05.05; В ГОРОДАХ РАЗВИВАЮТ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ. УТРО РОССИИ

В России водные прогулки традиционно считаются развлечением для туристов. Однако в этом году власти городов обещают, что и местные жители смогут оценить преимущество этого вида транспорта. Что нового ожидает нас на реках и морях?

<https://www.vesti.ru/video/2294928>

РОССИЯ 24; 2021.05.06; ЧЕТЫРЕ ЧАСА ОТ МОСКВЫ: ДО РЖЕВСКОГО МЕМОРИАЛА НАЧАЛ ХОДИТЬ СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПОЕЗД. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Добраться из Москвы до Ржевского мемориала в Тверской области стало проще. До памятника Советскому солдату начал курсировать специальный поезд из пяти вагонов. Всего по маршруту будут ходить два состава. Дорога из Москвы до станции «Ржевский мемориал» займет четыре с половиной часа. Стоимость билета начинается от семисот рублей.

<https://www.vesti.ru/video/2295337>

На ту же тему:

<https://www.vesti.ru/video/2295389>

https://www.1tv.ru/news/2021-05-06/406084-zapuschen_pervyy_regulyarnyy_zheleznodorozhnyy_reys_po_marshrutu_moskva_rzhevskiy_memo

РОССИЯ 24; АНДРЕЙ БАТМАНОВ; 2021.05.05; ПО ВЯТКЕ ПРОПЛЫВЕТ КРУИЗНЫЙ ТЕПЛОХОД «ЛЕБЕДИНОЕ ОЗЕРО». НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Навигация этого года ознаменована по-настоящему уникальным туристическим маршрутом. Впервые за всю историю речных круизов на Вятку зайдет четырехпалубный теплоход. Первопроходцем станет большой корабль под названием «Лебединое озеро». Круиз стартует из Нижнего Новгорода и длится 11 дней.

<https://www.vesti.ru/video/2295116>

РОССИЯ 24; 2021.05.04; ШТРАФ ЗА НАРУШЕНИЕ ПДД НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ПЕРЕЕЗДЕ УВЕЛИЧИЛСЯ С 1 МАЯ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

С 1 мая увеличился штраф для автомобилистов, нарушивших правила дорожного движения на железнодорожном переезде. Если раньше он составлял одну тысячу рублей, то теперь нарушитель будет наказан на 5 тысяч.

<https://www.vesti.ru/video/2294721>

РОССИЯ 1; ТАТЬЯНА МАКАРОВА; 2021.05.04; ЗА ВЫСАДКУ ДЕТЕЙ-БЕЗБИЛЕТНИКОВ ВОДИТЕЛЕЙ И КОНДУКТОРОВ ТЕПЕРЬ БУДУТ ШТРАФОВАТЬ. ВЕСТИ

С 1 мая за принудительную высадку из общественного транспорта ребенка, у которого нет билета или проездных документов, водитель или кондуктор будет оштрафован. Водитель на пять тысяч рублей, кондуктор или контролер – до 20 тысяч рублей.

<https://www.vesti.ru/video/2294724>

РОССИЯ 1; МАКСИМ АХМЕТОВ; 2021.05.03; ГИБЕЛЬ ДЕТЕЙ: БЫЛИ НАРУШЕНЫ ПОЧТИ ВСЕ ТРЕБОВАНИЯ ПЕРЕВОЗКИ. ВЕСТИ В 20:00

В Волгоградской области сегодня простились с девочками-спортсменками, погибшими три дня назад в страшной аварии.

<https://www.vesti.ru/video/2294664>

РОССИЯ 1; ЕВГЕНИЙ ПОДДУБНЫЙ; 2021.05.02; ВОЗОБНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ: ЕГИПЕТ СДЕЛАЛ РАБОТУ НАД ОШИБКАМИ. ВЕСТИ В 20:00

Ожидается, что во второй половине мая оперштаб по борьбе с коронавирусом назовет точную дату открытия прямого сообщения с курортами Египта. До теракта над Синаем страну в год посещали более трех миллионов россиян. Власти приступили к массовой вакцинации работников отелей, инфраструктура городов приводится в порядок, а на посещение музеев страны и многие другие услуги объявлены дополнительные скидки.

Эту взлетно-посадочную полосу летчики российских авиакомпаний не видели уж шесть лет. На то, чтобы реформировать систему безопасности аэропортов комплексно, ушло несколько лет, еще несколько лет ушло на то, чтобы убедить Москву, что теперь все иначе.

На самом деле, с точки зрения безопасности, курорты Египта теперь – это государства в государстве. Вокруг зон для туристов – полицейские подразделения, военные части, на трассах – блокпосты, туристические автобусы сопровождают машины полиции. И все эти меры не сильно бросаются в глаза, но на самом деле работают.

Менеджер этого большого, но пока практически пустого отеля говорит, сейчас курорты страны защищены лучше, чем когда бы то ни было.

«Наше правительство использует различные пути для того, чтобы обезопасить наш отель. Это и армия, и полиция, и туристическая полиция», – перечисляет управляющий отелем Адель Зугби.

Теперь турсектор – это замкнутый периметр. Полиция следит за транспортом в режиме реального времени.

Ключевой элемент системы безопасности: каждая машина, которая проезжает через этот пост, проходит рентгеновскую рамку. Оператор видит, что находится в багажнике и в салоне, причем занимает это какие-то две минуты.

Объехать эти посты невозможно – возведены специальные заграждения.

Когда-то это был самый популярный центр подводного спорта в самом популярном месте для дайвинга в Египте. Русский клуб готовится к первому нормальному сезону за шесть лет.

«Выживали, как могли. С трудом. Можно сказать, естественный отбор. Мы даже уже боимся загадывать, ну посмотрим, мы готовимся», – говорит руководитель Русского клуба в Дахабе Максим Еньков.

Менеджер крупного отеля в Шарм-эль-Шейхе Усама Альфред радостно сообщает, что у него русские туристы есть и сейчас. Это те люди, которые приезжают сюда каждый год, и клиентов даже не смущает дорога на перекладных.

«На самом деле Египет – это самое удобное решение. Это самое близкое тепло зимой и самое комфортное пребывание в общем-то круглогодично», – рассказывает один из туристов.

Усама объясняет, каким образом органы безопасности арабской республики за несколько лет добились прогресса.

«У меня имеется, как это можно назвать, документ об отсутствии связи с криминальными структурами. Проверка каждый год. Никто не может прибыть в Шарм-эль-Шейх без этого документа. Вот я могу показать вам свое удостоверение», – поясняет помощник генерального менеджера отеля Усама Альфред.

При этом буквально за несколько дней до заявления политиков о том, что чартерное сообщение будет восстановлено, в туристических зонах Египта стартовала массовая бесплатная вакцинация от коронавируса.

«Что касается вакцинации от коронавируса, министерство здравоохранения в Южном Синае вакцинирует всех сотрудников туристического сектора», – заверяет главный врач местного госпиталя Магед Мурад.

Официально здесь об этом не говорят, но в частных беседах всегда подчеркивают: работу над ошибками Египет сделал, и процесс продолжается.

<https://www.vesti.ru/article/2558114>

РОССИЯ 1; ЭДУАРД ПУНЕГОВ; 2021.05.02; ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ ХОТЯТ ОБУЗДАТЬ И ОСТАНОВИТЬ. МЕСТНОЕ ВРЕМЯ

Электросамокаты и электровелосипеды на улицах Москвы стали самым популярным видом транспорта. И смертельно опасным. Количество происшествий и аварий с их участием выросло настолько, что Мосгордума решила ужесточить правила для владельцев современных средств передвижения.

<https://www.vesti.ru/video/2294394>

ПЕРВЫЙ; 2021.05.05; НЕПАЛ ИЗ-ЗА РОСТА ЗАБОЛЕВАЕМОСТИ COVID-19 ПРИОСТАНАВЛИВАЕТ МЕЖДУНАРОДНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ

Тем временем россияне, которые сейчас находятся в Непале, в срочном порядке возвращаются домой. Страна из-за роста заболеваемости COVID с завтрашнего дня приостанавливает международное сообщение. По данным нашего посольства, в Непале сейчас находятся менее 500 наших граждан, многие вернутся в Россию уже в ближайшие часы. На особом контроле дипломатов группа из восьми альпинистов, которых новость о закрытии авиасообщения застала на полпути к вершине Айленд-пик в Гималаях.

– Мы уже связались с посольством, с посольством России в Непале, сообщили о том, что мы находимся на треке, что мы не успеваем вернуться. Эта информация у них есть, и мы просто ждем уже каких-то дальнейших инструкций от них, – рассказал Алексей Левин.

<https://www.1tv.ru/news/2021-05-05/406035-nepal-iz-za-rosta-zabolevaemosti-covid-19-priostanavlivaet-mezhdunarodnoe-aviasoobschenie>

На ту же тему:

<https://www.1tv.ru/news/2021-05-03/405990-nepal-prekraschaet-mezhdunarodnoe-aviasoobschenie-rossiyan-prizyvayut-srochno-pokinut-stranu>

<https://www.vesti.ru/video/2294585>

<https://www.vesti.ru/video/2294585>

<https://www.vesti.ru/article/2559027>

<https://www.ntv.ru/novosti/2548361/>

ОТР; ДАРЬЯ КУЗНЕЦОВА, СТАНИСЛАВ КОРШУН; 2021.05.06; В ЯКУТИИ РЕЗКО ПОДРОЖАЛИ АВИАБИЛЕТЫ

В Якутии люди возмущены резким ростом цен на авиабилеты. По сравнению с прошлым годом они подорожали в три раза, для большинства семей летний отпуск стал недоступен. Жители республики собрали подписи и направили петицию в Федеральную антимонопольную службу с требованием разобраться в ситуации. Теперь ждут ответа, передает корреспондент ОТР Роман Кутуков.

Многим жителям Якутии приходится срочно менять планы на лето. Путешествия в другие регионы стали им недоступны.

Елена Водовозова, жительница Якутска: «Сказать, что мы возмущены, это очень мягко. Мне кажется, что это очень безумная наглость. Люди едут

лечиться, люди едут учиться, люди едут по иным важным целям, их не отложишь».

Яна Гладких, жительница Якутска: «Мы тут сидим отрезанные от мира. У нас нет ни моста, ни дорог, ни машины, поезд туда, до Бестяха – все!»

Билеты на самолет до Сочи и обратно для семьи из четырех человек теперь стоят 250 тысяч рублей. И это только сам перелёт, не считая затрат на отдых. Чтобы слетать в Москву, потребуется чуть меньше – 200 тысяч.

Алена Федорова составила письмо в адрес Федеральной антимонопольной службы и организовала сбор подписей недовольных жителей Якутска. Только за два дня петицию подписали больше 800 человек.

Алена Федорова, жительница Якутска: «В летний сезон и в новогодние каникулы цены всегда вскакивают. А вот в этом году вообще в три раза выросли, в этом году субсидированных билетов нет».

В республиканском министерстве транспорта сказали, что дешевые субсидированные билеты на самом деле были, но быстро закончились. А вообще цены на перелет устанавливают перевозчики, и повлиять на них власти региона не могут.

Авиакомпаниям приходится повышать тарифы, чтобы выжить. В стоимость билетов закладывают рост цен на топливо, расходы на реконструкцию аэропортов и многие другие издержки.

Виктор Тарабукин, руководитель департамента воздушного транспорта Министерства транспорта Якутии: «Наши суда, которыми пользуются региональные авиаперевозчики, они не новые, старые, соответственно, затраты на поддержание летной годности существенно увеличены».

Представители авиакомпании «Якутия» комментировать рост цен на билеты отказались. С начала года власти региона ведут переговоры с федеральным правительством о продолжении субсидирования авиаперевозок. Договориться пока удалось о частичной компенсации стоимости рейсов в Москву и Санкт-Петербург. Проблемой занимается и республиканский парламент.

Петр Гоголев, председатель государственного собрания: «Минтранс официально перед Советом Федерации обозначил, что ситуация взята под контроль. Дополнительные средства выделены, почти 2,6 млрд рублей, и они как раз пойдут на то, чтобы закрыть эти маршруты».

По словам спикера парламента, решение о выделении субсидий будет принято до конца месяца. Пока же республиканское управление ФАС ведёт проверку по обращению жителей.

<https://otr-online.ru/news/v-yakutii-rezko-podorozhali-aviability-177380.html>

ТАСС; 2021.05.03; КАБМИН УТВЕРДИЛ ПАРАМЕТРЫ ВТОРОГО ЭТАПА МОДЕРНИЗАЦИИ БАМА И ТРАНССИБА

Российское правительство утвердило параметры второго этапа модернизации БАМа и Транссиба. Паспорт инвестиционного проекта утвержден в соответствии с распоряжением, которое подписал **премьер-министр РФ Михаил Мишустин**, сообщила в понедельник **пресс-служба** кабмина.

«Поквартальный график достижения целевых показателей инвестиционного проекта был сформирован, исходя из структуры грузопотоков, технической оснащенности и технологии работы. Всего в нем 21 контрольный участок. Для каждого из них определены целевые значения пропускной способности (по станциям, перегонам и тяговому электроснабжению), в том числе в грузовых поездах», – говорится в сообщении.

Отмечается, что паспорт согласован с представителями грузоотправителей на заседании президиума правительственной комиссии по транспорту.

Ранее **президент России Владимир Путин** поручил правительству зафиксировать параметры второго этапа развития магистралей с указанием пропускной и провозной способности отдельных участков.

Мишустин на совещании по транспортному обеспечению вывоза угля 6 марта в Кемерове поручил кабмину выполнить эту работу в максимально короткие сроки. По его мнению, таким образом будет создан «четкий план, на который смогут ориентироваться не только сами железнодорожники, но и бизнес, регионы – все, кто заинтересован в развитии своих проектов вокруг или благодаря расширению БАМа и Транссиба».

<https://tass.ru/ekonomika/11298959>

РОССИЯ 24 СПЕЦИАЛЬНЫЙ РЕПОРТАЖ; 2021.04.30; ТРУДНОСТИ ПЕРЕГОНА. ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН

<https://www.youtube.com/watch?v=zWlqQftco-A>

ИНТЕРФАКС; 2021.05.07; ТРАНССИБ МОЖЕТ СТАТЬ ТРАНСПОРТНЫМ КАНАЛОМ МЕЖДУ ЯПОНИЕЙ И ЕВРОПОЙ НА ФОНЕ ПРОБЛЕМ С ЛОГИСТИКОЙ ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА – ПОСОЛ

Транссибирская магистраль может стать третьим транспортным каналом между Японией и Европой после морских и воздушных путей на фоне дестабилизации логистики из-за пандемии коронавируса, заявил посол Японии в России Тоёхиса Кодзуки.

«В сотрудничестве на Дальнем Востоке, в первую очередь, в области транспорта и инфраструктуры, есть прогресс в продвижении использования Транссибирской магистрали», – сказал Кодзуки в интервью «Интерфаксу».

Он отметил, что министерство земель, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии в сотрудничестве с «Российскими железными дорогами» проводит пилотный проект с целью содействия использованию Транссиба.

В 2020 году был отправлен первый контейнерный поезд с грузами из Японии в Европу. «Причем это были не отдельные контейнеры, как раньше, а целый контейнерный состав. Это было выполнено с расчетом на то, что это позволит осуществлять перевозки на экономически более выгодных условиях по сравнению с перевозкой в контейнерах, и многие японские компании проявили интерес и приняли участие в пилотном проекте», – добавил посол.

«Компании-участники пилотного проекта заявили, что на фоне дестабилизации логистики между Японией и Европой из-за пандемии коронавируса можно рассмотреть использование Транссибирской магистрали в качестве третьего варианта после морских и воздушных перевозок», – подчеркнул он.

Посол также отметил, что японская логистическая компания Toyo Trans в феврале этого года начала предоставлять услугу по регулярной перевозке контейнеров со сборными грузами в Европу по Транссибирской магистрали.

«Время в пути при этом снижается примерно вдвое по сравнению с морским маршрутом. Мы надеемся, что транзит по Транссибу приведет к активизации логистических перевозок между Японией, Россией и Европой и приведет к дальнейшему развитию сотрудничества в экономической сфере», – сказал Кодзуки.

ИНТЕРФАКС; 2021.05.07; MITSUI ПРОЯВЛЯЕТ ИНТЕРЕС В РАСШИРЕНИИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СЕВМОРПУТИ ДЛЯ ТРАНСПОРТИРОВКИ СПГ – ПОСОЛ ЯПОНИИ

Японская компания Mitsui заинтересована в расширении использования Северного морского пути для транспортировки сжиженного природного газа (СПГ), заявил посол Японии в Москве Тоёхиса Кодзуки.

«В энергетической сфере в июне 2019 года японские JOGMEC и Mitsui решили участвовать в проекте «Арктик СПГ-2» под руководством компании НОВАТЭК, и сотрудничество по этому направлению уже развивается. СПГ, произведенный за Полярным кругом, в том числе в рамках данного проекта, будет через Северный морской путь поставляться в Азию и Европу, включая Японию», – сказал Кодзуки в интервью «Интерфаксу».

«В настоящее время японская компания Mitsui O.S.K. Lines осуществляет проект транспортировки СПГ, произведенного за Полярным кругом, по

этому маршруту, и проявляет интерес к расширению его использования», – добавил он.

ТАСС; 2021.05.03; ПУТИН ПОРУЧИЛ УТВЕРДИТЬ ПОРЯДОК ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ КРЕДИТОВ РЕГИОНАМ

Президент России Владимир Путин поручил правительству РФ утвердить порядок предоставления регионам инфраструктурных кредитов. Об этом говорится в перечне поручений по реализации послания главы государства Федеральному собранию, который опубликован в понедельник на сайте Кремля.

«Правительству Российской Федерации: обеспечить утверждение порядка расчета объема предоставляемых субъектам Российской Федерации (на срок не менее 15 лет по ставке не более 3% годовых) инфраструктурных бюджетных кредитов на осуществление расходов инвестиционного характера, включая строительство (реконструкцию) объектов транспортной, инженерной, коммунальной, социальной, туристской инфраструктур, инвестиции в общественный транспорт, с учетом результатов проводимой ими ранее долговой политики», – отмечается в документе.

Также **президент РФ** поручил утвердить до 1 июня порядок отбора проектов, финансируемых с помощью механизма инфраструктурных кредитов, и порядок финансового контроля за проектами со стороны Федерального казначейства.

Как указано в документе, до конца 2023 года будет выдано инфраструктурных кредитов на сумму не менее 500 млрд рублей. Правительству РФ также поручено оказать регионам поддержку для начала реализации проектов. Доклад о проделанной работе глава государства поручил подготовить до 1 июня 2021 года.

<https://tass.ru/ekonomika/11300109>

ТАСС; 2021.05.05; МИШУСТИН РАСПОРЯДИЛСЯ В МАЕ ПРОРАБОТАТЬ МЕРЫ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ПОДДЕРЖКИ РЕГИОНОВ

Премьер-министр Михаил Мишустин поручил Минфину в мае проработать меры по дополнительной поддержке регионов, обозначенные в послании главы государства **Владимира Путина** Федеральному собранию. Об этом сообщается в среду на сайте кабинета министров.

«Часть поручений **Михаила Мишустина** (по реализации послания) касаются поддержки регионов», – указано в сообщении. В правительстве напомнили, что президент в том числе поставил задачу представить комплекс мер по повышению долгосрочной финансовой устойчивости и самостоятельности

региональных бюджетов. «Указанный вопрос Минфин по поручению **Михаила Мишустина** должен проработать до 21 мая», – добавили в кабмине.

К этому же сроку Минфин при участии Минстроя, **Минтранса**, Минэкономразвития, Федерального казначейства и ФНС обязан отчитаться о проделанной работе в части возможного предоставления регионам инфраструктурных бюджетных кредитов (по ставке не более 3% годовых и на срок не менее 15 лет), а также отбора проектов, которые будут профинансированы по такой схеме. «До конца 2023 года на эти цели планируется направить не менее 500 млрд рублей», – отмечается в сообщении.

По поручению главы государства задолженность регионов по коммерческим займам, которая превышает 25% собственных доходов, будет замещена бюджетными кредитами со сроком погашения до 2029 года. Кроме того, будет проведена реструктуризация бюджетных кредитов, которые были предоставлены субъектам в 2020 году для борьбы с распространением коронавируса. Такие кредиты должны быть пролонгированы до 2029 года. «Проработать эти поручения Минфин должен до 24 мая», – добавили в кабинете министров.

Как ранее отмечал президент, реструктуризация долгов и новый инвестиционный ресурс в виде инфраструктурных кредитов позволят расширить горизонт планирования, внедрить новые решения для реализации национальных проектов, отраслевых стратегий, Комплексного плана модернизации магистральной инфраструктуры.

В частности, Ямало-Ненецкий округ с помощью предложенного механизма сможет запустить строительство Северного широтного хода – железнодорожной магистрали, которая даст импульс освоению ресурсов Арктики. Нижний Новгород получит возможность продолжить работу над развитием метро, приступить к обновлению центра города. Челябинск на базе давнего проекта строительства метрополитена тоже сможет обновить систему транспорта.

<https://tass.ru/ekonomika/11309129>

ТАСС; 2021.05.05; В «ЕДИНОЙ РОССИИ» НЕ ПОДДЕРЖАЛИ СНИЖЕНИЕ НЕШТРАФУЕМОГО ПОРОГА ПРЕВЫШЕНИЯ СКОРОСТИ

«Единая Россия» не поддерживает снижение нештрафуемого порога для автомобилистов при превышении скорости с 20 км/ч до 10 км/ч, такие решения должны широко обсуждаться общественностью и экспертами. Об этом заявил в среду секретарь генсовета единороссов Андрей Турчак.

«Единая Россия» не поддерживает введение штрафов для водителей за превышение скорости на 10 км/ч. Решения, влияющие на десятки миллионов граждан, нельзя принимать без проведения широких общественных и экспертных обсуждений», – приводит его мнение официальный Telegram-канал партии.

По словам Турчака, «эти обсуждения возможны только после появления гарантий того, что из-за технических ошибок к ответственности не будут привлекаться добросовестные водители». Более того, по его мнению, «систему штрафов в целом не следует рассматривать как источник бюджетных доходов, ее единственной задачей должно быть обеспечение общественной безопасности».

Ранее газета «Коммерсантъ» сообщила, что МВД и **Минтрансу РФ** поручено до 1 августа подготовить и предоставить в правительство согласованную позицию по вопросу снижения нештрафуемого порога при превышении скорости с 20 до 10 км/ч. Соответствующее поручение, по данным издания, дал ведомствам **вице-премьер РФ Марат Хуснуллин**, который возглавляет правительственную комиссию по безопасности дорожного движения.

<https://tass.ru/obschestvo/11310725>

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2021.05.11; ФАБРИКА УПРОЩЕННОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ; ПРАВИТЕЛЬСТВО СМЯГЧАЕТ ТРЕБОВАНИЯ К ПОЛУЧАТЕЛЯМ СИНДИЦИРОВАННЫХ КРЕДИТОВ ВЭБ.РФ

Белый дом для расширения числа проектов, которые могут получить займы в рамках «фабрики проектного финансирования», существенно упрощает требования к ним. Так, **премьер-министр Михаил Мишустин** подписал постановление, снижающее минимальный размер доли собственных средств инвестора в проекте с 20% до 10%. Кроме того, смягчается и требование к стоимости самого проекта: порог в 3 млрд руб. может быть фактически обеспечен за счет нескольких менее крупных проектов, объединенных в один.

Правительство пересмотрело критерии для участия инвесторов в «фабрике проектного финансирования» – этот механизм запущен в 2018 году как инструмент для обеспечения роста объема инвестиций в реальный сектор экономики и минимизации рисков при реализации проектов. Он заключается в привлечении ВЭБ.РФ синдицированных кредитов под госгарантии для реализации инвестпроектов – заемные средства могут составлять до 80% стоимости проекта, остальное же должно быть обеспечено за счет собственных средств инициатора проекта. Для получения таких займов проект должен реализовываться в России, стоить не менее 3 млрд руб. со сроком окупаемости до 20 лет. Пока одобрение в рамках «фабрики»

получили 14 проектов на 1 трлн руб. Всего рассматривается более 40 инвестпроектов на общую сумму свыше 3,5 трлн руб.

Как следует из сообщения правительства, **премьер-министр Михаил Мишустин** подписал постановление, снижающее требования к проектам и, соответственно, расширяющее круг потенциальных инвесторов в рамках «фабрики».

Это решение в целом укладывается в логику перезапуска инвестцикла и стремления властей более активно привлекать частные средства («фабрика» наряду с соглашениями о защите и поощрении капиталовложений позиционируется как один из ключевых инструментов), но и может свидетельствовать о нехватке проектов, отвечающих требованиям «фабрики». Ранее правительство уже смягчало условия работы в рамках «фабрики» – например, разрешив набсовету ВЭБ.РФ смягчать или отменять требования о залоге 100% долей в уставном капитале заемщика при наличии другого обеспечения (см. “Ъ” от 20 июня 2019 года).

Теперь Белый дом пересмотрел минимальную долю финансового участия самого инвестора в проект – она снижается вдвое, до 10%. Получить синдицированные кредиты смогут проекты с большим сроком окупаемости – уже до 30 лет.

Кроме того, инвесторы смогут совмещать различные виды господдержки в рамках одного проекта, а также объединять несколько инвестиционных решений в один проект. Это, по сути, позволит получать в рамках «фабрики» финансирование для менее крупных проектов, стоимость каждого из которых ниже требуемых 3 млрд руб. Расширению перечня инвестпроектов должно способствовать и новое продление до середины 2021 года периода, когда выступать в качестве заемщиков «фабрики» смогут юрлица, не являющиеся проектными компаниями, то есть созданы не под конкретный проект и могут возвращать займы не за счет его реализации, а за счет средств от другой деятельности. Изначально планировалось, что этот период продлится до 2019 года, однако затем он пролонгировался до 2021-го.

По мнению вице-президента Центра стратегических разработок Татьяны Горовой, изменения «должны способствовать активному развитию инвестпроектов в различных отраслях экономики, так как теперь на поддержку могут претендовать капиталоемкие проекты с длительным сроком окупаемости – например, проекты транспортной инфраструктуры, которые зачастую на этапе эксплуатации в первые годы требуют поддержки». В силу того, что постановлением допускается возможность одновременного использования разных инструментов поддержки, полагает эксперт, сам механизм «фабрики» должен стать более доступным.

<https://www.kommersant.ru/doc/4802817>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН СЕРГЕЕВ; 2021.05.07; ЭКСПЕРТЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА ИЗУЧАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА МЕТРО В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ

В правительстве РФ вспомнили о нижегородском метрополитене после слов президента **Владимира Путина** в послании Федеральному собранию о том, что Нижний Новгород получит возможность строительства метро за счет инфраструктурных кредитов.

В майские праздники Нижний Новгород посетила группа экспертов по метрострою и сотрудников **Минтранса РФ**, гости осмотрели места потенциального строительства новых станций в Нижегородском и Сормовском районах. Кроме того, экспертная группа посетила органы власти и ГУММиД (городской заказчик строительства метро) для изучения старого проекта по строительству станций «Оперный театр» и «Сенная площадь». Проектно-сметная документация десятилетней давности устарела примерно на 80% и требует доработки по современным нормам и правилам. Например, требуемый диаметр тоннелей стал шире, а саму станцию, спроектированную длиной более 600 м можно сделать и покороче. Актуализация проекта продления ветки в Нижегородском районе, по некоторым данным, может обойтись нижегородскому бюджету примерно в 600-700 млн руб.

Обсуждается и возможность сокращения сроков строительства проекта до четырех лет (ранее для экономии времени предлагался вариант с проходкой «Оперного театра» транзитом, но тогда эту станцию придется достраивать при эксплуатируемых тоннелях, что создаст определенные сложности).

Телеграм-канал «Сор из избы» сообщил, что под возможное продление метро в Нижнем будет заменено руководство ГУММиД – якобы вместо Михаила Суворова городского заказчика возглавит Андрей Левдиков. Последний сейчас работает заместителем директора в ГКУ НО «Главное управление автомобильных дорог» (ГУАД) и считается членом петербургской команды заместителя губернатора Сергея Морозова. Добавим, что Михаил Суворов сейчас находится в отпуске. Андрей Левдиков сообщил “Ъ-Приволжье”, что он по-прежнему в областном ГУАДе. «Если будет принято такое кадровое решение и руководство направит меня в ГУММиД, я отвечу: “Есть, так точно!” и пойду исполнять обязанности», – добавил он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4802122>

РБК; 2021.05.04; НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ ОДНОЙ ИЗ ПЕРВЫХ ПОЛУЧИТ ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ КРЕДИТ

Возможность начать подготовку к реализации пилотных проектов территориального развития с использованием данного механизма финансирования получили четыре региона. В Нижнем Новгороде на эти средства будут развивать метро

Нижегородская область вошла в число первых регионов, которые могут начать подготовку к реализации пилотных проектов территориального развития с использованием инфраструктурных кредитов. Информация об этом есть в перечне поручений президента **Владимира Путина** по итогам послания Федеральному собранию.

Кроме Нижегородской области, такая возможность есть у Челябинской области, Красноярского края и Ямало-Ненецкого автономного округа. Проекты будут реализованы с использованием бюджетного финансирования, также к участию в них будут привлечены «Газпром» и РЖД.

Инфраструктурные бюджетные кредиты будут предоставлять субъектам по ставке до 3% со сроком погашения 15 лет. Сообщалось, что Правительство выдаст регионам таких кредитов на сумму не менее 500 млрд руб. до 2023 года. Поддержка в приоритетном порядке будет оказываться субъектам, которые проводили взвешенную долговую политику: чем меньше долгов они накопили, тем больший объем средств смогут привлечь.

По итогам выступления президента **Владимира Путина** губернатор Нижегородской области Глеб Никитин сообщил, что с помощью инфраструктурного кредита власти региона намерены развивать подземное сообщение в исторической части Нижнего Новгорода.

«В приоритете мы рассматриваем продление метро до станции «Сенная». Это позволит сформировать крупный транспортно-пересадочный узел в нагорной части города: станция метрополитена, автостанция и канатная дорога на Бор, рядом – линия трамвая и выход на две крупные городские магистрали – улицы Родионова и Белинского. Прогнозируемый пассажиропоток новых станций: «Сенная» и, в перспективе, «Оперный театр» составит около 10 млн человек в год», – отмечал глава региона.

При этом Глеб Никитин добавил, что продление Сормовско-Мещерской линии метро от станции «Буревестник» до станции «Варя» с созданием транспортно-пересадочного узла, либо до станции «Сормовская», также необходимо. Разработку технико-экономического обоснования оптимального варианта продления Сормовско-Мещерской линии метро планируется начать в этом году.

В министерстве финансов Нижегородской области сообщали, что точная сумма, которую регион сможет привлечь в виде инфраструктурного кредита, будет определена к середине года. Сейчас в ведомстве ведут подготовку к реструктуризации бюджетного кредита на сумму 9,7 млрд руб., полученного в прошлом году на покрытие расходов, связанных с пандемией COVID-19.

<https://nn.rbc.ru/nn/freenews/6091a2609a7947953671bf85>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.05.04; МАЛЕНЬКИЙ ШТРАФ БОЛЬШОГО ГОРОДА; ПРАВИТЕЛЬСТВО СНОВА ОБСУЖДАЕТ СНИЖЕНИЕ НЕШТРАФУЕМОГО ПОРОГА ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ

Как выяснил “Ъ”, правительство вернулось к обсуждению одной из самых резонансных инициатив в области безопасности движения: снижению нештрафуемого порога скорости. Речь идет о возможном введении нового штрафа при превышении скорости на 10–20 км/ч, который будут присылать нарушителям исключительно в черте города. Правительственная комиссия по безопасности движения поручила МВД и **Минтрансу** представить в течение трех месяцев «согласованную позицию» по данной инициативе. Основным лоббистом нового штрафа выступает правительство Москвы.

Возглавляющий правительственную комиссию по безопасности дорожного движения **вице-премьер Марат Хуснуллин** поручил МВД и **Минтрансу** до 1 августа предоставить в правительство «согласованную позицию» по вопросу снижения в городах «ненаказуемого порога» скорости с 20 до 10 км/ч. Поручение закреплено протоколом заседания комиссии, с текстом которого ознакомился “Ъ”. Официальный представитель **вице-преьера** подтвердил “Ъ”, что такое поручение дано и прорабатывается.

Штраф за превышение на 10 км/ч, напомним, не применяется с 2013 года, когда эта санкция была исключена из КоАП. Сегодня штрафы присылаются при превышении от 20 км/ч. Чиновники и СМИ называют эту норму нештрафуемым, ненаказуемым или неадминистрируемым порогом. ГИБДД пыталась вернуть штраф в 2014 году, и МВД подготовило такой законопроект, но до Госдумы он не дошел. Спустя четыре года идею начал продвигать вице-мэр Москвы Максим Ликсутов. В 2019 году ГИБДД уже предложила штрафовать на 1,5 тыс. руб. за превышение на 10 км/ч, инициатива обсуждалась на совещаниях разного уровня. В декабре 2019 года экс-премьер Дмитрий Медведев заявил, что от нового штрафа могут пострадать невиновные водители. После смены кабинета в 2020 году тема больше нигде не обсуждалась.

К дискуссии, по данным “Ъ”, вернулись по инициативе Максима Ликсутова, входящего в состав правительственной комиссии по безопасности движения (заседание было в апреле). Столичный дептранс – главный лоббист возвращения штрафа – считает, что новая санкция необходима для повышения безопасности движения. Еще в 2020 году в интервью Forbes господин Ликсутов называл существующее правило «анахронизмом», предложив снизить нештрафуемый порог на улицах до 10 км/ч, оставив 20 км/ч для магистралей.

Снижение порога позволит усилить контроль за соблюдением ПДД, а также повысить дисциплину водителей и сконцентрировать их внимание на

условиях дорожного движения»,– заявили “Ъ” в **пресс-службе** дептранса Москвы.

«По статистике ВОЗ, при движении автомобиля на скорости 50 км/ч вероятность летального исхода для взрослого человека составляет 20%. А при фактически допустимых сейчас в России 80 км/ч (в городах, с учетом нештрафуемого порога) эта вероятность увеличивается сразу на 60%. Если же взять улицы, где разрешено ехать 80 км/ч, а с нештрафуемым порогом – все 100, у пешехода вообще нет шансов выжить»,– пояснили в ведомстве. Дептранс приводит пример зарубежных стран: недавно, к примеру, в Чикаго неадминистрируемый порог был снижен до 6 миль/ч (9,65 км/ч) на улицах в радиусе 3 км от парков и школ.

Данная тематика крайне чувствительна для населения, нельзя принимать неправильных решений, говорит координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов. Во-первых, объясняет он, в Москве в 2020 году было вынесено более 30 млн штрафов за превышение скорости на 20–40 км/ч. Это значит, что только в одной столице новый штраф могут получить несколько десятков миллионов водителей, привыкших ездить по принципу «+20 км/ч разрешено».

Главная проблема, отмечает Петр Шкуматов, это рваный скоростной режим, когда за знаком «80» стоит «60», затем «40» и снова «80». Такое встречается сплошь и рядом как в городской черте, так и за городом.

Нештрафуемый порог защищает водителей от лишних и неоправданных ограничений, говорит господин Шкуматов, а если ввести в городе режим «+10 км/ч», то станет только хуже.

Снижать порог с 20 км/ч на 10 км/ч можно после тотального аудита уже введенных ограничений скорости, считает эксперт по системам фиксации нарушений Григорий Шухман. «Пока что «запас» в дополнительные 10 км/ч позволяет потоку идти с более высокой скоростью в местах избыточных ограничений и минимизировать время нахождения на встрече при обгоне,– обращает внимание он.– Естественно, что водители должны адекватно оценивать состояние автомобиля и дорожную обстановку и не ехать напропалую, иначе это приведет к ДТП, как на Ставрополье».

Эксперты ранее обращали внимание на регионы, где власти, чтобы добиться снижения скорости до нужных им величин, ограничивали скорость сразу с учетом нештрафуемого порога.

Подмосковный минтранс, к примеру, несколько лет назад поставил на региональных дорогах знаки «50», подразумевая, что по факту поток будет двигаться 70 км/ч. Аналогичная ситуация в Татарстане: там на многих дорогах в населенных пунктах стоят знаки 40 км/ч с камерами, что

обеспечивает фактическую скорость в 60 км/ч, как это положено по ПДД. Столичные власти по какой-то причине такую схему применять не хотят.

Позиция МВД несколько раз менялась. В 2019 году глава ГИБДД России Михаил Черников говорил, что «недоступимо» пользоваться нештрафуемым порогом – надо строго выполнять предписания знаков. В ноябре 2019 года первый замглавы МВД Александр Горовой направлял в правительство письмо о том, что нештрафуемый порог надо снижать. Но в декабре 2019 года глава МВД Владимир Колокольцев публично заявил, что ведомство идею не поддерживает. Экс-глава Минтранса Евгений Дитрих инициативу поддерживал, сменилась ли позиция ведомства с приходом нового министра **Виталия Савельева** – неизвестно.

Обсуждение нового штрафа возобновилось за несколько месяцев до единого дня голосования 19 сентября. Но не факт, что предстоящие выборы повлияют на судьбу инициативы, рассуждает президент «Центра политических технологий» Борис Макаренко. Он приводит в пример решение мэра Москвы Сергея Собянина ввести платную парковку в ноябре 2012 года в Москве – несмотря на выборы в сентябре 2013 года.

Если воля будет, то могут и ввести ужесточение, несмотря на выборы, – говорит господин Макаренко. – Ранее предлагались куда более жесткие варианты, например штраф за превышение всего на несколько км/ч. Предлагаемый сейчас вариант – на 10 км/ч и только в городе – существенно мягче».

Для введения нового штрафа, который будет действовать только в черте города, напомним, нужны поправки в КоАП. Опыт введения «повышенных» городских штрафов уже есть: с подачи московской мэрии в 2013 году были приняты поправки в кодекс по введению увеличенного штрафа за неправильную парковку: в Москве и Санкт-Петербурге он составляет 3 тыс. руб. – вдвое больше, чем в других регионах.

Помимо проработки вопроса о ненаказуемом пороге **Марат Хуснуллин** дал ряд других поручений:

До 1 июля МВД и **Минтранс** должны предложить правительству меры, направленные на уменьшение числа выездов на встречную полосу грузовиков и автобусов из-за засыпания водителей за рулем.

Также до 1 июля МВД и Минюст должны «подготовить предложения по ограничению юридически значимых действий» для граждан, не оплачивающих в срок штрафы.

До 1 сентября МВД вместе с Минпросвещения должны «проработать вопрос» об изменении примерных программ подготовки водителей в

автошколах (они утверждены приказом Минобрнауки №1408 2013 года, эксперты давно называют документ устаревшими).

Субъектам федерации рекомендовано использовать на дорогах проекционные пешеходные переходы (виртуальная разметка из проектора, установленного над дорогой) и имитаторы спецсигналов автомобилей ДПС под названием «шериф-балка». Такие устройства встречаются на опорах вдоль трасс (распространены в Подмосковье) – водители видят издали включенные сине-красные мигалки, думают, что это патруль ГИБДД, и притормаживают.

<https://www.kommersant.ru/doc/4800953>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2021/05/10/reg-cfo/v-moskve-predlozhili-peresmotret-skorostnoj-rezhim-na-ulicah.html>

<https://rg.ru/2021/05/05/sniziat-li-neshtrafuemyj-porog-skorosti.html>

РБК; ПЕТР КАНАЕВ, МАРИЯ ЛИСИЦЫНА; 2021.05.05; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОДОБРИЛО ПЕРЕНОС СРОКОВ ЛОКАЛИЗАЦИИ СИСТЕМ АВИАБРОНИРОВАНИЯ

В январе **Минтранс** разработал проект постановления, который отложит перенос серверов с базами данных россиян в страну для систем бронирования авиабилетов. Теперь им надо локализовать серверы в России до октября 2022 года

Аппарат правительства дал положительное заключение на проект постановления, разработанный **Минтрансом**, который откладывает обязательную локализацию в России систем бронирования авиабилетов на год, до октября 2022 года. Об этом говорится в экспертном заключении аппарата кабмина (есть у РБК, подлинность документа подтвердил источник, близкий к одному из профильных ведомств).

В июле 2019 года правительство утвердило постановление № 955, в котором устанавливались требования к автоматизированной информационной системе оформления воздушных перевозок (системе бронирования авиабилетов). В нее, согласно документу, должны входить справочные информационные системы, системы бронирования, регистрации пассажиров и багажа, а также распределительные системы и системы взаиморасчетов.

Постановление обязывает использовать серверы, находящиеся на территории России, а также хранить базы данных на территории страны. Операторами системы оформления воздушных перевозок должны быть юрлица, зарегистрированные в России и являющиеся резидентами страны. Они

должны исключить передачу персональных данных за пределы России при оформлении российскими перевозчиками внутренних перевозок.

Документ должен был вступить в силу 31 октября 2021 года.

Однако в январе 2021 года **Минтранс** подготовил проект постановления правительства, который вносит поправки в постановление № 955 и откладывает срок его вступления в силу на год, до 30 октября 2022 года.

Вносить поправки в постановление от 2019 года потребовалось для того, чтобы привести его в соответствие с общенациональным планом действий, обеспечивающим восстановление занятости, доходов населения, рост экономики и долгосрочные структурные изменения.

Правительство одобрило план осенью 2020 года. В нем среди прочего предлагалось установить отсрочку на перенос в Россию серверов с данными россиян для систем бронирования авиабилетов. При этом для других операторов баз данных в итоговой версии плана отсрочка предусмотрена не была.

В экспертном заключении аппарата правительства на январский проект постановления **Минтранса** указано, что документ был согласован Минцифры, ФСБ, МВД, **Ространснадзором**, Роскомнадзором, **Росавиацией** и Национальным антитеррористическим комитетом.

Также получено заключение Минюста по вопросу правовой составляющей документа. Проект постановления был завизирован департаментом правового обеспечения правительства, следует из экспертного заключения.

<https://www.rbc.ru/politics/05/05/2021/6091adb69a79479828f42e13>

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.05.04; S7 GROUP ОБСУЖДАЕТ СОЗДАНИЕ В РОССИИ НОВОГО ЛОУКОСТЕРА; КОМПАНИЯ ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ С BOEING И AIRBUS О ЛИЗИНГЕ САМОЛЕТОВ

S7 Group бизнесмена Владислава Филева может создать новую лоукост-авиакомпанию в России, сообщили «Ведомостям» три источника в авиаотрасли. В **Минтрансе** для проработки этой темы создана рабочая группа с участием сотрудников S7, «вопросом занимается гендиректор группы Антон Еремин», говорит один из собеседников «Ведомостей».

Проработку вопроса по созданию новой бюджетной авиакомпания подтвердили в S7. «Мы внимательно изучаем текущую ситуацию на рынке и проводим комплексную оценку целесообразности запуска новой лоукост-авиакомпания. В настоящее время S7 Group ведет переговоры с Airbus и Boeing о лизинге самолетов», – подтвердил представитель S7. Впрочем, группа, по его словам, будет реализовывать проект «только в случае высокой бизнес-эффективности новой авиакомпания». При этом в группе

подчеркивают, что S7 Airlines (под таким брендом выполняет полеты авиакомпания «Сибирь») не планирует менять текущую бизнес-модель и переходить в лоукост-сегмент.

Подробности проекта в компании не раскрыли. **Представитель Минтранса** не ответил на вопросы «Ведомостей». Представители Boeing и Airbus отказались от **комментариев**, так же поступили **пресс-службы** «ВТБ лизинга», «Сбер лизинга», ГТЛК и «ВЭБ лизинга» – крупнейших компаний по лизингу авиатехники в России.

S7 может запустить нового лоукостера на базе бывшей авиакомпании «Глобус», полагает один из собеседников «Ведомостей». «Сибирь» и «Глобус» были объединены в рамках S7 Group в феврале 2020 г., парк «Глобуса» (23 самолета Boeing 737) был передан в «Сибирь». При этом юридические лица не объединялись. Реорганизация была проведена ради экономии и повышения эффективности в условиях ухудшающегося рынка, сообщали в компании. Однако для возобновления полетов «Глобусу» сначала придется вернуть себе сертификат эксплуатанта. На это может уйти до трех месяцев, знает источник «Ведомостей», близкий к **Росавиации**.

О планах создать не позднее 2022 г. новый лоукостер в средней полосе России ранее говорил **министр транспорта Виталий Савельев**. Такой перевозчик должен разгрузить московский авиаузел, объяснял он. В проекте может поучаствовать «Сбер», также заявлял министр. Но зампреда правления банка Анатолий Попов позднее говорил, что у проекта нет больших коммерческих перспектив.

Уже больше года – с апреля 2020 г. по март 2021 г. – S7 является крупнейшей в России авиакомпанией по количеству перевозимых пассажиров в месяц, опережая «Аэрофлот» (без учета компаний группы). По данным **Росавиации**, в январе – марте 2021 г. S7 перевезла 3,6 млн пассажиров, «Аэрофлот» – 3,3 млн, при этом по итогам 2020 г. «Аэрофлот» сохранил за собой первое место.

Выйти в лидеры S7 помог коронавирус: в прошлом году количество московских рейсов сильно сократилось из-за пандемийных ограничений, тогда как программа полетов по регионам была урезана не так значительно. У S7 помимо «Домодедово» есть хабы в Новосибирске, Санкт-Петербурге, Иркутске и Владивостоке, в то время как у «Аэрофлота» хаб сейчас только в «Шереметьево», летом 2021 г. планируется открытие второго – в Красноярске. За 2020 г. S7 сократила перевозки пассажиров на треть, тогда как «Аэрофлот» – в 2,5 раза. S7 за прошлый год также смогла нарастить долю на рынке существенно, чем все остальные авиакомпании, – на 6,9 п. п. до 17,8%. Доля «Аэрофлота» сократилась на 8 п. п. до 21,03%, следует из данных Научно-исследовательского финансового института (НИФИ) Минфина России.

«Основной спрос сегодня формируется в нижнем ценовом сегменте. Это как раз ниша для лоукостера. Там есть большие возможности для развития бизнеса. И мы видим на примере «Победы», насколько перспективен может быть этот проект», – рассуждает аналитик «ВТБ капитала» Елена Сахнова.

Европейский лоукост в убытке

Крупнейшие европейские лоукостеры Wizz Air, Easyjet и Ryanair в 2020 г. были, в отличие от российской «Победы», убыточными, что является прямым следствием снижения пассажиропотока. В частности, у Wizz Air по итогам финансового года (завершился в марте 2021 г.) он снизился в 4 раза до 10 млн пассажиров, у Ryanair – в 5 раз до 27,5 млн. Аналитики JPMorgan Chase считают, что все три европейских лоукостера вернутся к прибыли в 2022 г.

По мнению аналитика, новому лоукостеру понадобится не менее 10 самолетов для запуска и они обязательно должны быть новыми: «Авиакомпаниям нет смысла брать возрастные самолеты. Доход лоукостер получает за счет эффективного использования парка, и необходимо, чтобы парк не ломался, не простаивал на ремонтах – так что однозначно никакой старой техники. Я думаю, это могут быть Airbus A320 или Boeing 737 – среднемагистральный парк».

Обычно парк низкобюджетных авиакомпаний состоит из новых самолетов, которые можно эксплуатировать более интенсивно, что позволяет сократить удельные расходы, соглашается старший эксперт по авиации Bain & Company Илья Ямщиков. «Однако бывают исключения, – продолжает он. – Например, средний возраст самолетов в парке американской бюджетной компании Southwest и австралийской Jetstar составляет около 11–12 лет. Впрочем, и эти авиакомпании планируют обновлять свой парк за счет новых поставок».

Ведущий эксперт Центра инфраструктурных проектов Высшей школы экономики Андрей Крамаренко, напротив, считает, что S7 под новый проект может задействовать и свой текущий парк. «S7 необходимо пристроить простаивающие Airbus A319 (сейчас летают 4 из 8 самолетов этой модели. – «Ведомости»). Лоукостер не обязательно должен использовать новую технику. Если сегмент рынка высокосезонный – то есть спрос сильно зависит от сезона, как, например, на южных курортных направлениях, – то новая техника будет неэффективна: ее лизинг обходится дороже, при этом она будет простаивать полгода, – объясняет эксперт. – Возраст самолета – это не принцип лоукостеров, а один из элементов бизнес-политики, причем не каждой компании». Крамаренко отмечает, что S7 уже сегодня на рейсах из Новосибирска работает как премиальный перевозчик, а на московских и региональных – как гибридный или как лоукостер: «Теперь группа может формально разделить этот бизнес на две части».

Эксперт отмечает, что на новых региональных направлениях S7 может столкнуться с конкуренцией со стороны как «Победы», так и «Азимута» (базы в Ростове и Краснодаре). Зато на региональных рейсах, куда по плану должен встать новый перевозчик, S7 воспользуется рядом преимуществ: нулевой ставкой НДС и субсидиями на региональные маршруты по постановлению № 1242. В этом году размер субсидий составит 7,7 млрд руб. Сахнова, напротив, считает, что лоукостер не получит господдержки: «Мировой практики поддержки лоукостеров со стороны государства просто не существует».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/05/03/868646-s7-mozhet-sozdat-loukoster>

На ту же тему:

<https://nsk.rbc.ru/nsk/05/05/2021/60919a399a79479448001952>

КОММЕРСАНТЪ FM; 2021.05.10; ЕВРОПА СМЯГЧИЛАСЬ К ТУРИСТАМ; НА КАКИЕ СРЕДИЗЕМНОМОРСКИЕ КУРОРТЫ СМОГУТ ОТПРАВИТЬСЯ РОССИЯНЕ

Кипр упростил правила въезда для вакцинированных туристов. С 10 мая на остров можно попасть без сертификата о прохождении теста на коронавирус, достаточно иметь карту прививок. Страна признает вакцинацию препаратами «Спутник V», Pfizer/BioNTech, Vaxzevria (бывшая AstraZeneca), Moderna и Janssen производства компании Johnson & Johnson. А Греция с 14 мая отменяет туристические квоты и смягчает правила въезда для иностранцев. В страну будут пускать с ПЦР-тестом или с сертификатом о вакцинации. Требования выдерживать карантин нет. Об этом сообщил министр туризма республики Харис Теохарис. Он подчеркнул, что Афины признают вакцину «Спутник V», поэтому для пересечения границы достаточно сертификата о том, что сделан полный курс прививок.

В Греции уже открылись общественные пляжи, постепенно смягчаются все введенные ранее ограничения, отметил шеф-редактор проекта snob.ru, который живет в Греции Сергей Цехмистренко: «Показатели по коронавирусу колеблются от 1,5 тыс. до 2,5 тыс. заболевших в сутки. Местное правительство сообщило, что все ограничения снимаются 15 мая, в том числе и на передвижения внутри страны. Не совсем понятно, что с магазинами. Сейчас они работают по предварительной записи. О том, откроют их или нет, в заявлении премьера не было сказано ни слова».

Россияне, однако, вряд ли массово поедут в Грецию до лета. Генеральный директор туристической компании Mouzenidis Travel Александр Цандекиди отметил, что туркомпании ждут возвращения чартеров. Сейчас российских туристов принимают только девять аэропортов Греции, да и рейсов пока

мало, отмечает он: «Разрешения на регулярные чартеры между двумя странами еще не выданы. На данный момент летают только специальные грузопассажирские рейсы. Лишь это является сдерживающим фактором, ведь сейчас и туристы и турагентства массово интересуются ситуацией в Греции.

Уже можно сказать, что как только будет объявлено о выдаче разрешений, спрос будет сумасшедший. Думаю, на уровне показателей 2019 года. О возобновлении чартерного авиасообщения можно будет говорить к концу мая, началу июня.

С этого момента и пойдет традиционный поток российских туристов в Грецию».

Италия и Испания возобновляют выдачу туристических виз россиянам. Итальянскую можно получить, если срок предыдущей визы истек в период с 1 января 2020 года. Пока в страну пускают тех, кто приехал учиться, лечиться или работать. Всем прибывшим придется провести 10 дней в изоляции. А визовый центр Испании с 12 мая начинает принимать документы у заявителей, которые уже получали испанскую визу на срок от двух лет. Мадрид откроет въезд для имеющих вид на жительство в стране, для сотрудников местных компаний, студентов испанских вузов и медработников. Карантина для приезжих нет, но в каждом регионе установлены свои ограничения.

Это, безусловно, положительный сигнал, как для туристов, так и для индустрии в целом, подчеркнул в интервью “Ъ FM” советник руководителя Ростуризма Дмитрий Горин. По его мнению, вариантов для отдыха на Средиземном море у россиян и сейчас достаточно: «Например, это Кипр, который с 1 апреля выдает визы. Каждую неделю там открывают 15-20 гостиниц, которые были закрыты на зимний сезон. Шесть российских авиакомпаний выполняют грузопассажирские рейсы, но мы надеемся, что скоро возобновятся и чартеры. Выдачу туристических виз начала и Хорватия, которая принимает и ПЦР-тесты, и сертификаты о вакцинации нашим “Спутником V”, и справку о наличии антител после болезни.

Список вариантов для российских путешественников может пополнить и Тунис, где упростили условия для организованных туристов, отменив карантин. Многие планируют поездки и в Черногорию. Болгария с 5 мая принимает документы на туристическую визу и тоже достаточно лояльна. Она также ожидает возобновления чартерных авиаперевозок.

Сейчас рейсы выполняются периодически, и совершать на них туристические поездки будет достаточно сложно».

С начала мая COVID-ограничения ослабили несколько европейских стран. В Польше гостиницам вновь разрешили принимать постояльцев, при условии, что их заполняемость будет не больше 50%. В Сербии заработали залы в

ресторанах и барах. А в Бельгии отменили комендантский час и разрешили открыть летние веранды кафе.

<https://www.kommersant.ru/doc/4802745>

КОММЕРСАНТЪ; ГАЛИНА ДУДИНА; 2021.05.06; ЕВРОПА ОСТОРОЖНО ОТКРЫВАЕТСЯ; СТРАНЫ ЕС СООБЩАЮТ ОБ УСПЕХАХ В ВАКЦИНАЦИИ И НАДЕЮТСЯ НА ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ТУРИЗМА

Как объявили на этой неделе власти Евросоюза, вакцинацию в ЕС прошли уже более 150 млн человек. Сейчас хотя бы первую дозу одной из доступных прививок получил каждый четвертый европеец, к июлю число вакцинированных планируется нарастить до двух третей. По мере приближения курортного сезона и разворачивания массовой прививочной кампании многие европейские страны постепенно отказываются от введенных ранее коронавирусных ограничений – как для собственных граждан, так и для туристов.

К первым числам мая хотя бы одну порцию вакцины получили 30% населения ЕС – об этом на неделе объявил Европейский центр профилактики и контроля заболеваемости. Лучше всех с вакцинацией справляется Венгрия, где первую прививку сделали уже более половины жителей, а обе – более 25% населения. В тройку лидеров по доле населения, принявшего участие в вакцинации, также вошли Мальта и Финляндия.

В лидерах по количеству сделанных прививок – Германия: хотя бы одну дозу препарата там получили уже более 30 из 83 млн населения, и ежедневно удается прививать до 1 млн человек. Правда, и в ФРГ власти дают понять, что окончательно с ограничениями придется проститься нескоро: отменены и знаменитый Октоберфест, и традиционная Мюнхенская конференция по безопасности. Тем не менее в стране активно обсуждают возможности поощрения тех, кто уже получил обе дозы вакцины или переболел. Соответствующий законопроект подготовило на этой неделе Министерство здравоохранения. А в экспериментальном порядке ограничения на передвижение и социальные контакты для привитых и переболевших уже с сегодняшнего дня снимаются в Баварии.

В Италии, где власти стремятся к планке в полмиллиона вакцинированных в день, также надеются за месяц полностью привить более половины населения.

Осторожно смягчают карантин и другие страны. К июлю планируется отменить практически все ограничения во Франции – о четырех этапах послаблений в конце прошлой недели объявил президент республики Эмманюэль Макрон. А летом, возможно, отменят даже обязательные к ношению медицинские маски. В Польше, где уровень заболеваемости упал

до минимума с начала февраля этого года, на этой неделе открывают торговые центры и музеи, затем в половину заполняемости – отели, на следующем этапе – веранды кафе и ресторанов. В Дании школьники средних классов выйдут на учебу уже на этой неделе.

На кону не только жизнь и здоровье граждан, но и экономика тех стран, которые раньше неплохо зарабатывали на туристах.

«Пандемия спровоцировала беспрецедентный кризис для туристического сектора. Аренда гостиниц в Европейском союзе снизилась на 50% в 2020 году, а трансграничный туризм пережил резкое падение – примерно на 70%. Кризис затронул миллионы рабочих мест, и очевидно, что от него пострадало столько же семей», – напомнил еврокомиссар по внутреннему рынку Тьерри Бретон. Как и многие в руководстве ФРГ, он видит выход в том, чтобы поощрять «безопасный» туризм (для тех, кто уже переболел или привился) и продолжать ограничивать «опасный». Уже через месяц в ЕС, как ожидается, будут введены единые прививочные сертификаты – электронные документы с указанием информации о проведенной вакцинации, сделанном ПЦР-тесте или перенесенном заболевании.

Некоторыми послаблениями могут воспользоваться и российские туристы. С 12 мая возобновляют работу визовые центры Испании в РФ. А Греция еще в конце апреля отменила карантин для россиян, при условии что у них на руках есть и сертификат о вакцинации, и отрицательный ПЦР-тест. Правда, въехать в страну можно по-прежнему через один из разрешенных аэропортов, и существует риск не уложиться в квоту в 4 тыс. туристов из РФ в неделю – но уже с середины мая это ограничение могут снять. С 10 мая прошедшие полный курс вакцинации – в том числе «Спутником V» – смогут без ограничений въехать и на Кипр, где до 9 мая сохраняется режим локдауна с комендантским часом и закрытыми магазинами. Как сообщил журналистам заместитель гендиректора РЖД Дмитрий Пегов, в компании надеются уже летом вернуть в расписание пассажирские поезда между РФ и Финляндией.

<https://www.kommersant.ru/doc/4801537>

ИНТЕРФАКС; 2021.05.03; БЕЛОРУССИЯ ПРОРАБАТЫВАЕТ ВОПРОСЫ СТРОИТЕЛЬСТВА СОБСТВЕННЫХ ТЕРМИНАЛОВ В РОССИЙСКИХ ПОРТАХ – ПРЕМЬЕР РЕСПУБЛИКИ

Минск прорабатывает вопросы строительства собственного портового терминала в российских портах и возможность расширения ассортимента поставляемых таким образом грузов, заявил **премьер-министр** Белоруссии Роман Головченко в эфире телеканала «Беларусь 1» в воскресенье.

«Вопрос в том, чтобы это не несло ущерба экономике предприятий с точки зрения стоимости логистики. Поэтому мы в том числе очень предметно прорабатываем вопросы строительства собственного портового терминала в российских портах. Сейчас эти вопросы предметно отработывает соответствующая рабочая группа», – отметил премьер.

«Российская сторона выразила готовность предоставить или по крайней мере подобрать все возможные участки, которые будут соответствовать требованиям, предъявляемым белорусской стороной. Если они нас устроят, то мы очень позитивно смотрим на вариант реализации такого инвестиционного проекта по созданию собственных портовых терминалов в Российской Федерации. Это дает нам определенную гарантию того, что наши грузы не застрянут нигде по дороге», – сказал Головченко.

«Здесь очень важно просчитать логистику, потому что при поставке товаров каждый доллар на счету. Поэтому плечо транспортное, услуги по перевалке. Мы с российскими коллегами обсуждаем в том числе и другие грузы, которые Беларусь сейчас экспортирует через балтийские порты, по их переориентации на российские по аналогии с нефтепродуктами. Это удобрения, машиностроение, лесоматериалы», – подчеркнул глава белорусского правительства.

«Мы готовы внимательно рассмотреть возможности Северного морского пути, развитием которого занимается Российская Федерация, для того, чтобы сократить путь в Азиатско-Тихоокеанский регион», – подытожил Головченко.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20210502/terminal-1730949194.html>

<https://iz.ru/1160004/2021-05-02/belorussia-prorabatyvaet-s-rf-stroitelstvo-svoego-portovogo-terminala>

<https://ren.tv/news/v-rossii/830160-minsk-vedet-peregovory-po-stroitelstvu-svoego-terminala-v-portakh-rf>

ИНТЕРФАКС; 2021.05.03; ПРЕМЬЕР БЕЛОРУССИИ: ПОСТАВКИ НЕФТИ ИЗ РФ ИДУТ В СООТВЕТСТВИИ С ПОДПИСАННЫМИ КОНТРАКТАМИ, НЕСМОТРЯ НА САНКЦИИ США

Нефть из РФ поставляется в Белоруссию в соответствии с контрактами, штатно, несмотря на санкции США, сообщил премьер-министр республики Роман Головченко.

«Санкции распространяются на физических, юридических лиц Соединенных Штатов Америки, а также компании, в которых США (гражданам либо юридическим лицам США) принадлежит контрольный пакет. Но как бы мы

нефть покупаем не в Соединенных Штатах, а у нашего партнёра, Российской Федерации. Контракты подписаны, нефть поставляется в соответствии с условиями этих контрактов. Все абсолютно штатно, спокойно», – заявил Головченко в эфире телеканала «Беларусь 1» в воскресенье.

Как сообщалось, 19 апреля Минфин США отменил действовавший с октября 2015 года мораторий на санкции в отношении концерна «Белнефтехим», его торгового представительства в США и семи предприятий, входящих в его состав («Белшина», «Гродно Азот», «Гродно Химволокно», «Лакокраска», НПЗ «Нафтан», «Полоцк-Стекловолокно», УП «Белорусский нефтяной торговый дом»). По данным Минфина, до завершения 45-дневного периода 3 июня 2021 года разрешаются только те операции с этими компаниями, которые необходимы для завершения с ними сотрудничества.

В концерне «Белнефтехим» 29 апреля опровергли слухи о возможном дефиците топлива и его резком удорожании.

«Белорусские НПЗ работают в штатном режиме. Полная обеспеченность внутреннего рынка автомобильным топливом и политика сдерживающего ценообразования останутся неизменными. Поэтому распространяемые в СМИ экспертные позиции о возможном дефиците и резком удорожании автомобильного топлива безусловно носят провокационный характер», – заявил «Интерфаксу» **пресс-секретарь** «Белнефтехима» Александр Тищенко.

ТАСС; 2021.05.05; «ПОБЕДА» ВОЗОБНОВИТ ПОЛЕТЫ В РИМ С 12 ИЮНЯ

Лоукостер «Победа» планирует возобновить полеты в Рим с 12 июня. Компания уже открыла продажу билетов на рейсы, говорится в сообщении лоукостера.

«Полеты возобновятся 12 июня из аэропорта Внуково и будут выполняться один раз в неделю – по субботам. Это второе итальянское направление «Победы»: в текущем летнем сезоне выполняются рейсы из Москвы в Бергамо (Милан)», – отмечается в сообщении.

На данный момент регулярное авиасообщение между РФ и Италией приостановлено на фоне пандемии. При этом авиакомпании могут выполнять грузопассажирские рейсы, билет на которые могут купить только определенные группы граждан. В случае с Италией въехать в страну могут граждане Италии, россияне с видом на жительство в Евросоюзе, высококвалифицированные медицинские работники, студенты, сотрудники дипмиссий, или граждане, которым требуется медицинская помощь.

Ранее «Победа» открыла грузопассажирские рейсы в Берлин, Кельн, Гюмри, Ларнаку и Ригу.

<https://tass.ru/ekonomika/11310747>

ТАСС; 2021.05.04; МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПАССАЖИРСКИЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ В МАРТЕ СОКРАТИЛИСЬ НА 87,8% К УРОВНЮ 2019 ГОДА

Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) объявила о снижении объема международных пассажирских авиаперевозок на 87,8% в марте текущего года по сравнению с показателем за аналогичный период 2019 года. Об этом говорится в пресс-релизе организации, опубликованном во вторник на ее сайте.

Этот показатель продемонстрировал крайне незначительный рост по сравнению с февралем 2021 года. Тогда пассажиропоток сократился на 89% по сравнению со значением за аналогичный период двумя годами ранее. При этом указывается, что общий спрос на авиаперевозки в марте текущего года снизился на 67,2% по сравнению с тем же периодом 2019 года. Тем не менее, это немного лучше, чем в феврале, когда спрос упал на 74,9% по сравнению с тем же периодом 2019 года.

Наиболее сильное снижение объема пассажирских авиаперевозок в марте, как отмечается в пресс-релизе, наблюдалось в странах Азиатско-Тихоокеанского региона и в Европе – на 94,8% и 88,3% соответственно. Далее следуют государства Латинской Америки (82,4%), страны Ближнего Востока (81,6%), Северной Америки (80,9%) и страны Африки (73,7%).

Вместе с тем, как подчеркивается в пресс-релизе, в марте 2021 года спрос на внутренние перевозки вырос на 18,9% по сравнению с предыдущим месяцем. «Положительная динамика, которую мы наблюдали на некоторых ключевых внутренних рынках в марте, свидетельствует о сильном восстановлении, которое мы ожидаем на международных рынках после снятия ограничений на поездки», – заметил генеральный директор IATA Уилли Уолш. «Люди хотят и должны летать. И мы можем быть оптимистичны по поводу того, что они смогут сделать это, когда ограничения будут сняты», – заключил он.

В конце июля прошлого года ведущий экономист IATA Брайан Пирс заявил, что международное авиасообщение, пострадавшее из-за пандемии восстановится до докризисного уровня не раньше 2024 года. Одной из причин этому, по его мнению, стала тяжелая ситуация с коронавирусом в США и других развитых странах.

<https://tass.ru/ekonomika/11305461>

ТАСС; 2021.05.01; «ПОБЕДА» НАЧНЕТ ПОЛЕТЫ В ШЕРЕМЕТЬЕВО

Лоукостер «Победа» с 1 мая начнет выполнять полеты в московский аэропорт Шереметьево, до этого компания летала только из Внуково. Первый

рейс будет выполнен из Перми, вылет запланирован на 23:00, следует из онлайн-табло аэропорта Перми.

Как уточнил представитель авиакомпании, с 1 по 10 мая лоукостер будет выполнять из Шереметьево рейсы только в Пермь, а с 11 мая начнется полномасштабная программа полетов.

Лоукостер будет летать из Шереметьево в 12 российских городов: Пермь, Чебоксары, Горно-Алтайск, Екатеринбург, Нальчик, Петрозаводск, Сочи, Уфу, Барнаул, Владикавказ, Минеральные Воды, Ульяновск.

Осуществление полетов из Шереметьево, который является базовым аэропортом «Аэрофлота», должно помочь оптимизировать маршрутную сеть всей группы компаний. Из Шереметьево также частично выполняет рейсы и другая дочерняя авиакомпания национального перевозчика – «Россия».

Как сообщал гендиректор лоукостера Андрей Калмыков, «Победа» не рассматривает полный уход из Внуково. Парк самолетов, которым сейчас оперирует «Победа», продолжит базироваться во Внуково, для полетов из Шереметьево будут использоваться самолеты Boeing 737, переданные из парка «Аэрофлота».

<https://tass.ru/ekonomika/11291577>

КОММЕРСАНТЪ; АЙГУЛЬ АБДУЛЛИНА; 2021.05.05; «АЭРОФЛОТ» ГОТОВИТСЯ К ДАЛЬНИМ ПЕРЕЛЕТАМ; КОМПАНИЯ ПОПОЛНЯЕТ ПАРК НОВЫМИ А350–900, НЕСМОТЯ НА ПАНДЕМИЮ

«Аэрофлот» начал получать новые дальнемагистральные широкофюзеляжные лайнеры по контракту с Airbus, поставка которых была прежде отложена из-за пандемии. Согласно объявленным в конце апреля конкурсам, «Аэрофлот» летом получит в возвратный лизинг пять Airbus 350–900, объем контракта может составить около \$1,3 млрд. До конца года компания собирается получить еще по два широкофюзеляжных Airbus 350–900 и Boeing 777–300ER, а также девять узкофюзеляжных A320neo. Эксперты отмечают, что дальнемагистральные самолеты, рассчитанные на международные маршруты, полноценно задействовать пока не удастся из-за сохраняющихся ограничений. Возобновление поставок они связывают с оптимизмом «Аэрофлота» относительно возобновления международного авиасообщения, а также рисками выставления штрафов со стороны Airbus.

«Аэрофлот» во второй половине апреля объявил конкурсный отбор на услуги возвратного лизинга пяти новых самолетов Airbus 350–900 в рамках двух контрактов. Согласно portalу госзакупок, максимальная стоимость контракта на два самолета составляет около \$531 млн, на три – \$797 млн. Итоги конкурса должны подвести 19 мая, а передача судов в лизинг состоится в Тулузе, где находится штаб-квартира Airbus, не позднее июля.

«Аэрофлот» рассчитывает эксплуатировать воздушные судна в течение 12 лет.

В региональном представительстве Airbus заявили “Ъ”, что поставками самолетов концерна на российский рынок интересуется несколько международных лизинговых компаний, отказавшись сообщить подробности.

Как сообщили “Ъ” представители перевозчика, оба тендера объявлены в рамках обязательств перед Airbus о поставке 22 A350–900.

В прошлом году «Аэрофлот» должен был получить 11 таких самолетов, однако единственное воздушное судно поставили в парк «Аэрофлота» в феврале 2020 года, еще до ограничений, связанных с пандемией. Всего в рамках обновленных «допандемических» соглашений до конца 2021 года авиакомпания должны поступить семь Airbus A350–900 и девять моделей A320neo. Также перевозчик рассчитывает получить два Boeing 777–300ER. Кроме того, ожидается поставка SSJ-100, которые получит авиакомпания «Россия» (входит в группу «Аэрофлот»).

На фоне колоссальных потерь авиаотрасли и сохраняющихся ограничений на международные перелеты справедливо встают вопросы о своевременности крупных поставок «Аэрофлота», отмечает эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов. В прошлом году чистый убыток «Аэрофлота» по РСБУ превысил 96,5 млрд руб. За первый квартал 2021 года этот показатель приближается к отметке в 25 млрд руб. Однако, напоминает Федор Борисов, есть ряд факторов, которые заставляют перевозчиков исполнять заключенные до пандемии обязательства перед поставщиками даже при переизбытке провозных емкостей. Контракты на предоставление воздушных судов, как правило, предусматривают крупные штрафные санкции за переносы или срывы поставок. «И санкции эти могут быть больше тех издержек, которые компания понесет даже в случае не самой подходящей по времени закупки», – объясняет господин Борисов.

В «Аэрофлоте» размер санкций раскрывать отказались, сославшись на коммерческую тайну. Однако в компании уточнили, что после начала пандемии инициировали переговоры с Airbus о переносе поставок. Текущий график предполагает сдвиг части поставок на 2022–2023 годы.

Планы по поставкам широкофюзеляжных самолетов будут зависеть от темпов восстановления рынка авиaperевозок и открытия регулярного международного авиасообщения, – заявили в **пресс-службе** перевозчика. – Окончательные решения о количестве и сроках поставок еще не приняты».

Второй аспект, способствующий закупке, – удачная стоимость контракта. В условиях падения продаж и тяжелого кризиса цены и условия приобретения авиатехники могут быть весьма благоприятными, напоминает Федор Борисов. «Кроме того, компания также может быть заинтересована в

сохранении долгосрочных позитивных отношений с производителем. Тем более что при крупном заказе самолет в зависимости от комплектации, как правило, достается авиакомпании за половину от каталожной цены», – уточняет господин Борисов. Согласно последним официальным данным Airbus, каталожная стоимость A350–900 на 2018 год составляла \$317,4 млн.

Исходя из объема контракта, стоимость каждого судна может составить \$265 млн, однако эта сумма также, вероятно, включает лизинговый платеж.

Окончательная стоимость может оказаться ниже после подведения итогов конкурса, отмечает директор научного центра госрегулирования ФГУП ГосНИИ ГА Александр Фридлянд.

Эксперты сходятся также на том, что обновление парка позволит «Аэрофлоту» компенсировать существенную часть издержек на техобслуживание. Однако полноценно эксплуатировать новые широкофюзеляжные судна перевозчик вряд ли сможет как минимум до конца года. Как полагают источники “Ъ” в отрасли, если новые самолеты успеют поставить к июню, их могут задействовать при перевозке участников Петербургского экономического форума из Москвы. Другие потенциальные направления – Сочи и Симферополь, предполагает Федор Борисов. Однако, по его словам, внутренний рынок низкомаржинален, и с точки зрения эффективности эксплуатации выгоднее использовать Airbus A350–900 именно на международных рейсах.

Международная организация гражданской авиации составила четыре сценария выхода отрасли из кризиса, самый оптимистичный из которых подразумевает постепенное восстановление показателей до уровня 2019 года не ранее чем к 2023 году. При этом международные авиаперевозки, согласно этим прогнозам, вернуться к «допандемическим» показателям позже внутренних. «Аэрофлот», по всей видимости, рассчитывает на постепенное наращивание международных рейсов уже к концу нынешнего года, полагает господин Фридлянд.

В «Аэрофлоте» “Ъ” подтвердили, что A350 будет ориентирован на дальнемагистральные направления: Токио, Лондон и Нью-Йорк. «Но есть маршрутная сеть, по которой может летать и Boeing, и Airbus A330, и A350, – все зависит от загрузки, поэтому ни одна авиакомпания не планирует конкретных направлений под определенный борт, – уточнил представитель перевозчика. – Кроме того, в обычное время на большом количестве рейсов дальнемагистральной сети эксплуатируется A330. Сейчас это ограниченный список международных направлений (например, Токио), а также емкие внутренние рынки (в частности, Сочи). Также суда используются для грузовых перевозок».

В 2020 году из парка «Аэрофлота» в связи с истечением сроков операционного лизинга было выведено четыре судна А330–300. Таким образом на конец прошлого года в парке оставалось 17 самолетов данной модификации. В первом квартале 2021 года планово вывели два А330–200. До конца текущего года ожидается вывод еще трех А330–200.

Несмотря на сохраняющийся профицит парка, другие российские авиакомпании также постепенно начинают получать суда по контрактам, прерванным из-за пандемии. Так, Red Wings 28 апреля получила очередной Airbus 321, ставший 15-м самолетом этого семейства в ее парке.

<https://www.kommersant.ru/doc/4801353>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЕГ РУБНИКОВИЧ; 2021.05.04; ДЕЛУ «ВИМ-АВИА» ПРЕДЛОЖИЛИ СРОКИ; ПРОКУРАТУРА ПРЕДЛАГАЕТ ОСУДИТЬ БЫВШИХ ТОП-МЕНЕДЖЕРОВ АВИАКОМПАНИИ

10 лет колонии запросил гособвинитель в ходе судебных прений для бывшего генерального директора авиакомпании «ВИМ-Авиа» Александра Кочнева. Экс-главный бухгалтер компании Екатерина Пантелеева, по мнению прокурора, заслуживает наказания в виде девяти лет лишения свободы. Оба фигуранта обвиняются в злоупотреблении полномочиями, хищении кредитов и незаконных валютных операциях. Еще трое бывших топ-менеджеров некогда одной из крупнейших авиакомпаний страны – вице-президент Алевтина Калашникова и совладельцы «ВИМ-Авиа» супруги Рашид и Светлана Мурсекаевы находятся в розыске.

В ходе состоявшихся в Мещанском райсуде Москвы прений гособвинитель назвал вину подсудимых в инкриминированных деяниях полностью доказанной и попросил приговорить их фактически к максимально возможным срокам наказания – Александра Кочнева к 10 годам лишения свободы, а Екатерину Пантелееву – к 9 годам. Своей вины подсудимые не признали.

Уголовное дело в отношении господина Кочнева и госпожи Пантелеевой суд рассматривает с ноября 2019 года. Подсудимым в зависимости от роли каждого вменяются мошенничество в сфере кредитования, перевод валюты нерезидентам РФ с использованием подложных документов и злоупотребление полномочиями (ч. 4 ст. 159.1, ч. 3 ст. 193.1 и ч. 2. ст. 201 УК РФ). Аналогичные статьи, но уже заочно следствие инкриминировало и троим скрывшимся за границей бывшим руководителям «ВИМ-Авиа» – вице-президенту Алевтине Калашниковой и совладельцам компании супругам Рашиду и Светлане Мурсекаевым (последней принадлежали 99% акций компании). Все они, по некоторым данным, обосновались в Лондоне.

По версии СКР, возглавлявший авиакомпанию господин Мурсекаев, «будучи осведомленным о ее критическом финансовом положении», при пособничестве гендиректора Александра Кочнева, Алевтины Калашниковой и Екатерины Пантелеевой постепенно превратил ее в своего рода финансовую пирамиду. В частности, как считают следователи, в 2015–2017 годах злоумышленники фальсифицировали отчетность, чтобы получать кредиты, которые выводились из авиакомпании на счета зарубежных компаний под фиктивные контракты. Например, в 2016 году ими была похищена часть из 1,6 млрд руб., которые авиакомпания получила в Абсолют-банке на приобретение двигателей для самолетов. По данным следствия, кредит так и не был возвращен, но при этом более \$9 млн по фиктивным договорам купли-продажи авиационной техники было переведено на счета ирландской компании, аффилированной с супругами Мурсекаевыми. В итоге деньги оказались на счете в одном из люксембургских банков.

Кроме того, как следует из материалов дела, топ-менеджмент «ВИМ-Авиа» закупал авиатопливо по завышенным ценам у аффилированных структур. В итоге все это привело к тому, что к сентябрю 2017 года убытки компании превысили 2,5 млрд руб. и она была признана банкротом.

Сам же ущерб от действий подсудимых следствие оценивает почти в 900 млн руб.

Потерпевшими по делу проходят 13 организаций, среди которых два турагентства, структура аэропорта Домодедово «Домодедово Коммершл Сервисиз» и ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

Оглашение приговора по этому делу назначено на 26 мая.

<https://www.kommersant.ru/doc/4800936>

Ъ-УДМУРТИЯ-ONLINE; МИХАИЛ КРАСИЛЬНИКОВ; 2021.04.05; ПОЛЕТЫ ИДУТ НА ВОССТАНОВЛЕНИЕ; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА ИЖЕВСКА ПО ИТОГАМ ПЕРВОГО КВАРТАЛА 2021 ГОДА ВЫРОС НА 20%

В Ижевске восстановился «доковидный» объем авиаперевозок по основному – московскому направлению. Об этом сообщил директор аэропорта столицы Удмуртии и авиакомпании «Ижавиа» Александр Синельников. В минтрансе Удмуртии отмечают, что рост пассажиропотока возможен летом на южные направления в условиях закрытых границ многих стран. Эксперты говорят, что увеличение количества авиарейсов в регионах свидетельствует о восстановлении деловой активности после пандемии.

Директор аэропорта Ижевска и авиакомпании «Ижавиа» Александр Синельников назвал «пасхальным подарком» восстановление всех «доковидных» рейсов на московском направлении.

Про наш аэропорт можно говорить в контексте полного восстановления и даже серьезного превышения объемов перевозок уровня 2019 года. Мы подходим к годовой планке пассажиропотока по 2021 году на уровне 500 тыс. пассажиров», – написал господин Синельников в Facebook.

По его словам, со 2 мая в аэропорт Ижевска вернулся «Аэрофлот» с одним рейсом до российской столицы. Ранее в марте авиаперевозчик передал два ежедневных рейса дочерней авиакомпании «Россия», которая продолжает летать в Ижевск. Все эти рейсы идут в Шереметьево. Во Внуково продолжает летать «Победа». «Ижавиа» летает два раза в день в Домодедово. «Таким образом, частота выполнения рейсов в московском направлении достигнет шести раз в сутки. Всего же в аэропорту Ижевска регулярные рейсы выполняются пятью авиакомпаниями», – отметил господин Синельников.

Помимо перечисленных, Red wings осуществляет перелеты из Ижевска в Екатеринбург. Также регулярные рейсы «Ижавиа» выполняются в Санкт-Петербург, летом – в южном направлении.

По данным **Росавиации** по итогам января-февраля 2021 года авиакомпания «Ижавиа», собственником которой является правительство региона, перевезла 17,7 тыс. пассажиров. Это на 57% больше, чем за тот же период 2020 года. Пассажирооборот увеличился на 16,4% до 25 тыс. пассажирокилометров. За первый квартал 2021 года объем перевозок через аэропорт Ижевска составил 96 тыс. пассажиров. Это на 20% больше января-марта 2020 года. Всего в прошлом году аэропортом столицы Удмуртии воспользовались 297,5 тыс. пассажиров.

Министр транспорта и дорожного хозяйства Удмуртии Алексей Горбачев отмечает, что на рост пассажиропотока влияет отложенный спрос. «В 2019 году мы немного недобрали до 400 тыс. пассажиров, в 2020 году по понятным причинам пассажиропоток падал на 90% в отдельный период. Сейчас прогнозируем увеличение, если не будет каких-то новых ограничений. Кроме того, в летний период будут открываться новые рейсы на юг России. В условиях закрытых границ многих стран ожидаем, что поток пассажиров вырастет на эти рейсы из Ижевска», – полагает министр.

По словам первого вице-президента «Опоры России» Павла Сигала, увеличение числа авиарейсов в регионах является прямым свидетельством восстановления деловой активности. Сначала улучшаются показатели в крупных городах и столице, затем тенденция прослеживается и в регионах.

Во время пандемии люди откладывали личные и рабочие поездки, вопросы решались в основном удаленно, но не все дела возможно контролировать дистанционно, поэтому когда ковидные ограничения были ослаблены, россияне вернулись к прежним уровням жизни – в том числе стали чаще

позволять себе перелеты. На внутреннем рынке проблема авиаперевозок пассажира

в близка к окончательному решению», – считает эксперт.

Он также отмечает, что сейчас в стране начинается сезон отпусков, что способствует увеличению количества полностью заполненных рейсов на популярные направления – курорты Крыма и Краснодарского края. В целом, количество внутренних авиаперевозок в России увеличилось на 125% в сравнении с прошлым годом, добавил господин Сигал.

<https://www.kommersant.ru/doc/4800968>

ТАСС; 2021.05.03; ГЛАВА ПРИАМУРЬЯ ЗАЯВИЛ О ГОТОВНОСТИ К РАБОТЕ СИСТЕМЫ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА НА МОСТУ ЧЕРЕЗ АМУР

Профильная комиссия проверила готовность системы взимания платы, установленной на российско-китайском мосту через реку Амур. Как сообщил губернатор Амурской области Василий Орлов, переход готов к эксплуатации.

«Прошло тестирование системы взимания платы. Пограничный мостовой переход готов к эксплуатации», – приводит в понедельник слова Орлова **пресс-служба** правительства региона.

По словам заместителя министра транспорта и дорожного хозяйства области Светланы Поповой, которые также приводятся в сообщении, в настоящий момент с китайскими коллегами ведется обсуждение стоимости проезда. «Мы подходим к завершению наших переговоров по определению размера платы за проезд», – отметила Попова.

Работа полосы взимания платы предполагает два режима – автоматический и ручной – кассиром-оператором. На российской стороне оплата за проезд принимается в рублях тремя способами: наличными, банковской картой или через электронное средство платежа. Из четырех полос две будут использоваться для пропуска грузовых автомобилей, две – для пропуска пассажирских и легковых автомобилей.

Как отметил губернатор региона, дата запуска движения автотранспорта зависит от эпидемической обстановки.

<https://tass.ru/ekonomika/11298719>

ТАСС; 2021.05.03; ПЕРЕВОЗКА НА АВТОБУСЕ ДЕТЕЙ, ПОГИБШИХ В ДТП НА СТАВРОПОЛЬЕ, ПРОВОДИЛАСЬ БЕЗ ЛИЦЕНЗИИ

Перевозка погибших в ДТП на Ставрополье воспитанниц спортивной детской школы олимпийского резерва из Волгограда к месту проведения соревнований проводилась с рядом нарушений, в частности без лицензии и

путевого листа. Об этом сообщила во вторник по итогам проверки прокуратуры Волгоградской области **пресс-служба** ведомства.

В ходе проверки установлено, что перевозка детей к месту проведения соревнований осуществлялась на автобусе 2005 года выпуска, при этом у водителя отсутствовал путевой лист, а также лицензия на осуществление деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами. Перевозка группы детей по маршруту Волгоград – Черкесск протяженностью 675 км осуществлялась без уведомления органов Госавтоинспекции, автобус не был оборудован в установленном порядке проблесковым маячком желтого цвета, опознавательными знаками «Дети» и устройством для ограничения скорости движения 60 км/ч, говорится в сообщении.

Проверка диагностической карты о прохождении техосмотра показала, что она в соответствующей информационной системе отсутствует. При осмотре автомобиля на месте ДТП выявлены технические неисправности и условия, при наличии которых эксплуатация транспортного средства запрещена, в том числе отсутствие предусмотренных конструкцией ремней безопасности пассажиров заднего ряда сидений, уточнили в **пресс-службе**.

«Вопреки указанным требованиям при отсутствии надлежащего контроля со стороны руководства комитета по физической культуре и спорту администрации Волгограда директором МБУ СШОР № 2 фактически самовольно принято решение о перевозке детей в отсутствие каких-либо юридических правоотношений с перевозчиком, что привело к тяжким последствиям в виде гибели несовершеннолетних. По результатам проверки прокуратурой города внесено представление в адрес главы Волгограда, в котором потребовано принять меры к устранению нарушений законодательства и провести дополнительные мероприятия по обеспечению безопасности при организации перевозок детей», – отметили в **пресс-службе** ведомства.

Также прокуратурой региона организованы проверки соблюдения учреждениями и организациями независимо от формы собственности, осуществляющими работу с несовершеннолетними (спортивные, образовательные, досуговые организации, учреждения культуры и молодежной политики), требований действующего законодательства при организации перевозок несовершеннолетних. Согласно организационно-распорядительным документам администрации Волгограда и ее структурных подразделений, в настоящее время выезды обучающихся в другие регионы автомобильным транспортом запрещены, добавили в **пресс-службе**.

<https://tass.ru/proisshestviya/11304283>

ВЕСТИ ФМ; СЕРГЕЙ ГОЛОЛОБОВ; 2021.05.03; СНИЖЕНИЕ НЕШТРАФУЕМОГО ПОРОГА СКОРОСТИ: АРГУМЕНТЫ ЗА И ПРОТИВ

МВД и Минтранс готовят согласованное мнение по снижению нештрафуемого порога скорости в два раза – с 20 до 10 километров в час. Сторонники этого решения говорят о вреде нештрафуемого порога для безопасности дорожного движения. Противники – о том, что все ограничения у нас используют лишь для увеличения поступлений в местные бюджеты. С подробностями – корреспондент “Вестей FM” Сергей Гололобов.

Нештрафуемый порог в 10 километров в час был у нас до 2013 года. Затем его повысили до 20. Объясняли массовой установкой автоматических камер и их на тот момент еще высокой погрешностью. Также сопоставляли её с реакцией водителя, вспоминает автоюрист Лев Воропаев.

ВОРОПАЕВ: Был такой генерал Кузин в ГИБДД России. И он указывал, что простое нажатие на педаль тормоза буквально в одну секунду снижает как раз скорость движения автомобиля на эти 10 километров в час. Ну, автолюбитель все равно “войдет” в этот порог. Ну и дали автолюбителям 20 километров в час. Потому что считали, что камеры на тот момент не могли поймать этот порог. Автолюбители в долю секунды могут снизить на 10 километров в час свою скорость, поэтому всё равно избегают штрафа. И этим мотивировали увеличение нештрафуемого порога до 20 километров в час.

Специалисты между тем отмечали, что даже камеры первого поколения могли вполне успешно измерять скорость с погрешностью менее чем в 10 километров в час. Не говоря уже о современных моделях. И потому уже лет 5 периодически заходит разговор о снижении скоростного порога. Основным аргументом была некая международная статистика по ДТП с участием пешеходов, говорит гендиректор общественной организации «Движение без опасности» Вадим Мельников.

МЕЛЬНИКОВ: В целом это всё обосновывается достаточно просто: при столкновении на скорости до 50 – 55 километров в час машины с человеком есть определенная вероятность выживания. А всё, что выше, – практически стопроцентный летальный исход. Чем ниже скорость, соответственно, тем вероятность нелетальных последствий выше. Я думаю, что в ближайшее время мы увидим развитие этого вопроса в нашей стране.

То, что малые скорости автомобилей менее опасны для пешеходов – вполне очевидно. Но при чем здесь снижение порога автоматических камер? Их новый формат, наоборот, может нервировать водителей. На трассе знаков с разной разрешенной скоростью множество. А порог снижен. Значит, вероятность ошибки выше. Автомобилист, чтобы не нарушать ПДД, вынужден не за дорогой следить, а за этими самыми знаками, рассуждает автоюрист Сергей Радько.

РАДЬКО: Мы знаем, сколько у нас совершенно несуразных и неуместных ограничений скоростного режима. Это даже касается не только загородных трасс, но и городов. И это очень сильно отвлекает и раздражает. Потому что в основном мы смотрим на наличие знаков, мы смотрим на скорость, смотрим на наличие камер. И здесь нам уже не до безопасности. Поэтому здесь нет никакой стабильности. И, конечно, это не влияет на улучшение безопасности движения.

Но основные аргументы, которые до сих пор сдерживали порывы “снижателей” порога, были, скорее, экономического плана. Во-первых, гораздо большее влияние на безопасность дорожного движения оказывает качество инфраструктуры. И вот именно за ее улучшение выступала и выступает ГИБДД, напомнил Лев Воропаев.

ВОРОПАЕВ: Ну, насколько я понимаю позицию ГИБДД, они говорят, что нужно своевременно устранять аварийные участки, наносить разметку, делать соответствующие ограждения между проезжими частями, чтобы не допускать выезд на встречную сторону дороги. То есть нужно улучшать инфраструктуру и повышать безопасность на дорогах. А не заниматься “жонглированием” цифр и снижать с 20 до 10 километров в час нештрафуемый порог. Что, как я понимаю, по мнению ГИБДД, никоим образом не сказывается на безопасности дорожного движения.

Ну и второй экономический аргумент: многие камеры, если не большинство, заточены на выкачивание денег из карманов водителей. А их влияние на безопасность дорожного движения неочевидно, констатирует Сергей Радько.

РАДЬКО: Зачастую все эти ограничения используются, откровенно говоря, местными властями для пополнения бюджета. И в такой ситуации получается, что в снижении количества нарушений никто не заинтересован. А вот если снизить скоростной порог, то это, конечно, вызовет фиксацию нарушений в большем количестве. То есть больший приток денег. И, опять же, всё это даст повод говорить о том, что эта история только коммерческая. И все доводы о том, что сделано это в целях безопасности, это просто предлог для того, чтобы эту историю можно было в очередной раз развить.

Судя по свежим выступлениям чиновников из тех или иных структур, можно сделать вывод, что ГИБДД выступает против снижения скоростного порога, а **Минтранс** – за. Так вот, правительство дало указание двум этим ведомствам согласовать свою позицию и добиться ее однозначности. Время дали до 1 августа. Большинство депутатов в Госдуме, кстати, выступили против снижения порога.

<https://radiovesti.ru/brand/61178/episode/2534028/>

ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА ЕРЕМИНА; 2021.05.11; ЗОМБИХОДЫ: НЕИСПРАВНЫЕ АВТОМОБИЛИ ЗАПОЛНИЛИ ДОРОГИ РОССИИ; АВТОВЛАДЕЛЬЦЫ ЭКОНОМЯТ НА ВИЗИТАХ В СЕРВИС

Многие автоводители стали экономить на обслуживании автомобилей. Это уже отразилось на количестве ДТП по причине неисправности транспортного средства, свидетельствует статистика ГИБДД. В таких авариях за прошедшие три месяца погибли более 200 человек. Как снизить риск оказаться на одной дороге с машиной без тормозов, разбирались «Известия».

Откладывают ремонт до последнего

Коронакризис серьезно повлиял на экономическое состояние россиян. Согласно исследованию аналитической компании Gruzdev Analyze, предоставленному редакции «Известий», 39% автолюбителей, опрошенных в марте 2021 года, будут до последнего откладывать поездку в автосервис. Чаще всего экономить собираются на тюнинге и аксессуарах (65% опрошенных). На втором месте – экономия на колесах и дисках (35% опрошенных), третье место заняли кузовные проблемы, не мешающие эксплуатации (28%).

Более четверти опрошенных признались, что будут покупать запчасти подешевле. Такое поведение крайне опасно и может сказаться на безопасности движения, считает владелец маркетплейса Автодок Владислав Соловьёв.

– Разумеется, нужно внимательно следить за автомобилем и своевременно менять пришедшие в негодность детали, – говорит он. – Однако в сегодняшних кризисных реалиях мы видим, что люди действительно начали экономить на запчастях. К сожалению, выбирая дешевые детали, многие идут на очень опасный компромисс: ведь качество зависит от цены на 80%. А это значит, что такие водители подвергают опасности и себя, и окружающих.

Если в январе 2020 года среднестатистический автовладелец зарабатывал 59 873 рублей, то в апреле того же года заработная плата упала до 43 647 рублей, а к марту 2021 года поднялась до 58 077 рублей.

«В сегодняшних реалиях траты на автомобиль становятся чрезмерными. Если раньше автовладелец, видя течь в амортизаторе, сразу ехал на ТО, сейчас он будет ждать до последнего, пока неисправная деталь не начнет доставлять серьезные неудобства. Сегодня среднестатистический автомобилист выбирает между едой, одеждой и автомобилем, часто оставляя починку последнего до лучших времен. Более того, люди не выбирают, на чем экономить в плане ремонта: это может быть и подвеска, и тормоза, и двигатель», – комментирует аналитик и международный эксперт автомобильного бизнеса Александр Груздев.

Что говорит статистика ДТП

По данным ГИБДД, за I квартал 2021 года на дорогах страны по причине эксплуатации неисправных ТС погибли 226 человек, что на 1,8% больше, чем за аналогичный период предыдущего года. Остановившиеся в полосе движения сломавшиеся машины также становятся причиной вторичных ДТП, которые оформляются как «ДТП с наездом на стоящее транспортное средство». Число погибших в авариях такого типа увеличилось на 11,7% и составило 115 человек.

С неаккуратными и невнимательными к своим машинам водителями встречается на дорогах и Дорожный патруль ЦОДД. В связи с тем что критические поломки двигателя случаются редко, подобные ДТП нечасты. Но если включить в это число наезды на машины, у которых меняют колтса, без топлива, с разряженным аккумулятором, – это уже заметное в статистике аварий число.

«С неисправными машинами ДП ЦОДД сталкивается каждый день и много раз. Чаще всего это пробитые колеса и закончившееся топливо, далее идут разряженные аккумуляторы. С неисправностями, вызванными критической поломкой двигателя, трансмиссии и т.д., встречаемся гораздо реже, в среднем пару раз в месяц», – комментирует заместитель руководителя ЦОДД, начальник Ситуационного центра Александр Евсин.

Живые мертвецы

Интересная картина сложилась из-за опасения людей пользоваться общественным транспортом в период пандемии. Александр Груздев отмечает, что сейчас мы можем наблюдать беспрецедентный случай возвращения автомобилей, которые были долгое время «на приколе».

«Мы сейчас замечаем интересную картину на дорогах – возвращение машин-зомби. Это те автомобили, которые долго стояли без движения во дворах или в гаражах, а сейчас катаются по дорогам общего пользования. Практически 120 тыс. автомобилей по всей России вернулись из многолетнего простоя, из-за того что люди стали бояться использовать общественный транспорт и каршеринг. И до сих пор многим проще сесть в свою старенькую машину, чем судорожно искать маску и перчатки при входе в метро или автобус», – рассказал Груздев.

Дилеры также обеспокоены состоянием машин, которые приезжают на сервис.

«Автовладельцы, которые либо обслуживали свою машину в неавторизованном сервисе либо приобрели неоригинальные запчасти самостоятельно, приезжают затем к официальному дилеру. Там при осмотре автомобиля довольно часто можно обнаружить, что в «сером» сервисе были установлены контрафактные детали, которые очень быстро изнашиваются и, что самое плохое, могут привести к поломке автомобиля. Так, например,

нередко к нам приезжают автовладельцы, в автомобиле которых поддельные и некачественные тормозные колодки, моторное масло и т.д.», – комментирует ситуацию Константин Епанешников, директор по сервису «Авилон Volkswagen». Эксперт отмечает, что те, кто сначала перешел на обслуживание в «серый» сервис, нередко спустя какое-то время возвращается к дилеру.

«Стоимость ремонта в официальном сервисе сравнялась, а в некоторых случаях даже ниже, чем в «сером» сервисе. Это связано с тем, что дилеры работают по строгим нормативам, контролируемым дистрибутором марки. А «серые» сервисы никто не контролирует, стоимость ремонта зависит исключительно от фантазии сотрудника такого сервиса», – уточняет Епанешников.

«Уже сейчас не могут пройти техосмотр»

Единственный выход, который видят эксперты, – повысить эффективность работы системы техосмотра. Казалось бы, уже существующее изменение правил должно было как-то повлиять на водителей, но на деле мы снова видим мошенников с фотошопом и диагностические карты, выданные онлайн.

Главный редактор «За рулем» Максим Кадаков отмечает, что вместо усложнения процедуры нужно сократить количество пунктов и сделать ее максимально доступной.

– В стране средний возраст автомобиля – 13 лет. Более того, весь Дальний Восток вообще не может пройти ТО по современным стандартам из-за часто встречающегося в регионе правого руля. Ко всему прочему, мы живем в ситуации, где много машин в плохом состоянии, у многих нет средств на доведение их до «идеала». Так что вместо 84 пунктов техобслуживания хорошо бы оставить самые основные: тормоза, руль, свет и шины. Люди с радостью будут проходить такие проверки.

Член Общественного совета при ГУ МВД России по г. Москве Антон Шапарин также подтверждает, что действующие правила становятся причиной распространения нелегальных диагностических карт.

«Огромное количество авто уже сейчас не могут пройти техосмотр, до октября пролонгированы только действовавшие на момент реформы диагностические карты. Это создает стратегические риски для системы ОСАГО: полис невозможно по закону продать без диагностической карты, а лица, всё же купившие такие полисы, неминуемо столкнутся с регрессными исками со стороны страховых при аварии», – рассказал Шапарин.

Для решения проблемы эксперт предлагает, во-первых, максимально стимулировать открытие новых пунктов техосмотра, упростив требования к

ним и предоставив налоговые льготы. Далее, нужно оптимизировать и сделать выполнимыми правила проведения техосмотра. При этом придется пересмотреть тариф: например, в Дагестане официальный техосмотр стоит не дороже 300 рублей, что, конечно, не окупит затраты на строительство пункта техосмотра, оцениваемые в 10 млн рублей и более.

<https://iz.ru/1159362/elena-eremina/zombikhody-neispravnye-avtomobili-zapolonili-dorogi-rossii>

ИЗВЕСТИЯ; АННА УСТИНОВА, МАРИНА БОЧКАРЕВА; 2021.05.10; КАНУТЬ В СМЕТУ: СТРАХОВЩИКОВ ТАКСИ ПРОВЕРИТ ЦЕНТРОБАНК; ПОВОДОМ ДЛЯ РЕВИЗИИ СТАЛА ПРОБЛЕМА С ЭЛЕКТРОННЫМИ ПОЛИСАМИ ОСАГО

Центробанк проверит крупные страховые компании после жалоб таксистов на отказы заключать контракты по ОСАГО. Об этом «Известиям» рассказали в **пресс-службе** регулятора. Банк России хочет разобраться в ситуации, с которой столкнулись таксопарки при оформлении полисов – сайты страховщиков выдают сбой при вводе данных. Ранее на эти проблемы обратил внимание депутат Госдумы Александр Старовойтов, он направил письма в ФАС и Генпрокуратуру. Антимонопольное ведомство перенаправило запрос в ЦБ. Отказ страховой организации от заключения договора влечет за собой штраф в размере от 100 тыс. до 300 тыс. рублей, отметил регулятор. Сами компании отрицают наличие проблем с подписанием контрактов.

Письма счастья

Обсуждение вопроса об оформлении полисов ОСАГО для автомобилей такси началось с писем замглавы комитета Госдумы по транспорту Александра Старовойтова в ФАС и в Генпрокуратуру. В марте он сообщил об обращениях представителей таксомоторного рынка о «невозможности заключения договоров ОСАГО на автомобили такси в связи с уклонением страховых компаний от заключения договоров под разными предлогами». В частности, сайты компаний выдавали сбой при вводе данных, указывал депутат. Копии писем депутата есть в распоряжении «Известий».

ФАС направила полученную информацию в ЦБ. Об этом сказано в ответе службы депутату (документ есть в распоряжении «Известий»).

«Банк России превентивно направит запросы крупнейшим страховщикам по ОСАГО для проверки бизнес-процесса заключения договоров с таксистами. При этом мы рекомендуем владельцам такси в случае отказов в заключении договоров ОСАГО обращаться с жалобами непосредственно в Банк России с предоставлением подтверждающих документов, материалов фото– и видеofиксации», – указали в ЦБ.

По действующему законодательству, необоснованный отказ страховщика от заключения договора ОСАГО влечет штраф до 300 тыс. рублей для компаний и до 50 тыс. рублей для должностных лиц, напомнил представитель регулятора.

В Российском союзе автостраховщиков (РСА) отрицают проблемы с оформлением полисов для коммерческих перевозок.

– Каких-либо массовых проблем заключения договоров ОСАГО именно с таксопарками РСА не фиксирует. В то же время процедура заключения договора страхования в электронном виде на сайте страховой компании с юридическим лицом очень сильно отличается от процедуры заключения договора с физическим лицом, – пояснили «Известиям» в РСА.

Там добавили, что сложности могут возникать у таксопарков потому, что для юрлиц не существует системы идентификации, как, например, для физлиц через портал госуслуг.

Отрицают наличие проблем и в «РЕСО-Гарантии».

– У нас не было запросов компетентных органов, связанных с невыполнением обязанностей, предусмотренных законодательством. Нет и сложностей при оформлении полисов ОСАГО для такси через сайт страховщика, всё работает в штатном режиме, – сообщил «Известиям» заместитель гендиректора «РЕСО-Гарантия» Игорь Иванов.

«Известия» также направили запросы в другие крупные страховые компании.

Спрос на извоз

Также в ЦБ направлял обращение и Общественный совет по развитию такси. Организацию беспокоила информация о возможном повышении стоимости ОСАГО для коммерческих перевозчиков на 60%. Но в ЦБ «Известиям» сообщили, что пока повышать тарифы не планируется: по закону вопрос их пересмотра может рассматриваться не чаще чем раз в году. Последний раз полисы подорожали в сентябре прошлого года.

В организации сообщили, что планируют снова направить запрос в ЦБ с просьбой предоставить результаты анализа страхования такси в 2020 году, которые будут использоваться регулятором в решении вопроса о возможном изменении тарифов в сентябре.

– Пока мы не приступили к анализу убыточности в целях определения целесообразности изменения тарифного коридора, – сообщили в Банке России.

Исследуя вопрос страхования такси, ЦБ выявил повышенные расценки на те полисы ОСАГО, которые оформлены онлайн, сообщал ранее замглавы службы Банка России по обеспечению доступности финансовых услуг Иван

Козлов. Почему так происходит, непонятно: затраты компаний на ведение дела при работе в цифровых каналах, как правило, ниже, говорил представитель регулятора.

Сами страховщики объясняют это повышенными рисками мошенничества при заключении договоров через интернет. Впрочем, регулятор сам выявил это в ходе проверок, но жалоб от потребителей пока не получал. Сейчас поправки к тарифам на электронные полисы отличаются от компании к компании, поэтому сложно определить, насколько они дороже бумажных, уточнял «Коммерсанту» представитель ЦБ.

Страховщикам нужно оценивать аварийность конкретного водителя или таксопарка, а не применять тарифы по принадлежности автомобиля к отрасли, считает представитель такси «Максим» Павел Стенников. Это будет понуждать таксопарки снижать аварийность, смотреть, кому они сдают автомобили в аренду.

В «Ситимобил» знают о сложности оформления ОСАГО для легкового такси и дороговизне такого полиса. Перевозчики неоднократно обращали внимание на эту проблему в рамках отраслевых обсуждений, указали в компании.

В «Яндекс.Такси» воздержались от комментариев. В Gett на момент публикации не ответили на запрос «Известий».

В DiDi поддержали инициативу Центробанка. В компании надеются, что вмешательство регулятора поспособствует улучшению ситуации на рынке и повышению безопасности пассажирских перевозок, сказала PR-директор сервиса в России Ирина Гущина.

Генпрокуратура пока не ответила на мартовское обращение Александра Старовойтова, продлив рассмотрение запроса, пояснил «Известиям» парламентарий.

<https://iz.ru/1159273/anna-ustinova-marina-bochkareva/kanut-v-smetu-strakhovshchikov-taksi-proverit-tcentrobank>

ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ БАГДАСАРОВ; 2021.05.08; ПРАВО РУЛЯ: КАК УСТРОЕН «НАРОДНЫЙ КАРШЕРИНГ»; В ДВУХ СТОЛИЦАХ НАЧАЛ РАБОТУ СЕРВИС, ПОЗВОЛЯЮЩИЙ СДАВАТЬ ЛИЧНЫЙ АВТОМОБИЛЬ В АРЕНДУ

Передача машины только людям из контакт-листа, бесплатная установка телеметрического оборудования, полная свобода договоренностей. В Москве и Петербурге запустили сервис «Рули», позволяющий автовладельцам сдавать свой автомобиль друзьям. Что известно о «народном каршеринге» – в материале «Известий».

В Москве и Санкт-Петербурге начали тестировать сервис передачи автомобилей между друзьями и знакомыми. «Рули», именно такое название у общественного каршеринга, запустили перед майскими праздниками.

«Мы открываем регистрацию для первых 100 участников-тестировщиков нашего нового проекта «Рули». Это «народный каршеринг» – с его помощью вы сможете сдать в аренду свой автомобиль друзьям и знакомым и заработать на этом», – рассказал глава транспортного комплекса столицы Максим Ликсутов в Telegram-канале дептранса.

Точное число регистраций на момент написания статьи неизвестно, т.к. подавшие заявку автолюбители сейчас проходят проверки департамента. Уже в ближайшее время сервис обещают запустить в полную силу.

Пройдут по списку

Каршеринг «Рули» не только «народный», но и «дружеский». По правилам аренды водитель может доверить свою машину только людям из списка контактов своего смартфона. По крайней мере, на первых порах.

«Не каждый готов пустить за руль постороннего, поэтому на первом этапе вы сами сможете выбирать, кому доверить свой автомобиль из круга знакомых вам людей», – пояснил Максим Ликсутов.

Принцип работы достаточно простой: автовладелец скачивает мобильное приложение и регистрируется в нем. Затем он подписывает договор о том, что согласен на установку телеметрического оборудования в свою машину и готов предоставлять ее минимум два раза в неделю для поездок.

После установки системы в машину владелец может выставить ее в приложении как свободную и отметить людей из своей телефонной книжки, которые смогут оставить заявку на регистрацию в сервисе в качестве арендаторов.

Условия аренды обсуждаются через приложение – где можно взять машину, где ее нужно оставить, сколько будет длиться аренда, нужно ли оставить полный бак, мыть или нет и сколько это стоит. Первые 100 участников тестирования получают телематическое оборудование и модули удаленного доступа к авто бесплатно. Какие правила будут после тестирования – пока не сообщается.

Обязательное условие – постоянный доступ к ключу зажигания в арендном автомобиле. Для этого пользователю предложат на выбор три опции: установить кнопку start/stop, вклеить ключ в замок либо оставлять его в бардачке. Последний вариант по соображениям безопасности самый нежелательный.

За что придется платить?

Установка оборудования будет бесплатной для первой сотни зарегистрировавшихся. На время тестовых поездок водителю предоставляется ОСАГО без ограничения числа водителей. Ущерб компенсируется только в тех случаях, когда виноват второй участник ДТП. В связи с этим дептранс настоятельно советует приобрести полис каско для собственного спокойствия.

Оплата штрафов ложится на нарушителя. Водитель, нарушивший ПДД, определяется по дате и времени фиксации нарушения.

Чтобы машина не стояла без дела

Цель сервиса департамент видит в уменьшении числа машин в городе, которые стоят без дела на парковке. Автомобиль смогут использовать живущие в одном дворе семьи или работающие в одном офисе коллеги и друзья. С этим тезисом согласны и эксперты.

«Задача «дружеского» каршеринга та же, что и у каршеринга классического: за счет многократного использования автомобиля в течение дня уменьшить площадь, занимаемую стоящим транспортом. В идеале развитый и доступный по цене каршеринг призван уменьшить число личных машин в городах за счет отказа от покупки собственных машин людьми, которые водят редко. Пока поездки на каршеринге занимают незначительную долю от общего числа поездок, поэтому о серьезном транспортном эффекте говорить рано. Поможет ли в этом новый сервис, будет зависеть от его популярности; время покажет», – комментирует член общественного совета при Минтрансе Московской области Андрей Мухортиков.

Автомобильный эксперт Игорь Моржаретто считает, что новый сервис будет интересен, например, тем, кто уехал в отпуск на пару недель. При этом он отметил, что аудитория агрегаторов и «народного каршеринга» не пересекается. Дело в том, что машины агрегаторов рассчитаны в первую очередь на поминутную аренду.

Станет ли «народный каршеринг» массовым?

Моржаретто считает, что «народный каршеринг» будет пользоваться определенной популярностью у граждан. Но, по всей видимости, не очень большой и не за счет аудитории агрегаторов краткосрочной аренды автомобилей.

Автовладельцев, которые решатся сдать личный автомобиль в аренду, не так много, считает психолог Анна Нестюркина. По ее мнению, на желание поделиться машиной может влиять множество факторов, в том числе особенности характера.

«Если речь идет именно о своей машине, а не купленной специально для сдачи в аренду, это человек, у которого общественное превалирует над

личным. Одно из качеств такого человека – отсутствие чувства ревности. Но таких людей не более 10%. С эмоциональной стороны делиться своим личным авто человеку сложно. Дело в том, что мы часто воспринимаем автомобиль как часть себя. Например, в трактовке сновидений автомобиль означает самого человека, его тело. В том числе по этой причине люди бессознательно, но очень остро воспринимают повреждения своей машины. Поделиться тем, что считаешь частью себя, очень непросто даже с близкими людьми. А вот дать автомобиль партнеру обычно не вызывает сложностей, и многие супруги используют автомобиль совместно», – рассказала Нестюркина.

В свою очередь, потенциальный пользователь каршеринга, по словам эксперта, – это человек, для которого по многим причинам легче и удобнее брать автомобиль в аренду, чем иметь свой собственный.

В дептрансе также заявили, что не ждут миллионов регистраций сразу. Там отметили, что новый проект – удобная опция, которая должна быть в Москве, самом современном городе в Европе.

Он такой не один

Сервис от дептранса далеко не единственный подобный в мире. Уже несколько лет в США работает сервис Turo. В аренду можно взять автомобили на любой вкус и кошелек, договориться об удобном времени и месте получения.

Например, за \$480 в день любой желающий может прокатиться по Лос-Анджелесу на Chevrolet Corvette 1959 года. В стоимость включен пробег 150 миль. Условие: водителю должно быть более 26 лет. В два раза меньшую сумму обойдется BMW i8 2017 – \$219 в день при условии аренды от двух дней. В стоимость включено 300 миль пробега.

Уже известно, что «Рули» не будет монополистом «народного каршеринга» в России. Максим Ликсутов допустил, что похожие мобильные решения могут быть и у частных компаний. И выразил готовность оказать необходимую поддержку всем заинтересованным в развитии нового сервиса.

Стоит ли овчинка выделки?

Несмотря на кажущуюся простоту, сервис может принести немало забот арендодателю. Одно из важных условий входа в «Рули» – установка специализированного оборудования по типу того, что стоит в каршеринге. При нарушении правил его придется снимать за свой счет. Поэтому приходиться в «народный каршеринг» придется всерьез и надолго.

Константин Епанешников, директор по сервису и запасным частям «Авилон Volkswagen», высказал опасения, что некачественная установка подобных систем может повлечь за собой серьезные проблемы.

«Очень многое зависит от оборудования и от сервиса, в котором оно будет установлено. Официальные дилеры при выполнении всех работ строго соблюдают требования по качеству, которые контролирует дистрибьютор. «Серые» сервисы не контролируются, и клиенты нередко сталкиваются с неправильным монтажом деталей в таких сервисах», – отметил Епанешников.

Как сообщили в **пресс-службе** департамента, все занимающиеся установкой оборудования партнеры сертифицированы и гарантируют беспроблемную работу всех систем автомобиля после проведенных работ.

<https://iz.ru/1160979/evgenii-bagdasarov/pravo-rulia-kak-ustroen-narodnyi-karshering>

ТАСС; 2021.05.06; В ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ ОТКРЫЛАСЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ СТАНЦИЯ «РЖЕВСКИЙ МЕМОРИАЛ»

Железнодорожная станция «Ржевский мемориал», куда будут прибывать скоростные поезда с туристами, желающими посетить мемориальный комплекс, начала работать в четверг в Тверской области. С Рижского вокзала Москвы до мемориала запустили первую «Ласточку», сообщила **пресс-служба** правительства региона.

В Ржеве с 6 мая проходят мероприятия, приуроченные к открытию станции. К мемориалу Советскому солдату возложили цветы и почтили память фронтовиков, павших в годы Великой Отечественной войны, губернатор региона Игорь Руденя, генеральный директор-председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозеров.

«Сегодня с Рижского вокзала Москвы до станции [«Ржевский мемориал»] запущен скоростной электропоезд «Ласточка». Благодаря новому железнодорожному маршруту пассажиры смогут быстрее и комфортнее добраться до Ржевского мемориала Советскому солдату», – говорится в сообщении.

Общая протяженность маршрута от Москвы до новой станции составляет 241 км, из которых 74 км проходят по территории Тверской области, время в пути занимает около 4,5 часа в одну сторону. Ежедневно по маршруту будут следовать две пары поездов «Ласточка» с пятью вагонами. Как отметили в правительстве региона, на следующем этапе реализации проекта планируется электрификация ветки до станции, что обеспечит для Ржевского и других районов Верхневолжья новый уровень развития железнодорожного сообщения.

«Станция создана по предложению ветеранов. Соответствующее поручение было дано президентом **Владимиром Путиным** при открытии Ржевского

мемориала. В итоге в короткие сроки построен новый, современный инфраструктурный объект. Это возможность принимать гостей из столицы, иностранных туристов», – приводятся в сообщении слова губернатора Тверской области Игоря Рудени.

<https://tass.ru/obschestvo/11315591>

ИЗВЕСТИЯ; ОЛЬГА КОЛЕНЦОВА; 2021.05.08; ВСЕ ПУТЕМ: НЕЙРОСЕТЬ СОЗДАСТ РАСПИСАНИЕ ПОЕЗДОВ ЗА 5 СЕКУНД; ИСКУССТВЕННЫЙ ИНТЕЛЛЕКТ УЧТЕТ ОКОЛО 30 ФАКТОРОВ, ОТ КОТОРЫХ ЗАВИСИТ ДВИЖЕНИЕ СОСТАВА

Российские ученые научили искусственный интеллект создавать расписание поездов за 5 секунд. В отличие от используемых сейчас программ нейросеть учитывает около 30 дополнительных параметров, таких как наличие других составов на пути или изменение скорости поезда из-за изменения ландшафта. Это позволит создавать более точные расписания без участия человека. Впрочем, искусственный интеллект не сможет предсказать аварии или внеплановые работы на путях, и здесь потребуется внимание специалиста.

Успеть за 5 секунд

Сейчас железнодорожники используют для составления расписания программы, которые создают график движения за секунду. Проблема в том, что эти решения учитывают только расположение линий, светофоров и маршрут. Программы не берут в расчет, например, наличие других составов на пути или изменение скорости поезда из-за изменения ландшафта. В итоге графики получаются неточными.

Российские специалисты предложили решить эти проблемы с помощью искусственного интеллекта. Разработкой занимаются в центре компетенций Национальной технологической инициативы (ЦК НТИ) по направлению «Искусственный интеллект» (ИИ) на базе МФТИ. В предлагаемом решении искусственный интеллект может учитывать около 30 факторов при составлении расписания. Среди них правила изменения скорости поезда в зависимости от показаний системы сигнализации, особенности движения составов (например, ускорение и замедление, начало или окончание движения), зависимость скоростных характеристик от физических параметров поезда, приоритетность типов поездов и другие. На формирование графика у нейросети должно уходить 5 секунд.

Разработчики использовали так называемую теорию игр. Нейросеть обучается на реальных данных. То есть чтобы применить ее для составления расписания на той или иной железной дороге, необходимо давать искусственному интеллекту информацию о ней.

– Главный «игрок» – это поездной диспетчер, пошагово взаимодействующий с поездами в динамической среде, – пояснил директор по разработке «умных» систем управления транспортом в рамках ЦК НТИ по направлению ИИ в МФТИ Роман Горбачев. – Цель «игры» – достижение всеми поездами конечных точек маршрутов с минимальным отклонением по времени от нормативного графика движения с учетом всех заданных ограничений. В основе разработки лежит нейросеть. Она связана с программным блоком имитационного моделирования. Он воспроизводит работу устройств железнодорожной автоматики и телемеханики: строит виртуальную модель дороги со всеми подробностями.

Игры с поездами

При моделировании путь поезда разбивается на элементы – участки дороги, которые сейчас открыты для движения или закрыты. Состояние элементов меняется со временем согласно плану.

Для старта моделирования задается время и дата построения прогнозного графика, а также список поездов с их параметрами. Составы стартуют с заданной начальной скоростью при учете характера движения, соответствующего показаниям сигналов по пути их следования. Система визуализирует движение поездов на компьютере – оператор может наблюдать, как они преодолевают свой путь. Пройденное расстояние на каждом временном шаге зависит от типа поезда, характеристик его движения и показаний сигналов светофоров. Продолжается это до тех пор, пока все поезда не достигнут конечных точек маршрута или не покинут участок.

Параллельно отслеживаются вновь прибывающие или сформированные поезда. На основе полученных после всего моделирования данных нейросеть снова строит расписание, пока не будет достигнут оптимальный вариант. Если система несколько раз подряд получила одно и то же расписание, значит, это и есть наилучший вариант.

– Разработка ученых из МФТИ – это вариант решения классической задачи коммивояжера, когда человеку надо максимально быстро объехать несколько городов, – пояснил ведущий научный сотрудник лаборатории проблем компьютерной безопасности СПИИРАН Андрей Чечулин. – Человек с этой задачей справиться хорошо не может: оператор способен учесть лишь ограниченное число параметров. Перебором вариантов эту задачу решить тоже сложно, с увеличением количества поездов компьютер перестает справляться с расчетами. Поэтому на помощь приходит искусственный интеллект, который способен найти оптимальную комбинацию остановок и движения поездов. Считаю, что разработка ученых из МФТИ перспективна и может найти применение на практике.

Сейчас авторы с помощью нейросети уже разработали расписание для однопутного диспетчерского участка Монгольской (Улан-Баторской) железной дороги протяженностью 125 км.

– Хотелось бы отметить, что график и расписание – вещи разные. График в отличие от расписания составляется, чтобы скоординировать действия ЖД-предприятий и их работ, а расписание составляют именно для продвижения по участкам. Любое уточнение или интеллектуализация функций в этой области только поощряется, – **прокомментировал** разработку заведующий кафедрой «Управление эксплуатационной работой» Петербургского государственного университета путей сообщения императора Александра I Алексей Котенко.

Аварии или плановые работы нейросеть предсказать, конечно, не сможет. Однако если внести их в модель, она скорректирует движение составов за те же 5 секунд. По мнению Алексея Котенко, это особенно важно для практического применения системы. Сегодня проблемы, возникшие из-за аварии или внеплановых работ, решают люди – исходя из своего опыта и знаний. Да и по законодательству это должен делать человек. Но если нейросеть предоставит варианты решения, это будет ощутимым подспорьем для специалиста.

<https://iz.ru/1158593/olga-kolentcova/vse-putem-neiroset-sozdast-raspisanie-poezdov-za-5-sekund>

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.05.07; ОАО РЖД ЗДОРОВО ЗАГРУЗИЛОСЬ; ПЕРЕВОЗКИ В АПРЕЛЕ ПРЕВЫСИЛИ ДОПАНДЕМИЙНЫЙ УРОВЕНЬ

В апреле ОАО РЖД погрузило и перевезло больше грузов, чем в допандемийном апреле 2019 года. Погрузка увеличилась на 0,6%, а перевозки, включающие в себя импорт и транзит, – на 1%. Относительно провального, но менее репрезентативного апреля 2020 года рост, естественно, более внушительный. Однако рост погрузки продолжает сдерживать ряд негативных факторов, в том числе экспортные квоты и пошлины, ограничивающие вывоз зерновых.

Погрузка на сети ОАО РЖД достигла докоронавирусных объемов, следует из статистики, которую приводит «Интерфакс» со ссылкой на материалы ОАО РЖД. Среднесуточная погрузка в апреле 2021 года составила 3,592 млн тонн в сутки, в апреле 2019 года этот показатель составлял 3,57 млн тонн. Рост месячной погрузки относительно провального апреля 2020 года составил 6,9%, относительно апреля 2019 года – 0,62%. Официальные данные по погрузке монополия раскроет после майских праздников.

По данным «Интерфакса», в мае ожидается еще более высокий прирост погрузки к 2020 году – 8%.

Перевозки в апреле 2021 года также вышли на допандемийный уровень. Перевозки, помимо погрузки, также включают в себя импорт и транзит. Всего было перевезено 119,2 млн тонн грузов, сообщает «Интерфакс». Это на 1% больше, чем в апреле 2019 года, и на 7% выше уровня минувшего апреля. Как отмечает «Интерфакс», выше допандемийных оказались экспортные перевозки руды, черных металлов, удобрений, зерновых и нефтяных грузов, а также угля. Ниже – перевозки нефтегрузов, черных металлов, руды и минерально-строительных грузов внутри страны.

При этом относительно марта перевозки грузов на внутренних маршрутах растут как раз по этим статьям – нефтяные и минерально-строительные грузы, уголь, руда.

Улучшилась динамика импорта, в первую очередь за счет строительных грузов и руды, транзит прибавил 105,2 тыс. тонн, в том числе за счет перевозки белорусских нефтегрузов, сообщает «Интерфакс».

Но динамика экспорта ухудшилась относительно мартовской, в том числе из-за введения ограничений экспорта зерна (с 15 февраля действует квота, с 1 марта – пошлина €50 на тонну пшеницы). Экспорт зерновых сократился на 610,5 тыс. тонн относительно марта. Как ранее сообщал замгендиректора ОАО РЖД Алексей Шило, экспорт зерновых грузов в марте упал на 7%, а по итогам шести дней апреля – уже на 43% (см. “Ъ” от 10 апреля). Также относительно марта сократился экспорт удобрений, угля и руды. Но по сравнению с допандемийным апрелем 2019 года совокупный экспорт вырос на 2,1 млн тонн, или на 5,3%, по данным «Интерфакса».

<https://www.kommersant.ru/doc/4802177>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.05.05; ПРИБЫЛЬ ПЛЫВЕТ КОНТЕЙНЕРАМИ; ЛИНЕЙНЫЕ ОПЕРАТОРЫ ОЖИДАЮТ РЕКОРДНОГО КВАРТАЛА

Морские контейнерные перевозчики ожидают, что их финансовые результаты по итогам первого квартала станут наилучшими в истории. Maersk уже сообщила о росте прибыли в 14 раз, до \$2,7 млрд, что лишь незначительно уступает результатам за весь 2020 год. Прогнозы ее коллег по сектору не менее оптимистичны: так, COSCO ожидает, что получит за первый квартал в полтора раза больше прибыли, чем за год. Если прежде ключевые игроки полагали, что рост рынка ко второму полугодю замедлится, сейчас они склонны считать, что спрос удержится на высоком уровне до конца года.

Чистая прибыль крупнейшего морского контейнерного перевозчика мира A.P. Moller-Maersk в первом квартале выросла в 14 раз, до \$2,7 млрд, 5 мая сообщила компания. Это лишь на 6,9% меньше, чем прибыль за весь 2020 год (\$2,9 млрд). Выручка Maersk за квартал выросла на 30%, до \$12,4 млрд, EBITDA увеличилась в 2,7 раза, до \$4 млрд.

Компания указывает, что этот результат обусловлен увеличением объемов на 5,7% относительно первого квартала 2020 года ростом ставок фрахта на 35% и снижением цен на судовое топливо. На фоне роста показателей Maersk намерена ускорить завершение действующей программы выкупа акций с рынка на \$1,6 млрд и объявить новый buyback – на \$5 млрд за два года.

На рынке морских контейнерных перевозок после нескольких лет стагнации со второго полугодия 2020 года наблюдается бурный рост. Причины – возникший на фоне постпандемического оживления экономики дефицит контейнеров в Китае вследствие замедления их возврата из США и Европы. В результате ставки фрахта кратно увеличились, взлетев до 13-летнего максимума (см. “Ъ” от 3 декабря 2020 года и 22 марта). Ситуацию усугубили и точечные факторы, такие как недельная блокада Суэцкого канала в конце марта контейнеровозом Ever Given компании Evergreen (см. “Ъ” от 13 апреля). Спрос на контейнеры отразился на росте доходов не только морских, но и железнодорожных контейнерных перевозчиков.

В результате 2020 год стал одним из лучших в истории контейнерных линий. По оценке Blue Alpha Capital, чистая прибыль крупнейших линейных операторов, включая те компании, которые не раскрывают отчетность (такие как MSC), в четвертом квартале достигла \$9 млрд.

В целом за 2020 год она составила \$15,8 млрд, что вдвое больше, сообщает The Loadstar, чем совокупная прибыль сектора за пять предшествующих лет (порядка \$7 млрд).

Maersk отчиталась за первый квартал одной из первых, но другие мировые лидеры также ожидают отличных результатов. Harap-Lloyd в феврале анонсировала рост EBITDA и EBIT относительно первого квартала 2020 года в 3,5 раза, до \$1,8 млрд и в 8,5 раза, до \$1,5 млрд соответственно. Evergreen, несмотря на инцидент с Ever Given, предполагает получить рекордную квартальную выручку в своей истории: по итогам первого квартала компания получила операционный доход в \$3,17 млрд, вдвое выше, чем в том же квартале 2020 года. COSCO предварительно оценила свою чистую прибыль за первый квартал в \$2,36 млрд, что в 53 раза больше, чем годом ранее, и на 56% больше, чем за весь 2020 год.

Ажиотажный спрос на контейнерном рынке сохраняется, а ситуация в портах продолжает оставаться напряженной. Гендиректор Maersk Сёрен Скоу на конференц-звонке сообщил, что простой контейнеровозов в ожидании

разгрузки в порту Лос-Анджелеса составляет сегодня 16 дней. Пробка в Суэцком канале, по оценкам господина Скоу, рассосется только в июне.

Maersk ожидает, что «исключительно благоприятное» состояние рынка сохранится в течение всего года.

В этой связи компания пересмотрела прогноз по году в лучшую сторону: по новому сценарию, EBITDA за год должна составить \$13–15 млрд при предыдущем прогнозе \$8,5–10,5 млрд (факт 2020 года – \$8,3 млрд), EBIT – \$9–11 млрд (ранее прогноз составлял \$4,3–6,3 млрд, итог 2020 года – \$4,2 млрд), свободный денежный поток – \$7 млрд против \$3,5 млрд в предыдущей версии и \$4,6 млрд в 2020 году.

Maersk пересмотрела и прогноз спроса на морские контейнерные перевозки в 2021 году – по ее оценкам, рост спроса составит не 3–5%, а 5–7%. С ней солидарны и другие лидеры рынка. По мартовским оценкам CMA CGM, рост рынка будет продолжаться как минимум в первом полугодии. Harag-Lloyd ожидает, что результаты 2021 года по EBIT и EBITDA явно превзойдут показатели 2020 года.

Российские компании сектора также придерживаются оптимистической оценки перспектив рынка контейнерных перевозок. По прогнозам FESCO (компания работает и в морском, и в железнодорожном сегменте контейнерных перевозок), контейнерный рынок России по итогам 2021 года увеличится на 10% по сравнению с 2020 годом – примерно до 6,4 млн TEU, пояснили “Ъ” в компании. По расчетам FESCO, контейнерный рынок России в физическом выражении по итогам января–марта вырос на 14,4% по сравнению с аналогичным периодом 2020 года, до 1,495 млн TEU. Экспорт вырос на 9%, до 490 тыс. TEU, внутренние перевозки – на 10%, до 235 тыс. TEU, импорт – на 8%, до 568 тыс. TEU. В то же время транзитные перевозки выросли на 72%, до 202 тыс. TEU, подчеркивают в FESCO.

Как сообщили “Ъ” в «Трансконтейнере» (работает в железнодорожном сегменте), по итогам первого квартала объем перевозок под управлением компании вырос на 14,5% к уровню первого квартала 2020 года.

Рост рынка железнодорожных перевозок контейнеров по сети ОАО РЖД составил 14,4%, основные драйверы – транзит и импорт. «Мы видим, что рынок растет высокими темпами, – говорят в «Трансконтейнере», – при этом ожидаем, что во втором полугодии ситуация на рынке стабилизируется, а темпы роста снизятся и в целом по итогам года будут ниже, чем в 2020 году». Это обусловлено высокой базой второй половины прошлого года, поясняют в компании, когда на фоне ограничений и изменений цепочек поставок на железные дороги переключились объемы, ранее перевозимые другими видами транспорта.

<https://www.kommersant.ru/doc/4801491>