



Ежедневный мониторинг СМИ

08 ИЮЛЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.07.08; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» НАЧАЛО ПЛАТИТЬ ГРУЗЧИКАМ ОТ 200 000 РУБЛЕЙ В МЕСЯЦ; НО ПОКА ЭТО НЕ ПОМОГЛО РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ С БАГАЖОМ В АЭРОПОРТУ	5
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.07.08; МЕДВЕДЕВ ОДОБРИЛ НОВУЮ ДОРОГУ ДЛЯ ГРУЗОВ ИЗ ЕВРОПЫ В КИТАЙ; ПОДДЕРЖКУ ПОЛУЧИЛА ИНИЦИАТИВА БЫВШЕГО ТОП-МЕНЕДЖЕРА «ГАЗПРОМА» АЛЕКСАНДРА РЯЗАНОВА	6
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, РОМАН КРЯЖЕВ; 2019.07.08; ПРАВИТЕЛЬСТВУ НАВЯЗАЛИ ГИДРОУЗЕЛ; КОНФЛИКТ ВОКРУГ НИЖЕГОРОДСКОГО ПРОЕКТА ДОШЕЛ ДО ПРЕМЬЕРА	8
РБК; АЛЕКСАНДРА ПОСЫПКИНА, ГАЛИНА КАЗАКУЛОВА; 2019.07.08; ОПЕРАТОР «ПЛАТОНА» ПОПРОСИЛ ₽22 МЛРД НА МОНИТОРИНГ САНКЦИОННЫХ ГРУЗОВ; КОМПАНИЯ ИГОРЯ РОТЕНБЕРГА И «РОСТЕХА», КОТОРАЯ ПЛАНИРУЕТ СТАТЬ ОПЕРАТОРОМ СИСТЕМЫ МОНИТОРИНГА САНКЦИОННЫХ ГРУЗОВ, ОЦЕНИЛА ЭТИ РАБОТЫ ПОЧТИ В ₽22 МЛРД. ПЕРЕВОЗЧИКАМ УСЛУГА ОБОЙДЕТСЯ В ₽300 В СУТКИ — ПЛАТУ БУДЕТ ПОЛУЧАТЬ ГОСУДАРСТВО	10
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ, ЕВГЕНИЯ ПЕРЦЕВА, АЛЕКСЕЙ ЗАБРОДИН, ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ; 2019.07.08; ШАССИ В НИКУДА: ЦЕНЫ НА АВИАБИЛЕТЫ С ПЕРЕСАДКАМИ В ГРУЗИЮ ПОДНЯЛИСЬ НА 13%; ДОБРАТЬСЯ В ТБИЛИСИ И ДРУГИЕ ГОРОДА РЕСПУБЛИКИ ТЕПЕРЬ МОЖНО ТОЛЬКО НА МАШИНЕ, ПОЕЗДЕ ЛИБО СТЫКОВОЧНЫМИ РЕЙСАМИ.....	12
ИНТЕРФАКС; 2019.07.07; ЗАПРЕТ АВИАСООБЩЕНИЯ МЕЖДУ РФ И ГРУЗИЕЙ ОБОЙДЕТСЯ АВИАКОМПАНИЯМ В 3 МЛРД РУБЛЕЙ.....	15
ПРАЙМ; 2019.07.07; ОКОЛО 4,5 ТЫС РОССИЯН В ГРУЗИИ НЕ СТАЛИ СДАВАТЬ ИЛИ МЕНЯТЬ БИЛЕТЫ НА РАННИЙ ВЫЛЕТ - ДИТРИХ.....	16
ПРАЙМ; 2019.07.07; АВИАКОМПАНИИ РФ И ЧЕХИИ ЛЕТАЮТ МЕЖДУ СТРАНАМИ В ПРЕЖНИХ ОБЪЕМАХ	16
РИА НОВОСТИ; 2019.07.07; В МИНТРАНСЕ РАССКАЗАЛИ О ПЕРЕГОВОРАХ С ЧЕХИЕЙ О ДАЛЬНЕЙШИХ ПОЛЕТАХ	16
ПРАЙМ; 2019.07.07; ЕДИНЬЙ ОПЕРАТОР ДЛЯ КОНТРОЛЯ ТРАНЗИТА ЧЕРЕЗ РФ САНКЦИОННЫХ ГРУЗОВ ПОКА НЕ ВЫБРАН - ДИТРИХ	17
ИНТЕРФАКС; 2019.07.07; ЭЛЕКТРОННУЮ ПЛОМБИРОВКУ ТРАНЗИТА ЧЕРЕЗ РФ САНКЦИОННЫХ ГРУЗОВ ВРЕМЕННО СМОГУТ ОСУЩЕСТВЛЯТЬ НЕСКОЛЬКО ОПЕРАТОРОВ.....	17
ТАСС; 2019.07.07; В ПРИАМУРЬЕ СОСТЫКОВАЛИ ЭСТАФЕТНЫЕ ПОЕЗДА, ЗАПУЩЕННЫЕ В ЧЕСТЬ 45-ЛЕТИЯ БАМА	18
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АННА БОНДАРЕНКО; 2019.07.07; В ЯКУТИИ И НА КОЛЫМЕ ЗА 5 ЛЕТ МОДЕРНИЗИРУЮТ 16 АЭРОПОРТОВ	18
АМУР ИНФО; 2019.07.07; В ТЫНДЕ ВРУЧИЛИ ПАМЯТНЫЕ МЕДАЛИ ВЕТЕРАНАМ БАМА	19
АМУР ИНФО; 2019.07.07; В ТЫНДЕ НАЧАЛОСЬ ПРАЗДНОВАНИЕ 45-ЛЕТИЯ С НАЧАЛА СТРОИТЕЛЬСТВА БАМА	19
ВЕСТИ; 2019.07.07; БАМ ПРАЗДНУЕТ 45-ЛЕТИЕ	20

ИНТЕРФАКС; 2019.07.06; ГЛАВА МИНТРАНСА ПОСТАВИЛ ЗАДАЧУ КАРДИНАЛЬНО УЛУЧШИТЬ СИТУАЦИЮ С ВЫДАЧЕЙ БАГАЖА В «ШЕРЕМЕТЬЕВО» К 15 АВГУСТА	20
ПЕРВЫЙ КАНАЛ; АНТОН ВЕРНИЦКИЙ; 2019.07.06; К РЕШЕНИЮ ПРОБЛЕМ С БАГАЖОМ В ШЕРЕМЕТЬЕВЕ ПОДКЛЮЧИЛСЯ МИНТРАНС.....	21
ВЕСТИ; 2019.07.06; ПРОБЛЕМЫ С БАГАЖОМ В ШЕРЕМЕТЬЕВО: СИСТЕМА НЕ СПРАВИЛАСЬ	22
ТАСС; ДАНИИЛ ШАБАШОВ; 2019.07.05; ПЕРВЫЙ ЗАМГЛАВЫ МИНТРАНСА: НАЦПРОЕКТ ПО БЕЗОПАСНЫМ ДОРОГАМ ПОЛНОСТЬЮ СБАЛАНСИРОВАН; ПЕРВЫЙ ЗАММИНИСТРА ТРАНСПОРТА РФ РАССКАЗАЛ, КАК НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ „БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ” ПОМОЖЕТ В РЕШЕНИИ НАБОЛЕВШИХ ПРОБЛЕМ	23
ТАСС; 2019.07.05; МИНТРАНС РАССЧИТЫВАЕТ НА ТОТАЛЬНЫЙ ИНСТРУМЕНТАЛЬНЫЙ КОНТРОЛЬ ЗА КАЧЕСТВОМ ДОРОГ	30
ТАСС, 2019.07.05; МИНТРАНС РАССЧИТЫВАЕТ НА ПРИНЯТИЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ПО БЕЗБАРЬЕРНОЙ ОПЛАТЕ ПРОЕЗДА ОСЕНЬЮ.....	30
ТАСС; 2019.07.05; АКИМОВ: АЛТАЙ ПОЛУЧИТ ОКОЛО 11 МЛРД РУБЛЕЙ НА РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ СЕТИ; ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР ПОТРЕБОВАЛ, ЧТОБЫ АВТОМОБИЛИСТЫ НЕ ЧУВСТВОВАЛИ РАЗНИЦЫ МЕЖДУ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССОЙ И РЕГИОНАЛЬНЫМИ ДОРОГАМИ	30
ТАСС; 2019.07.05; МАКСИМАЛЬНУЮ СКОРОСТЬ НА РОССИЙСКИХ ДОРОГАХ МОГУТ ПОДНЯТЬ ДО 130 КМ/Ч.....	31
ТАСС; 2019.07.05; МОСТ ЧЕРЕЗ ДЕСНУ В БРЯНСКЕ ОТКРЫЛИ ПОЧТИ НА ПОЛГОДА РАНЬШЕ ПЛАНИРУЕМОГО СРОКА	31
ТАСС; 2019.07.05; ПОПУЛЯРНУЮ У ТУРИСТОВ ДОРОГУ К СЕЛУ СИЗЬМА ОТРЕМОНТИРОВАЛИ В ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ.....	32
ТАСС; 2019.07.05; РОСКАЧЕСТВО РАЗРАБОТАЛО РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРОВОЗУ ДЕТЕЙ В АВТОМОБИЛЕ; СПЕЦИАЛИСТЫ РЕКОМЕНДУЮТ ПРИ ВЫБОРЕ СПОСОБА ПЕРЕВОЗКИ РЕБЕНКА ОРИЕНТИРОВАТЬСЯ НА ЕГО ВЕС И РОСТ, А НЕ ВОЗРАСТ	32
ВЕСТИ ОБРАЗОВАНИЯ; 2019.07.05; ПРЕДСЕДАТЕЛЬ НИЖНЕЙ ПАЛАТЫ ПАРЛАМЕНТА КОНГО: ОБРАЗОВАНИЕ В РУТ ПОЗВОЛИЛО СДЕЛАТЬ УСПЕШНУЮ КАРЬЕРУ	33
ИНТЕРФАКС; 2019.07.05; КОМПАНИЯ ЭКС-ГЛАВЫ МИНКОМСВЯЗИ НИКИФОРОВА РАЗРАБОТАЛА ПРОТОТИП СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ БЕСПИЛОТНИКОВ	34
ИНТЕРФАКС; 2019.07.05; ПАТРУШЕВ ТРЕБУЕТ ПОВЫСИТЬ ТРАНСПОРТНУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ.....	35
КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2019.07.08; FLIXBUS СДЕЛАЛ ОСТАНОВКУ; КОМПАНИЯ СМЕНИЛА ГЕНДИРЕКТОРА В РОССИИ.....	36
ТАСС; 2019.07.05; ТРАССУ М-11 ПОЛНОСТЬЮ ОТКРОЮТ В ОКТЯБРЕ.....	37
ИНТЕРФАКС; 2019.07.05; СУБЪЕКТАМ РФ НАДО ДАТЬ ПРАВО САМИМ УСТАНАВЛИВАТЬ ВЕСОВЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ НА РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГАХ - СИЛУАНОВ	37
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.07.05; ЦОДД ГОТОВИТ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИЗМЕНЕНИЯМ В ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ О ПРИЗНАНИИ САМОКАТА ВИДОМ ТРАНСПОРТА	38
ТАСС; 2019.07.05; ВРИО ГУБЕРНАТОРА САХАЛИНА СООБЩИЛ, ЧТО ТРАНСПОРТ В РЕГИОНЕ ПЛАНИРУЕТСЯ ПЕРЕВЕСТИ НА ГАЗ	38

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ДЕНИС СКОРОБОГАТЬКО; 2019.07.08; БЮДЖЕТ НЕ ВЗЯЛ С ОАО РЖД НАТУРОЙ; ДИВИДЕНДЫ ЗА 2018 ГОД ПРИДЕТСЯ ЗАПЛАТИТЬ ДЕНЬГАМИ, А НЕ ВАГОНАМИ.....	38
ТАСС; 2019.07.07; ПУТИН РАССКАЗАЛ, ЧТО ЖДЕТ БАМ В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ	39
ИНТЕРФАКС; 2019.07.07; РЖД ЗАПУСТИЛИ ВТОРОЙ ПУТЬ НА БАМОВСКОМ ПЕРЕГОНЕ ЧЕРЕЗ РЕКУ ЛЕНА.....	40
ГАЗЕТА «БАМ»; 2019.07.06; ТЫНДИНСКИМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКАМ И ВETERANAM OTPAСЛИ ВРУЧЕНЫ НАГРАДЫ МИНТРАНСА И РЖД.....	40
ТАСС; 2019.07.06; МОСКВУ И КАРЕЛЬСКИЙ ГОРОД СОРТАВАЛА СВЯЖУТ НА ВРЕМЯ СЕЗОНА ПРЯМЫМ ПОЕЗДОМ.....	41
ТАСС; 2019.07.05; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ ЗАДУМАТЬСЯ О ВСМ МОСКВА - ЧЕРНОЕ МОРЕ.....	41
ТАСС; 2019.07.05; ВЛАСТИ СООБЩИЛИ, ЧТО ДВИЖЕНИЕ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЧАСТИ КРЫМСКОГО МОСТА СТАРТУЕТ В ДЕКАБРЕ .	42
ТАСС; 2019.07.05; «ДОЧКА» РЖД РАССКАЗАЛА О НОВОМ ПЛАЦКАРТНОМ ВАГОНЕ С ДЛИННЫМИ ПОЛКАМИ.....	42
ИНТЕРФАКС; 2019.07.05; ПЕРВЫЕ ДВА МАРШРУТА МОСКОВСКИХ ЦЕНТРАЛЬНЫХ ДИАМЕТРОВ ЗАПУСТЯТ В НОЯБРЕ.....	43
ТАСС; 2019.07.05; ПОГРУЗКА НА СЕТИ РЖД В АДРЕС ПОРТОВ ВЫРОСЛА В I ПОЛУГОДИИ НА 1,8%.....	43
ИНТЕРФАКС; 2019.07.05; РЖД ВВОДЯТ 14,8% ОБЪЕМНУЮ СКИДКУ НА ЭКСПОРТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ДИЗТОПЛИВА И МАЗУТА ДЛЯ РОСНЕФТИ И БАШНЕФТИ.....	43
ИНТЕРФАКС; 2019.07.05; ВМТП В I ПОЛУГОДИИ УВЕЛИЧИЛ ПЕРЕВАЛКУ ГРУЗОВ НА 13%, ДОСТИГНУВ РЕКОРДНОГО РЕЗУЛЬТАТА.....	44
ТАСС; 2019.07.08; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ ЗАВЕРШИЛИ ВЫПОЛНЕНИЕ РЕЙСОВ ИЗ ГРУЗИИ.....	45
ИНТЕРФАКС; 2019.07.07; САМОЛЕТ МС-21 В 2020Г МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ СЕРТИФИКАТ РОСАВИАЦИИ, ВАЛИДАЦИЯ СЕРТИФИКАТА В EASA - В 2021Г - БОРИСОВ.....	45
ИНТЕРФАКС; 2019.07.05; ПРОКУРАТУРА СООБЩАЕТ ОБ УВОЛЬНЕНИИ РЯДА РУКОВОДИТЕЛЕЙ КОМПАНИИ, ОТВЕТСТВЕННОЙ ЗА ВЫДАЧУ БАГАЖА В «ШЕРЕМЕТЬЕВО».....	46
ИНТЕРФАКС; 2019.07.05; ТОП-МЕНЕДЖЕРОВ «ДОЧКИ» ШЕРЕМЕТЬЕВО УВОЛИЛИ ЗА СБОИ С БАГАЖОМ, СРЕДИ НИХ - ПЕРВЫЙ ЗАМГЛАВЫ САМОГО АЭРОПОРТА НИКУЛИН.....	47
ТАСС; 2019.07.05; ПРОКУРАТУРА ЗАВЕЛА 38 АДМИНИСТРАТИВНЫХ ДЕЛ ИЗ- ЗА ЗАДЕРЖЕК ВЫДАЧИ БАГАЖА В ШЕРЕМЕТЬЕВО.....	47
ТАСС; 2019.07.05; СТОИМОСТЬ АВИАБИЛЕТОВ В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ СНИЗИЛИ ДЛЯ ЖИТЕЛЕЙ СЕВЕРА РЕГИОНА.....	48
ИНТЕРФАКС; 2019.07.05; «ИРАЭРО» ВОЗОБНОВЛЯЕТ РЕЙСЫ МОСКВА- ВЛАДИВОСТОК, БУДЕТ ЛЕТАТЬ ТРИЖДЫ В НЕДЕЛЮ.....	49
ИНТЕРФАКС; 2019.07.05; АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ» ВОЗОБНОВИЛА РЕЙСЫ НА ШРИ-ЛАНКУ.....	49
ИНТЕРФАКС; 2019.07.05; ЮТЭЙР В ЯНВАРЕ-МАЕ УВЕЛИЧИЛА ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА 2,9%, ЗАГРУЗКУ КРЕСЕЛ - НА 2,2 П.П.....	49
ТАСС; 2019.07.05; НА ЗДАНИИ АЭРОПОРТА ЮЖНО-САХАЛИНСКА УСТАНОВЛЕН ПОРТРЕТ АНТОНА ЧЕХОВА.....	50

Министерство транспорта РФ

ИНТЕРФАКС; 2019.07.05; В РОССИИ В 2019 И 2020 ГОДАХ ПРОВЕДУТ МАССОВУЮ ДИСПАНСЕРИЗАЦИЮ ВЗРОСЛОГО НАСЕЛЕНИЯ - РАСПОРЯЖЕНИЕ	50
--	----

ПУБЛИКАЦИИ

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.07.08; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» НАЧАЛО ПЛАТИТЬ ГРУЗЧИКАМ ОТ 200 000 РУБЛЕЙ В МЕСЯЦ; НО ПОКА ЭТО НЕ ПОМОГЛО РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ С БАГАЖОМ В АЭРОПОРТУ

Минтранс ожидает, что ситуация с обработкой багажа в «Шереметьево» нормализуется к 15 августа, сообщило министерство по итогам совещания 6 июля, которое провел в аэропорту **министр транспорта Евгений Дитрих**. Он также входит в совет директоров «Шереметьево», так как государству принадлежит 30% аэропорта.

Ведется дополнительный набор персонала, планируется принять 400 человек [грузчиков], сообщил представитель **Минтранса**. Всего разработано семь технических мероприятий для увеличения пропускной способности багажной системы.

Сложности с обработкой багажа в крупнейшем аэропорту страны возникли как раз из-за нехватки грузчиков. Ранее «**Аэрофлот**» (78,5% пассажиров аэропорта в 2018 г.) сам обрабатывал свой багаж, но с открытием в мае 2018 г. нового терминала В (из него летают только внутренние рейсы «**Аэрофлота**») обрабатывать багаж в нем стала компания «Шереметьево хэндлинг» (100%-ная «дочка» «Шереметьево»). Также по соглашению с «**Аэрофлотом**» обработка его багажа в других терминалах также стала переходить к «Шереметьево хэндлинг», этот процесс завершился в мае 2019 г.

«Шереметьево хэндлинг» надо было нанять дополнительных грузчиков, но компания не успела, что привело к коллапсу в начале отпускного сезона, а в первых числах июня аэропорт в сутки не успевал обрабатывать по 2000 единиц багажа (самолеты улетали без багажа, его досылали следующими рейсами), а прибывшие пассажиры долго ждали своих вещей.

«Шереметьево хэндлинг» набирал грузчиков на зарплату примерно на 10% ниже, чем они получали в «**Аэрофлоте**», плюс на прежнем месте они как сотрудники авиакомпании могли покупать авиабилеты по льготным ценам, рассказали сотрудники двух авиакомпаний. В мае «Шереметьево хэндлинг» набирал грузчиков на 45 000 руб. в месяц чистыми.

Аэропорт попытался решить проблему кардинально: в июне грузчики в «Шереметьево» получали 200 000–211 000 руб., а операторы погрузчиков могли заработать по 290 000 руб., говорил гендиректор «Шереметьево» Михаил Василенко на совещании в **Минтрансе**. Об этом «Ведомостям» рассказали два человека, знающие от участников совещания. Василенко не уточнил, это фиксированная зарплата или максимальный доход с учетом бонусов и переработок, а также платят столько всем грузчикам или вновь нанимаемым.

Аэропорт планировал полностью решить проблему с багажом к 1 июля. Почему же при такой зарплате это не сделано, спросил министр на совещании, утверждают собеседники «Ведомостей». Из бывших грузчиков «**Аэрофлота**» кто-то спланировал отпуск и готов выйти осенью, кто-то нашел новое место, объяснил Василенко **Дитриху**.

Проблема усложняется тем, что человека, ранее не работавшего в аэропорту грузчиком, надо сначала обучать (до двух месяцев), к тому же в аэропорту, как стратегическом объекте, не могут работать не граждане России, говорит сотрудник авиакомпании.

Оптимальный штат грузчиков «Шереметьево хэндлинг» – 2000 человек, а сейчас есть 1400, такие цифры озвучили сотрудники «Шереметьево» на совещании. То есть 400 человек нужны только для закрытия самых узких мест, сказал один из собеседников «Ведомостей».

По сравнению с концом мая – началом июня ситуация с багажом улучшилась, но еще не нормализовалась, говорят сотрудники двух авиакомпаний. Особенно заметные сбои бывают в выходные, добавляет один из них.

Для нормализации ситуации в аэропорту в режиме 24/7 работает штаб, который взаимодействует с авиакомпаниями, учитывает все рекомендации транспортной прокуратуры, говорит представитель «Шереметьево» Анна Захаренкова: «Мы разработали и в данный момент последовательно реализуем план мероприятий, конечной задачей которого является полная нормализация ситуации с отправлением и получением багажа». План включает обеспечение обученными кадровыми ресурсами; технологические и организационные решения, которые позволят перераспределить нагрузку на багажную систему терминала D, добавил он.

Представители «Аэрофлота» и Nordwind (второй крупнейший перевозчик «Шереметьево») от комментариев отказались.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/07/07/806016-sheremetevo-nachalo-platit-gruzchikam>

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.07.08; МЕДВЕДЕВ ОДОБРИЛ НОВУЮ ДОРОГУ ДЛЯ ГРУЗОВ ИЗ ЕВРОПЫ В КИТАЙ; ПОДДЕРЖКУ ПОЛУЧИЛА ИНИЦИАТИВА БЫВШЕГО ТОП-МЕНЕДЖЕРА «ГАЗПРОМА» АЛЕКСАНДРА РЯЗАНОВА

Проект первой полностью частной автомагистрали в России – дороги «Меридиан» (через Казахстан должна соединить Китай и Европу) – долго выглядел авантюрой: гигантские инфраструктурные проекты обычно строятся по контракту с правительством, иначе как привлечь инвестиции и кредиты.

Но теперь проект, и именно в частном виде, поддержку правительства получил. Премьер **Дмитрий Медведев** одобрил «Меридиан» как федеральный маршрут Европа – Западный Китай, а этот маршрут включен в **комплексный план развития и модернизации инфраструктуры**. Об этом говорится в протоколе совещания у премьера от 24 июня. С копией документа ознакомились «Ведомости», ее подлинность подтвердил пресс-секретарь премьер-министра.

Медведев поручил чиновникам **Минтранса** и Минэкономразвития консультировать инициатора проекта – ЗАО «Русская холдинговая компания» – в вопросах привлечения инвесторов, в том числе из Китая; всю необходимую поддержку проекту должны оказывать министры транспорта, строительства, финансов и экономического развития.

Автомагистралей, похожих на «Меридиан», в новейшей истории страны еще не строили: протяженность ее – почти 2000 км, она пройдет от границы до границы, от Белоруссии до Казахстана, и должна создать кратчайший маршрут для перемещения грузов между Китаем и Европой.

Инициаторы проекта выкупили уже более 80% земель в коридоре будущей дороги, а начинать строительство «Меридиана» они планируют от границы с Казахстаном: уже после первого этапа по трассе можно запустить фуры, после чего грузы пойдут по региональной трассе А300; после второго этапа грузы смогут перейти на полноценную федеральную трассу М4 «Дон».

Как строить без денег

Частная дорога оценивается почти в 600 млрд руб. (без НДС, в ценах текущего года) и должна быть построена без государственных денег. Для сравнения: строительство Центральной кольцевой автодороги протяженностью 525 км наполовину финансируется из фонда национального благосостояния.

Но у частных строителей есть условие: государство должно обеспечить им минимальный гарантированный доход в размере 35 млрд руб. в год, рассказали «Ведомостям» федеральный чиновник и участник правительственных совещаний. Средства потребуются

в том случае, если реализуется политический риск, т. е. возникнет ситуация, на которую инвестор не может повлиять, – например, будут перекрыты государственные границы, объяснил бенефициар Русской холдинговой компании Александр Рязанов. Но коммерческих рисков такая государственная гарантия покрывать не будет.

Подобных политических гарантий Россия никогда не выдавала, продолжает Рязанов, но правительство внимательно рассматривает аргументы инициаторов.

В правительстве обсуждались и финансовые госгарантии, весной звучала сумма 200 млрд руб., рассказывают собеседники. Сейчас о госгарантии, которая покрывала бы финансовый риск, речи нет, проект хороший, уверяет Рязанов, а финансированием может заняться УК «Лидер» (управляет средствами НПФ и активно инвестирует в инфраструктуру). Человек, близкий к «Лидеру», сообщил, что весной УК информировала инициаторов проекта: госгарантия желательна. Представитель «Лидера» на запрос не ответил.

Вряд ли один кредитор сможет взять такой риск – нужен консорциум, считает юрист CLS Дмитрий Раев, а при банковском финансировании ключевое значение будет иметь обеспечение кредита. Гарантии пока не согласованы, замечает представитель Минфина: проект проходит стадию структурирования, говорить о модели рано.

Все крупные дорожные проекты даже с максимальным трафиком (М11 Москва – Петербург, Западный скоростной диаметр в Петербурге) требовали крупных невозвратных государственных вложений, говорит партнер PwC Михаил Баженов.

Для «Меридиана», где значительна доля заемного финансирования, ключевой будет первоклассная гарантия, как минимум покрывающая возврат и указанной задолженности – с процентами, комиссиями и коэффициентами достаточности, и операционных затрат, заключает Баженов.

Обойти конкурентов

О необходимости строить и реконструировать дороги в направлении Китая говорил и президент **Владимир Путин**. «Подразумевалась именно трасса «Меридиан», – трактует бывший федеральный чиновник. Но в правительстве знакомы с несколькими маршрутами трассы, которая обеспечила бы транзит грузов из Европы в Китай. Сам «Меридиан» – один из вариантов транспортного коридора Европа – Западный Китай, можно строить новую трассу Москва – Казань, или есть идея реконструировать трассу М7 с обходом крупных городов. Все эти маршруты, объяснял сотрудник администрации президента, рассматриваются как конкурирующие.

Рязанов рассчитывает заключить с правительством соглашение о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК), по которому власти не будут строить и реконструировать дороги в том же направлении, что и «Меридиан», – иначе трасса может потерять трафик.

«Меридиан» – частный проект, который может быть воплощен, если будет подтверждена грузовая база и финансирование из внебюджетных источников, говорит представитель **Минтранса**. На совещании с участием **Медведева** министр транспорта **Евгений Дитрих** настаивал на исключении «Меридиана» из **магистрального плана**, потому что инвестор задерживал предоставление необходимых документов, однако вместо этого **Медведев** проект одобрил, рассказывает чиновник.

По-прежнему основным остается проект госкомпании «Автодор» – новая магистраль с тем же инфраструктурным смыслом, что и «Меридиан», соединяющая Европу с Западным Китаем. Проект «Автодора» даже внесен в магистральный план, но финальное решение, что трасса будет построена правительством, пока не принято, хотя зампред правительства **Максим Акимов** и поручил готовить проект планировки территории для трассы.

Основная дорога **Европа – Западный Китай** требует солидного бюджетного финансирования, говорит участник правительственных совещаний, и, если «Меридиан» получил поддержку, шансы на ее строительство снижаются. Кроме того, продолжает он, строительство и реконструкция дорог на маршруте Европа – Западный Китай оценивается

в 1 трлн руб. против 600 млрд на «Меридиан» при сопоставимой протяженности. Стоимость 1 км трассы инициаторы «Меридиана» оценивают в 300 млн руб., некоторым из опрошенных «Ведомостями» экспертов она кажется заниженной, а другие говорят, что все зависит от того, входят ли в эту сумму мосты, эстакады и переустройство инженерных коммуникаций. Инициаторы «Меридиана» могут обратиться за господдержкой позднее, когда будет понятно, что построить другие дороги до конца 2024 г. власти уже не успеют, считает участник совещаний в правительстве.

К 20 июля Минэкономразвития, Минфин, **Минтранс** и Минстрой должны представить в правительство согласованную позицию: каковы расходы, источники финансирования, политические и социальные риски реконструкции трассы М7 «Волга» (еще одного конкурирующего проекта. – «Ведомости»), сказано в копии протокола совещания у **Медведева**. «Этот вариант сейчас рассматривается как альтернатива новой трассе Москва – Казань», – говорит участник правительственных совещаний. Стоимость новой трассы сопоставима со стоимостью реконструкции, знает федеральный чиновник.

Но, скорее всего, вариант с реконструкцией М7 будет отложен, продолжает федеральный чиновник: **Минтранс** настаивает, что реконструкция возможна только после окончания строительства новой трассы Москва – Казань, к тому же она займет больше времени, чем новое строительство. Речь о крупнейшей транспортной артерии страны, объясняет участник правительственных совещаний, реконструкция и расширение могут занять шесть лет, трассу придется перекрывать – все это чревато настоящим политическим коллапсом.

Как окупить

Помочь окупить «Меридиан» могли бы платежные обязательства по контрактам – к примеру, в случае появления большой стратегии развития территорий возле трассы, говорит Раев.

Но инициаторы «Меридиана» рассчитывают в основном окупить дорогу, перехватив часть контейнерного трафика Суэцкого канала – около 3,5%. По словам Рязанова, расчет на то, что по дороге проедет около 600 фура в сутки. «Это немного, дорога будет почти пустой», – признает Рязанов.

Концептуально это возможно, но все будет зависеть от соотношения времени и стоимости перевозок, часть товаров, включая скоропортящиеся, можно будет переориентировать на этот маршрут, говорит директор Института международной экономики и финансов Академии внешней торговли Александр Кнобель. Важно, чтобы Россия и Евразийский экономический союз в целом двигались по пути открытия торговли с Евросоюзом, а не ограничений, заключает он.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/07/07/806024-medvedev-soedinyayet-evropu-s-kitaem>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, РОМАН КРЯЖЕВ; 2019.07.08; ПРАВИТЕЛЬСТВУ НАВЯЗАЛИ ГИДРОУЗЕЛ; КОНФЛИКТ ВОКРУГ НИЖЕГОРОДСКОГО ПРОЕКТА ДОШЕЛ ДО ПРЕМЬЕРА

Как выяснил “Ъ”, судьбу спорного Нижегородского гидроузла стоимостью 43,5 млрд руб. придется решать **премьеру Дмитрию Медведеву**. Объект необходим из-за обмеления Волги, которое делает убыточными грузоперевозки и грозит остановкой пассажирского речного сообщения. Однако против строительства выступают жители Балахны Нижегородской области, опасаящиеся нового подтопления территории. Местные власти пока блокируют проект, который уже далеко отклонился от первоначального графика.

Как стало известно “Ъ”, глава **Минтранса Евгений Дитрих** предложил вынести вопрос строительства Нижегородского гидроузла на премьеру **Дмитрия Медведева**, поскольку переговоры с муниципальными властями зашли в тупик. Об этом, по словам собеседников

“Ъ”, он заявил на прошедшем 1 июля проектно-комитете по комплексному плану модернизации инфраструктуры.

Гидроузел стоимостью 43,5 млрд руб. должен решить проблему обмеления Волги на участке между Городцом и Нижним Новгородом, из-за чего судоходные и круизные компании терпят убытки. Планируется построить компактное водохранилище руслового типа. Зона затопления от создаваемого водохранилища займет 9,6 кв. км. Срок реализации — 2018–2021 годы. Нижегородские экологи и общественники выступают против строительства гидроузла, опасаясь подтопления территорий Балахнинского района и Городецкой дубравы (см. «Ъ-Приволжье» от 20 марта). Соответствующую петицию к президенту и правительству РФ в интернете подписали почти 125 тыс. человек.

Муниципальные власти не согласовали документацию по планировке территорий, что необходимо для одобрения проекта гидроузла в Главгосэкспертизе (ГГЭ). Источники “Ъ” отмечают, что проблема именно в позиции местных властей, тогда как администрация области поддерживает проект. По данным “Ъ”, теперь **Минтранс** допускает заморозку проекта с тем, чтобы направить средства на другие объекты.

В **Минтрансе** отказались от комментариев. Представитель вице-премьера Максима Акимова сообщил “Ъ”, что встреча с Дмитрием Медведевым пока не состоялась, **Минтранс** готовит соответствующий доклад. 26 июня замглавы **Минтранса**, глава **Росморречфлота Юрий Цветков** говорил журналистам, что проектную документацию по гидроузлу планируется передать в ГГЭ в июле. В **Росморречфлоте** “Ъ” уточнили, что реализация проекта идет, агентство готовит документы для подачи в ГГЭ.

При этом уже сейчас проект вышел далеко за первоначально заявленные сроки. Глава Аналитического центра при правительстве Владислав Онищенко на заседании комитета 1 июля предупредил: с учетом планов заключить контракт на строительство к августу 2020 года и продолжительности стройки в пять лет проект сдвигается за 2024 год. Это означает, что рост пропускной способности на 36,6 млн тонн в год, который планируется в результате ввода гидроузла, не будет достигнут, что потребует правки федерального проекта «Внутренние водные пути».

Противники строительства гидроузла уверены, что оно ухудшит качество питьевой воды и санитарно-эпидемиологическую ситуацию, так как в зону подтопления попадут кладбища и скотомогильники, места промышленных отходов, коллекторы очистных сооружений и т. д. В том числе произойдет уничтожение памятника природы регионального значения «Дубрава у города Городца». При этом, по данным “Ъ”, расширенное заседание научного совета РАН «Водные ресурсы суши» от 28 мая пришло к выводу, что значительного вреда здоровью населения не произойдет, как и ухудшения качества питьевой воды и нарушения экосистемы «Дубравы у Городца».

Уже сейчас Балахна частично подтоплена: по данным источника “Ъ”, близкого к проектанту, речь идет о 28 кв. км из 51 кв. км территории города. В стоимость гидроузла заложены 3 млрд руб. на защитные мероприятия, которые в том числе позволят минимизировать новое подтопление (рост в пределах 5%). Но местные власти требовали дополнительного финансирования в 15 млрд руб., чтобы резко улучшить ситуацию в районе. На проектно-комитете, по словам собеседников “Ъ”, **Евгений Дитрих** упоминал о дополнительных 5,5 млрд руб.

В судоходном сообществе говорят, что без строительства Нижегородского гидроузла невозможно развитие судоходства в европейской части России, поскольку фактически сейчас Волга поделена на две части. Президент Российской палаты судоходства Алексей Клявин подчеркивает, что «это слабое звено единой глубоководной системы, которое не дает ей работать», эффективность перевозки и рентабельность стремятся к нулю, компании терпят колоссальные убытки. Совладелец и гендиректор «Водохода» Ришат Багаутдинов говорил в конце июня на всероссийском «Водном конгрессе», что в случае отказа от проекта половина городов РФ будет отсечена от судоходов. Говоря о

пассажиры перевозках, он отметил, что останутся маршруты Москва—Петербург и исчезнут перевозки в Казань, Пермь, Волгоград, Самару, Нижний Новгород.

Источник “Ъ” в отрасли напоминает, что в маловодные 2014 и 2015 годы на лимитирующем участке «все стояло»: приходилось высаживать пассажиров и перевозить их на автобусах. Сами путешественники начали сдавать билеты и отказываться от туров, рассказывает он. Сейчас ситуация не лучше: глубина лимитирующего участка — 2,4 м, а 3 м достигает только раз в неделю на три часа, и, поскольку в приоритете проход пассажирских судов, грузовой флот стоит в очереди неделями. Другой источник “Ъ” говорит, что для преодоления участка компания может перегрузить груз на второе судно, в таком случае дополнительные затраты составляют 200 руб. на тонну, но не у всех есть такое количество судов. Собеседники “Ъ” рассказывают, что чаще всего суда просто нагружают на меньшую осадку, они идут с половинной загрузкой, и рентабельность каждого рейса нулевая или отрицательная: «Мы просто каждый раз надеемся, что в следующем году водность будет выше».

Грузопоток через Городецкий гидроузел упал по сравнению с 2005 годом вдвое, до 5 млн тонн, говорила проректор ГУМРФ имени Макарова (проводил экономическую оценку проекта) Татьяна Пантина на «Водном конгрессе». По ее словам, простои в ожидании воды составляют от 20 до 34 суток для грузового судна, для пассажирского меньше, так как они в приоритете. При этом, по консервативным прогнозам, если построить Нижегородский гидроузел, грузопоток на участке к 2030 году может вырасти до 21,5 млн тонн, а турпоток — вдвое.

<https://www.kommersant.ru/doc/4024800>

РБК; АЛЕКСАНДРА ПОСЫПКИНА, ГАЛИНА КАЗАКУЛОВА; 2019.07.08; ОПЕРАТОР «ПЛАТОНА» ПОПРОСИЛ Р22 МЛРД НА МОНИТОРИНГ САНКЦИОННЫХ ГРУЗОВ; КОМПАНИЯ ИГОРЯ РОТЕНБЕРГА И «РОСТЕХА», КОТОРАЯ ПЛАНИРУЕТ СТАТЬ ОПЕРАТОРОМ СИСТЕМЫ МОНИТОРИНГА САНКЦИОННЫХ ГРУЗОВ, ОЦЕНИЛА ЭТИ РАБОТЫ ПОЧТИ В Р22 МЛРД. ПЕРЕВОЗЧИКАМ УСЛУГА ОБОЙДЕТСЯ В Р300 В СУТКИ — ПЛАТУ БУДЕТ ПОЛУЧАТЬ ГОСУДАРСТВО

Суть проекта

На создание системы мониторинга транзита санкционных грузов через Россию государство может выделить 21,8 млрд руб., следует из проекта концессионного соглашения между правительством и компанией Центр развития цифровых платформ. Копия документа есть в распоряжении РБК, ее подлинность подтвердили два собеседника, знакомые с ходом реализации проекта. Представитель Минтранса сообщил РБК, что министерство направило в правительство проект подобного концессионного соглашения.

Система создается по указу президента № 290, который вступил в силу 1 июля 2019 года. Согласно документу, перевозчики смогут транспортировать санкционные грузы транзитом через Россию в третьи страны при условии использования электронных навигационных пломб. Мониторинг таких грузов будет осуществляться с помощью системы отслеживания перевозок, однако оператор этой системы пока не выбран.

В проекте концессионного соглашения говорится, что стоимость пломбы должна составлять 300 руб. в сутки.

Впервые электронные пломбы начали устанавливать на идущих через Россию грузовиках и вагонах весной 2016 года, после того как было введено продовольственное эмбарго в отношении стран Евросоюза, США и некоторых других государств, поддержавших антироссийские санкции. Однако до сих пор они использовались только при транзите грузов с Украины в Киргизию и Казахстан. Применение пломб должно гарантированно подтверждать факт неразгрузки транспортного средства при его транзите — система в режиме реального времени транслирует информацию о состоянии запорно-

пломбировочного устройства, географическом положении груза, целостности пломбы или факте ее вскрытия.

Как пояснил РБК представитель пресс-службы **Минтранса**, тестирование системы проводилось в течение года. «На основании этого она была доработана и к 1 июля 2019 года в соответствии с указом президента была полностью готова к запуску на 30 запланированных пунктах пропуска — 20 автомобильных и десяти железнодорожных — через государственную границу», — отметил представитель ведомства. В полной мере отработано взаимодействие с ФТС России, создан необходимый запас пломб, проведено обучение сотрудников ФТС, **Ространнадзора** и ОАО «РЖД» для работы с системой, добавил он.

Участники проекта

Центр развития цифровых платформ был зарегистрирован в августе 2018 года и специализируется на разработке компьютерного программного обеспечения. Компания на 100% принадлежит «РТ-Инвест Транспортные системы» (РТИТС). Владельцами последней, в свою очередь, являются сын бизнесмена Аркадия Ротенберга Игорь и госкорпорация «Ростех». РТИТС является оператором работающей с 2015 года системы взимания платы с большегрузных автомобилей «**Платон**», а также претендует на роль единого исполнителя работ по установке и обслуживанию дорожных камер.

Как пояснил РБК представитель **Минтранса**, в ведомстве считают целесообразным закрепить функции оператора новой системы за Центром развития цифровых платформ. «Использование уже существующей контрольной и информационной инфраструктуры системы «**Платон**», которая эффективно работает на протяжении трех лет на всей территории России, позволит обрабатывать большие объемы данных, обеспечить юридическую значимость информации о транзитных перевозках», — сказал он.

Соглашение предполагается заключить на десять лет. РТИТС не будет получать деньги с перевозчиков за транзит, все средства будут перечисляться в федеральный бюджет. Из средств, которые, как рассчитывает РТИТС, ее «дочке» выделит государство, 2 млрд руб. должны пойти на компенсацию инвестиционных затрат, еще чуть меньше 20 млрд руб. — на компенсацию эксплуатационных затрат. Согласно проекту соглашения государство в лице **Минтранса** должно безвозмездно предоставить исполнителю помещения на территории таможенных постов для размещения сотрудников, которые будут оформлять и устанавливать пломбы на грузы.

По словам собеседника РБК, знакомого с ходом реализации проекта, затраты оператора системы предполагают закупку или производство необходимого количества пломб, доработку ИТ-системы, а также оборудование офисов на таможенных пунктах (обустройство помещений и рекрутинг) — последнее требует наибольших затрат.

Представители РТИТС и «Ростеха» не ответили на запрос РБК на момент публикации материала.

Кто еще хочет заниматься пломбами

«Система, представленная РТИТС, успешно прошла тестирование и готова к эксплуатации. Однако буквально накануне вступления в силу указа президента правительство получило письмо от АО «ГЛОНАСС», которое до этого момента официально не изъявляло желания участвовать в проекте», — рассказал собеседник РБК, знакомый с ходом реализации указа, разрешающего транзит санкционных грузов.

По его словам, теперь правительство должно рассмотреть также кандидатуру АО «ГЛОНАСС» в качестве оператора системы, ознакомиться с предложениями компании и только после этого выбрать исполнителя.

Как пояснила РБК заместитель гендиректора АО «ГЛОНАСС» Александра Аронова, компания реализовывала систему контроля за автомобильными и железнодорожными перевозками грузов с 2016 по 1 июля 2019 года, и направила в правительство информацию о результатах ее работы. «В данном отчете указывалось в том числе, что существующая

система готова к дальнейшей эксплуатации и может быть переиспользована для реализации указа. Если концессия как модель его реализации будет принята уполномоченными органами, АО «ГЛОНАСС» готово выйти с соответствующим предложением», — сказала она.

Стоимость пломб при транзите с Украины в Казахстан и Киргизию составляла 960 руб. АО «ГЛОНАСС» рассчитало свои затраты, исходя из тарифа в 300 руб. за пломбу в сутки, сказала Аронова. «При таком тарифе окупаемость эксплуатации системы (включая пломбы) также можно будет обеспечить без затрат из федерального бюджета, но при наличии (поддержании) определенного уровня грузопотока и предоставлении оператору возможности оказания платных дополнительных услуг, в которых заинтересованы перевозчики, грузоотправители и грузополучатели», — отметила она. Среди таких услуг — контроль за температурой в контейнере при перевозке скоропортящихся товаров.

В воскресенье, 7 июля, **министр транспорта Евгений Дитрих** заявил журналистам, что транзит грузов, подпадающих под действие принятых российскими властями ограничительных мер, смогут отслеживать несколько операторов. «На сегодняшний момент подготовлен проект временного регламента, временного порядка, который допускает возможность для нескольких операторов участвовать в этой работе. Временный регламент будет действовать пока его не отменят. Специальных сроков внутри него не обозначено», — передает ТАСС слова министра.

Перспективы проекта

Сборы с перевозчиков, по оценке, составят 3,8 млрд руб. за десять лет, что позволит компенсировать 18% затрат на создание и эксплуатацию системы, говорится в проекте соглашения. При этом «совокупный экономический эффект» для государства оценочно составит 16,7 млрд руб. В расчете помимо прямой платы за пломбы учитываются поступление налогов и сборов в российский бюджет, увеличение объемов таможенных платежей, повышение «чистых доходов населения за счет создания новых рабочих мест» и другие факторы.

В **Минтрансе** рассказали, что до конца 2019 года за пломбы плата взиматься не будет. «Всем участникам перевозок можно будет комфортно начать работать с системой, а бизнесу и государству отладить все внутренние процессы», — сказал представитель ведомства.

По мнению гендиректора «INFOLine-Аналитики» Михаила Бурмистрова, тариф в размере 300 руб. в сутки экономически обоснован, необременителен для заказчиков и оптимален с учетом сохранения санкций в долгосрочной перспективе. «Транзит санкционной продукции через Россию — перспективная сфера, и объемы поставок будут расти, обеспечивая доход оператора этой системы. За счет электронных пломб процесс согласования перевозки станет автоматизированным и более удобным для отправителей и самих перевозчиков», — отметил эксперт.

https://www.rbc.ru/technology_and_media/08/07/2019/5d1f6d699a7947f5fc609686?from=from_main

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/technology/news/2019/07/08/806039-operator-platona>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ, ЕВГЕНИЯ ПЕРЦЕВА, АЛЕКСЕЙ ЗАБРОДИН, ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ; 2019.07.08; ШАССИ В НИКУДА: ЦЕНЫ НА АВИАБИЛЕТЫ С ПЕРЕСАДКАМИ В ГРУЗИЮ ПОДНЯЛИСЬ НА 13%; ДОБРАТЬСЯ В ТБИЛИСИ И ДРУГИЕ ГОРОДА РЕСПУБЛИКИ ТЕПЕРЬ МОЖНО ТОЛЬКО НА МАШИНЕ, ПОЕЗДЕ ЛИБО СТЫКОВОЧНЫМИ РЕЙСАМИ

Грузия пока не предприняла никаких попыток вернуть прямые перелеты из России. Прежде всего Тбилиси должен принести извинения Москве, заявил «Известиям» первый зампред комитета Совета Федерации по международным делам Владимир Джабаров. Он

подчеркнул, что восстановление авиасообщения не зависит от того, закончатся в республике антироссийские протесты или нет. 8 июля вступил в силу указ Владимира **Путина** о запрете прямых рейсов между РФ и Грузией. Цены на авиабилеты с пересадками в эту страну уже поднялись на 13%, но рост может достигнуть и 50%, говорят эксперты. Средний чек на перелет туда-обратно вырос с 15,8 тыс. до 17,9 тыс. рублей, рассказали «Известиям» в сервисе Biletix. По данным Aviasales, дорога в Тбилиси через Минск займет около 5,5 часа и обойдется в 12,9 тыс. рублей, через Стамбул — 10 часов и 19 тыс. рублей. Практически все российские туристы, отдохавшие в Грузии по путевкам, уже покинули страну. Путешественники, планировавшие провести там отпуск, чаще всего выбирают отечественные курорты, Турцию, Болгарию, Тунис и Кипр.

Вывезли всех

8 июля прекращены прямые перелеты между Россией и Грузией. Добраться в Тбилиси и другие города республики теперь можно только на автомобиле, по железной дороге либо стыковочными авиарейсами — например, через Баку, Ереван, Минск или Стамбул.

Запрет на перелеты был введен указом президента РФ 21 июня в связи с антироссийскими выступлениями в Тбилиси. На тот момент в Грузии, по данным министра транспорта **Евгения Дитриха**, оставались порядка 54 тыс. россиян. Из них 5 тыс. отдыхали по путевкам. 1,5 тыс. — должны были вернуться на родину до 8 июля, остальные — уже после этой даты, ранее сообщал Ростуризм. На момент публикации ведомство не смогло предоставить «Известиям» актуальной информации.

Эти данные отражают лишь около 10% реального потока. 90% — туристы, путешествующие самостоятельно, говорил «Известиям» глава агентства Infomost Борис Рыбак. По некоторым сведениям, только «**Аэрофлот**» продал порядка 36 тыс. билетов в Грузию с вылетом до конца года.

Сейчас практически все россияне, отдохавшие в этой стране по путевкам, покинули ее и проблем с вывозом не возникло, сообщил «Известиям» вице-президент Российского союза туристической индустрии (РСТ) Юрий Барзыкин.

— В основном были туры и индивидуальные путешествия, которые заканчивались до 8 июля. Тем, у кого поездка завершалась после этой даты, было предложено поменять билеты и вылететь домой раньше, — сказал он.

Вице-президент Ассоциации туроператоров России (АТОР) Дмитрий Горин подтвердил «Известиям», что с 21 июня компании прекратили продажи путевок в Грузию. За туры на даты после 8 июля клиентам вернули деньги либо перебронировали другие направления — Турцию, Болгарию, Кипр, Тунис и российские курорты, уточнил он.

В частности, в S7 готовы переоформить проездные документы на такие направления, как Ереван, Владикавказ или Сочи, пояснил «Известиям» представитель авиакомпании. По его словам, 80% пассажиров уже воспользовались предложенными возможностями и в большинстве случаев оформили возврат билета. Аналогичная программа по возврату денег и обмену билетов сейчас действует в «**Аэрофлоте**», сообщили в пресс-службе компании.

Впрочем, как рассказали «Известиям» в Общероссийском объединении пассажиров (ООП), у некоторых россиян возникали проблемы с получением средств за ранее купленные билеты по «невозвратному» тарифу. Он подразумевает, что денег пассажир в случае отказа от перевозки не получит, но есть возможность вернуть средства, если рейс отменен не по его вине. 2 июня ООП даже написало письмо на имя главы **Минтранса Евгения Дитриха** (есть у «Известий»). Сейчас, по словам главы объединения Ильи Зотова, ситуация нормализовалась — людям, которые обращались в ООП, вернули деньги за перелет.

Непрямой дорогой

В Грузию летали шесть отечественных перевозчиков — «**Аэрофлот**», «Уральские авиалинии», «Победа», S7, Red Wings и Smartavia, а также два грузинских — Georgian

Airways и MyWay. Эти компании осуществляли прямые рейсы в Тбилиси, Батуми и Кутаиси. Теперь долететь туда можно только с пересадкой.

Самый простой вариант для российских перевозчиков — увеличить число рейсов в Ереван, чтобы те, кто хочет попасть в Грузию, добирались через Армению, считает эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Андрей Крамаренко.

— С Азербайджаном у России нет договора об «открытом небе». Поэтому там есть ограничение по частотам, и все они, как минимум на Баку, уже выбраны, — сказал он «Известиям». — Не думаю, что Belavia или Turkish Airlines смогут серьезно заработать на российских туристах — лететь через Минск и Стамбул неудобно.

По данным Aviasales, транзитный перелет в Тбилиси через Минск займет в среднем около 5,5 часа и обойдется в 12,9 тыс. рублей. Добираться с пересадкой в Стамбуле придется до 10 часов, а билеты будут стоить в среднем 19 тыс. рублей.

В авиакомпании Belavia, которую некоторые аналитики называли основным выгодоприобретателем от прекращения авиасообщения с Грузией, «Известиям» сказали, что не планируют увеличивать количество рейсов в эту республику.

Наши авиакомпании, по словам Андрея Крамаренко, легко смогут перебросить освободившиеся борты с грузинских направлений на внутрироссийские. Источник «Известий» в авиаотрасли подтвердил, что отечественные перевозчики намерены увеличить количество рейсов внутри РФ. Об этом сказали и в пресс-службе S7.

— Высвободившиеся емкости перераспределяются в пользу внутренних рейсов по южным направлениям, — сказали «Известиям» в авиакомпании.

В «Победе», «Уральских авиалиниях», Red Wings и Smartavia не смогли прокомментировать ситуацию. Georgian Airways и MyWay не ответили на запрос «Известий» о том, начался ли возврат денег за билеты и на какие направления они планируют переориентироваться.

При этом 7 июля стало известно, что Georgian Airways планирует сохранить рейс из Тбилиси в Москву, несмотря на запрет авиасообщения. Как заявила заместитель коммерческого директора авиакомпании Тамуна Тандашвили, летать будут дважды в день транзитом через Ереван — пассажирам не придется покидать самолет и перевозить багаж.

«Это может быть законно, если Georgian Airways будут менять код авиакомпании на армянские авиалинии по прилету в Ереван и уже оттуда лететь в Москву как армянская авиакомпания», — сказал «Известиям» источник, близкий к российским авиавластям. В противном случае такой перелёт невозможен, добавил он.

В **Минтрансе** не предоставили «Известиям» информацию о количестве отмененных прямых рейсов из России. Ведомство предварительно оценило потери авиакомпаний от прекращения сообщения с Грузией в 3 млрд рублей. Вице-премьер **Максим Акимов** ранее заявлял, что Росавиация согласовывает методологию подсчета прямых убытков перевозчиков. Получат ли они компенсации и в каком объеме, пока не известно.

Цена вопроса

Спрос на авиабилеты на грузинском направлении уже упал на 20–30%, рассказали «Известиям» в сервисах бронирования. Средний чек на авиабилеты туда-обратно, по данным Viletix, вырос на 13% — с 15,8 тыс. рублей до 17,9 тыс. рублей.

Путешественники из России всё еще интересуются полетами в Грузию, но спрос значительно снизился, подтвердили в Aviasales. С момента появления новостей об отмене прямого авиасообщения билеты подорожали в среднем на 2–3 тыс. рублей в одну сторону в зависимости от авиакомпании, добавил представитель сервиса Янис Дзенис. В «Гуту.ру» отметили, что большую часть — до 90% — купленных на июль билетов представляют прямые перелеты из Москвы в Тбилиси.

На грузинском направлении можно ждать повышения стоимости перелетов вплоть до 50%, сказал «Известиям» исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег

Пантелеев. По его мнению, это будет основным фактором, который заставит туристов отказаться от путешествия в эту страну.

— Если бы речь шла об увеличении цен на 10–15%, это укладывалось бы в обычный сезонный рост. Но скачок в 1,5 раза серьезно подорвет спрос, — добавил он.

Повышение стоимости перелета неизбежно для туристов, которые будут лететь с пересадкой разными авиакомпаниями, подтвердил аналитик «Финама» по транспорту Алексей Калачев. Однако если перевозчики смогут наладить стыковочные маршруты, то цена сильно не изменится, полагает он.

Ощутили нехватку

Потери грузинской экономики в связи с остановкой прямого авиасообщения между странами основатель Федерации гостиниц и ресторанов Грузии Шалва Алавердашвили ранее оценивал в 2,1 млрд лари (около \$750 млн) за летний сезон.

Тбилиси и другие города страны уже ощутили нехватку российских туристов, сказал «Известиям» грузинский депутат Георгий Ломия. Очевидно, что это негативно скажется на экономике республики в ближайшем будущем, считает он.

— А ведь наши отношения потихоньку начинали налаживаться, — отметил депутат.

Георгий Ломия добавил, что одним из элементов возобновления диалога могут стать неформальные межпарламентские контакты.

Впрочем, если грузины хотят восстановить авиасообщение, они должны в первую очередь извиниться. Об этом «Известиям» заявил первый зампред комитета Совета Федерации по международным делам Владимир Джабаров.

— Первое условие: президент Грузии Саломе Зурабишвили должна принести извинения России за то, что оскорбила нашу страну, обвинив во вмешательстве. Москва даже косвенно не имела отношения к происходящему в Грузии, — подчеркнул сенатор. —

Второе условие: грузинам следует начать переговоры со своими соседями из Абхазии и Южной Осетии. И самое главное — Тбилиси следует не на словах, а на деле обеспечить безопасность российских граждан. Пока никаких практических шагов от Грузии по этим направлениям мы не видим.

При этом политик подчеркнул: восстановление авиасообщения не зависит от того, закончатся протесты в Тбилиси или нет. Даже если внешний протест сойдет на нет, сам кризисный маховик еще долго будет вертеться.

Вряд ли стоит ожидать, что запрет на полеты снимут до окончания года. Пока никаких подвижек со стороны грузинских властей нет, ранее говорил «Известиям» Юрий Барзыкин. А пресс-секретарь президента Дмитрий Песков отмечал, что запрет на авиарейсы в Грузию будет действовать, пока там не снимут угрозы для российских граждан.

<https://iz.ru/896575/aleksandr-volobuev-evgeniia-pertceva-aleksei-zabrodin-elnar-bainazarov/shassi-v-nikuda-tceny-na-aviabilety-s-peresadkami-v-gruziiu-podnialis>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.07; ЗАПРЕТ АВИАСООБЩЕНИЯ МЕЖДУ РФ И ГРУЗИЕЙ ОБОЙДЕТСЯ АВИАКОМПАНИЯМ В 3 МЛРД РУБЛЕЙ

Решение России о запрете полетов в Грузию с 8 июля обойдется авиакомпаниям примерно в 3 млрд рублей убытков, сообщил **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** журналистам в воскресенье.

«Сейчас расчеты производятся. Предварительно мы оценивали эту сумму, предварительно, очень предварительно, в районе около 3 млрд рублей», - сообщил **Дитрих**.

В эту сумму, по его словам, входят прямые убытки и часть упущенной выгоды. «Компании, с учетом объема возвращенных билетов, сейчас занимаются тем, что эти суммы уточняют и пересчитывают. Я думаю, что к концу будущей недели такого рода расчеты будут представлены», - отметил **Дитрих**.

Министр также сообщил, что из 54 тысяч российских туристов в Грузии остается порядка 4,5 тысяч тех, кто не сдал билеты и не обменял их на более ранние даты. «Вполне возможно, это те, кто решил остаться и выехать другим видом транспорта. На всякий случай мы готовим на 8 июля и на неделю с этой даты дополнительные средства для того, чтобы вывезти тех, кто может захотеть вернуться в Россию в эти даты», - пояснил он.

Дитрих уточнил, что вывозить туристов предполагается не через аэропорты Грузии, а через близлежащие авиаузлы других стран.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6639666>

ПРАЙМ; 2019.07.07; ОКОЛО 4,5 ТЫС РОССИЯН В ГРУЗИИ НЕ СТАЛИ СДАВАТЬ ИЛИ МЕНЯТЬ БИЛЕТЫ НА РАННИЙ ВЫЛЕТ - ДИТРИХ

В Грузии остается около 4,5 тысяч российских туристов, которые не проявили желания сдать или обменять билеты на более ранние вылеты до запрета полетов, сообщил журналистам **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

Последние авиарейсы между Россией и Грузией состоятся 7 июля. С 8 июля авиасообщение между странами прекращается. Пассажиры, купившие билеты российских авиакомпаний на 8 июля или более позднюю дату, могут без доплат и штрафных санкций вернуть за них деньги либо переоформить перелет на другие направления.

«Около 54 тысяч человек было там (в Грузии — ред.) наших туристов. С каждым проведена необходимая работа. Сейчас наши оценки показывают, что осталось из тех, кто не сдал билеты, не обменял их на более раннее время, около 4,5 тысяч человек, которые никаким образом не проявили своего желания сдать билеты, улететь раньше», — сообщил **Дитрих** в воскресенье.

Он допустил, что, возможно, это те, кто решил остаться и выехать другим видом транспорта.

https://1prime.ru/state_regulation/20190707/830138758.html

ПРАЙМ; 2019.07.07; АВИАКОМПАНИИ РФ И ЧЕХИИ ЛЕТАЮТ МЕЖДУ СТРАНАМИ В ПРЕЖНИХ ОБЪЕМАХ

Авиакомпании России и Чехии выполняют полеты между странами в прежних объемах, сообщил журналистам **министр транспорта РФ Евгений**

«В прежних. Там три авиакомпании наши летают. Одна чешская. Летают в тех объемах, которые были до начала всех переговоров», — сообщил **Дитрих** в воскресенье на вопрос, сохраняется ли авиасообщение с Чехией в прежних объемах и после 7 июля. ***

Представитель чешского **минтранса** Франтишек Йемелка позднее в этот же день сообщил РИА Новости, что министерства транспорта Чехии и РФ договорились о сохранении нынешнего состояния и масштаба авиасообщения между обеими странами и до конца лета продолжат переговоры для обсуждения дальнейшего сотрудничества.

<https://1prime.ru/transport/20190707/830138787.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.07.07; В МИНТРАНСЕ РАССКАЗАЛИ О ПЕРЕГОВОРАХ С ЧЕХИЕЙ О ДАЛЬНЕЙШИХ ПОЛЕТАХ

Минтранс России планирует провести переговоры с Чехией о дальнейших полетах между странами до сентября 2019 года, сообщил журналистам **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

Минтранс РФ 4 июля сообщал, что Россия предложила перенести окончательное решение о формате дальнейшего сотрудничества в области авиасообщения на сентябрь. Представитель чешского **минтранса** Франтишек Йемелка позднее в этот же день сообщил РИА Новости, что министерства транспорта Чехии и РФ договорились о сохранении

нынешнего состояния и масштаба авиасообщения между обеими странами и до конца лета продолжат переговоры для обсуждения дальнейшего сотрудничества.

«Сентября ждать не будем. Диалог с чешскими коллегами будем продолжать постоянно, чтобы не было каких-то экстренных ситуаций», - сообщил **Дитрих** в воскресенье.

<https://ria.ru/20190707/1556290866.html>

ПРАЙМ; 2019.07.07; ЕДИНЫЙ ОПЕРАТОР ДЛЯ КОНТРОЛЯ ТРАНЗИТА ЧЕРЕЗ РФ САНКЦИОННЫХ ГРУЗОВ ПОКА НЕ ВЫБРАН - ДИТРИХ

Единый оператор для пломбирования и контроля при перевозке санкционных грузов транзитом через территорию России пока не выбран и этим могут заниматься несколько компаний, сообщил журналистам **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

Ранее был опубликован указ президента РФ, согласно которому с 1 июля российские и международные перевозчики смогут осуществлять транзит санкционных грузов через Россию при условии прослеживаемости с применением пломб, функционирующих на основе системы ГЛОНАСС.

«К сожалению, на сегодняшний момент решения о том, чтобы назначить оператора единственным исполнителем этой услуги, не принято. В апреле в правительство внесены соответствующие проекту постановления распоряжения. На сегодняшний момент подготовлен проект временного регламента, временного порядка, который допускает возможность нескольких операторов участвовать в этой работе», — рассказал **Дитрих**.

Временный регламент будет действовать, пока его не отменят. «Специальных сроков внутри него не обозначено», — добавил министр.

Он также сообщил, что **Минтранс** предлагал оператора, который подготовил все необходимые средства пломбирования: развернул все свои мощности для осуществления такого пломбирования на 20 пунктах пропуска и контрольно-пропускных пунктах.

https://1prime.ru/state_regulation/20190707/830138796.html

ИНТЕРФАКС; 2019.07.07; ЭЛЕКТРОННУЮ ПЛОМБИРОВКУ ТРАНЗИТА ЧЕРЕЗ РФ САНКЦИОННЫХ ГРУЗОВ ВРЕМЕННО СМОГУТ ОСУЩЕСТВЛЯТЬ НЕСКОЛЬКО ОПЕРАТОРОВ

Правительство России подготовило проект временного регламента, по которому пломбировку транзита через Россию санкционных грузов смогут осуществлять несколько операторов, сообщил журналистам в воскресенье **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**, отметив, что предлагался единый оператор, начавший тестирование.

«Тема довольно сложная, с учетом того, что нами предлагался оператор, который сейчас и подготовил все необходимые средства пломбирования - развернул все свои мощности для осуществления такого пломбирования на 20 пунктах пропуска и контрольно-пропускных пунктах», - пояснил **Дитрих**.

Министр отметил, что пока решение о назначении единого оператора для работы системы электронных пломб не принято.

«На сегодняшний момент подготовлен проект временного регламента, временного порядка, который допускает возможность нескольких операторов участвовать в этой работе. Временный регламент будет действовать пока его не отменят. Специальных сроков внутри него не обозначено», - пояснил глава **Минтранса**.

Оператором, проводившим тестовый режим, выступил ООО «РТ-Инвест Транспортные системы» (РТИТС, оператор системы взимания платы с грузовиков «**Платон**»). Согласно данным системы «СПАРК-Интерфакс», владельцем 50% в РТИТС является АО «РТ-Инвест» (ранее сообщалось, что компания на 74,99% принадлежала ООО «Царицын Капитал», единственным владельцем которого являлся Андрей Шипелов, остальные 25,01% «РТ-Инвеста» - у ГК «Ростех» - при этом по данным на 26 февраля 2019 года

учредители не заявлены). Другими совладельцами РТИТС являются Игорь Ротенберг (23,5%), Андрей Шипелов (19%), Антон Замков (7,5%).

Как сообщалось, плата за наложение, снятие и постановку на контроль пломб при транзитных перевозках грузов через РФ, а также штрафы не будут взиматься первые шесть месяцев - для адаптации грузоперевозчиков.

С 1 июля российские и международные перевозчики могут осуществлять транзит «санкционных» грузов через Россию при условии использования электронных навигационных пломб. Такой режим установлен указом президента РФ от 24 июня. Мониторинг будет осуществляться с помощью системы отслеживания перевозок.

Минувшей осенью система электронных навигационных пломб была протестирована ФТС на территории стран ЕАЭС между Россией и Казахстаном.

ТАСС; 2019.07.07; В ПРИАМУРЬЕ СОСТЫКОВАЛИ ЭСТАФЕТНЫЕ ПОЕЗДА, ЗАПУЩЕННЫЕ В ЧЕСТЬ 45-ЛЕТИЯ БАМА

Стыковка эстафетных поездов, запущенных навстречу друг другу в честь 45-летия БАМа, состоялась в воскресенье в городе Тында Амурской области, сообщил ТАСС начальник ДВЖД Николай Маклыгин.

«Сегодня состоялась торжественная стыковка эстафетных поездов из Иркутска и Хабаровска в честь 45-летия БАМа. Они привезли более 600 почетных гостей в Тынду», - сказал Маклыгин. Он уточнил, всего в торжествах по случаю 45-летию БАМА приняло участие более 1200 гостей из разных городов страны.

«Мы рады приветствовать гостей и благодарны ветеранам БАМа, низкий им поклон наш за то, что они строили города, дороги, мосты. А мы со своей стороны - местные власти - будем делать все возможное, чтобы с честью пронести поднятое бамовцами знамя и вдохнуть второе дыхание в БАМ», - отметила мэр Тынды Марина Михайлова.

Отмечать юбилей БАМа в Тынду приехали помощник президента РФ - секретарь Государственного совета РФ **Игорь Левитин**, министр транспорта России **Евгений Дитрих**, генеральный директор ОАО «РЖД» Олег Белозеров, к которым присоединился губернатор Амурской области Василий Орлов. На привокзальной площади с их участием состоялся торжественный митинг.

«45 лет здесь работала практически вся страна, многие республики участвовали в строительстве, БАМ почти зеркально отражает то, что происходило в стране. 1974 год, начало стройки, - вся страна, вдохновленная идеей БАМа, переехала на Дальний Восток для того, чтобы осуществить очередной прорыв, совершить очередной подвиг», - напомнил Белозеров. «Мы видим, что сейчас здесь необходимо развитие, и это все заложено в наши программы, ближайшие пять лет мы потратим на то, чтобы развить социальную инфраструктуру до необходимого уровня», - пообещал он.

<https://tass.ru/v-strane/6638660>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АННА БОНДАРЕНКО; 2019.07.07; В ЯКУТИИ И НА КОЛЫМЕ ЗА 5 ЛЕТ МОДЕРНИЗИРУЮТ 16 АЭРОПОРТОВ

Во время совещания в Нерюнгри, где участвовали глава Якутии Айсен Николаев, помощник президента РФ **Игорь Левитин** и министр транспорта России **Евгений Дитрих**, было отмечено, что в рамках комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры РФ, до 2024 года должно быть реконструировано 16 северных аэропортов - 15 в Якутии и один в Магаданской области.

Как сообщает пресс-служба главы и правительства Республики Саха (Якутия), в этом году запланирована реконструкция аэропортов в Жиганске, Олекминске и Нерюнгри. Последний ждут самые масштабные работы: здесь восстановят взлетно-посадочную полосу и инфраструктуру. Стоимость модернизации - около 7,4 миллиарда рублей. Работы в Жиганске обойдутся в 1,2 миллиарда, Олекминске - 2,7 миллиарда рублей.

В прошлом году в рамках федеральной программы в республике были реконструированы три аэропорта - в Тикси, Саккырыре и Чокурдахе.

Пресс-служба напоминает, что вопрос реконструкции аэропортов в Якутске, Мирном и Нерюнгри, а также во всех северных районах Якутии, Айсен Николаев и **Евгений Дитрих** впервые обсудили год назад. Итогом встречи стало решение выделить приоритетные для республики аэропорты, чтобы включить их в государственную программу.

<https://rg.ru/2019/07/07/reg-dfo/v-iakutii-i-na-kolyme-za-5-let-moderniziruiut-16-aeroportov.html>

АМУР ИНФО; 2019.07.07; В ТЫНДЕ ВРУЧИЛИ ПАМЯТНЫЕ МЕДАЛИ ВЕТЕРАНАМ БАМА

Министр транспорта России Евгений Дитрих и генеральный директор ОАО «РЖД» Олег Белозеров вручили награды ветеранам Байкало-Амурской магистрали. Губернатор Амурской области Василий Орлов вручил благодарности и благодарственные письма работникам российских железных дорог.

«Давно не присутствовал в зале с такой атмосферой. Недаром говорят, что бамовцы – это отдельная категория людей, и это очень чувствуется сегодня. Мы очень гордимся вами, гордимся тем, что 1 500 километров путей БАМа и сама его столица находится на территории Амурской области. Отдельно хотелось поблагодарить руководство страны, **Министерство транспорта РФ** и компанию «РЖД» за огромную работу, которая проводится по расширению Байкало-Амурской магистрали и Транссиба. Сегодня Российские железные дороги – не только крупнейший налогоплательщик, но и крупный работодатель. Мы верим в перспективы развития Тынды и БАМа. Здесь продолжает развиваться социальная инфраструктура. Вчера был заложен первый камень ФОКа, строительство по программе «Газпром – детям». В этом году начинается капитальный ремонт Тындинской больницы. Из запланированных 200 миллионов рублей уже выделено 34 миллиона из областного бюджета. В течение нескольких лет ремонт завершится. Уже передан сертификат на строительство спортивной площадки на базе школы № 7 в Тынде», – сказал Василий Орлов.

<https://www.amur.info/news/2019/07/07/156525>

АМУР ИНФО; 2019.07.07; В ТЫНДЕ НАЧАЛОСЬ ПРАЗДНОВАНИЕ 45-ЛЕТИЯ С НАЧАЛА СТРОИТЕЛЬСТВА БАМА

В воскресенье, 7 июля, в северной столице Амурской области, городе Тында, начались торжественные мероприятия в честь 45-летия БАМа. На станцию прибыли эстафетные поезда из Хабаровска и Иркутска.

Затем состоялась встреча почетных гостей, помощника президента РФ – секретаря Государственного совета РФ Игоря **Левитина**, министра транспорта России **Евгения Дитриха** и генерального директора ОАО «РЖД» Олега Белозерова.

В сопровождении губернатора Амурской области Василия Орлова гости отправились на привокзальную площадь, где состоялся торжественный митинг.

«Приятно быть сегодня вместе с вами, с людьми, которые приехали сюда по комсомольским путевкам, по призыву армии, и остались здесь. Мы с вами помним, как все начиналось. Вы на западном участке, железнодорожные войска на восточном участке вместе проложили этот путь. Хочу поздравить вас с тем, что 45 лет мы вместе. Думаю, что та работа, которую вы сделали, достойна уважения», – сказал **Игорь Левитин**.

Со словами поздравления выступил генеральный директор ОАО «РЖД» Олег Белозеров. «45 лет здесь работала практически вся страна. Многие республики участвовали в строительстве. БАМ почти зеркально отражает то, что происходило в стране. 1974 год, начало стройки – вся страна, вдохновленная идеей БАМа, переехала на Дальний Восток для того, чтобы осуществить очередной прорыв, совершить очередной подвиг. Благодарю

всех, кто сегодня живет и трудится здесь, на БАМе. Вы сохраняете то наследие, которое построили ветераны. Мы видим, что сейчас здесь необходимо развитие, и это все заложено в наши программы. Ближайшие пять лет мы потратим на то, чтобы развить социальную инфраструктуру до необходимого уровня», – сказал Олег Белозеров.

В честь праздника губернатор Амурской области Василий Орлов вручил главе администрации Тынды сертификат на строительство спортивной площадки на базе школы № 7 в Тынде.

«Сегодня действительно предпринимаются серьезные усилия, чтобы увеличить пропускную способность БАМа и Транссиба. Это значит, что Байкало-Амурская магистраль и Тында будут развиваться. Вчера мы заложили первый камень в строительства ФОКа, который будет создан по программе «Газпром – детям». Сегодня вручаем сертификат на строительство спортплощадки. Мы рассчитываем на перспективу, на молодежь. А спортивные сооружения – это то, что нужно подрастающему поколению», – сказал губернатор Амурской области Василий Орлов.

После состоялось возложение цветов к памятнику героя Советского Союза Виктора Мирошниченко, созданному в память о героизме воинов-железнодорожников, проявленному на фронтах Великой Отечественной войны и на строительстве БАМа.

Как сообщает правительство Амурской области, по территории Приамурья проходит 1,5 тысячи километров магистрали. В населенных пунктах, расположенных в зоне БАМа, живут почти 18 тысяч человек.

<https://www.amur.info/news/2019/07/07/156519>

ВЕСТИ; 2019.07.07; БАМ ПРАЗДНУЕТ 45-ЛЕТИЕ

Легендарная Байкало-Амурская магистраль в эти дни празднует 45-летие. Отсчет ведется от постановления о строительстве - его в начале июля подписали ЦК КПСС и Совет министров СССР. В документе шла речь об участке дороги «Усть-Кут - Комсомольск-на-Амуре», который пролегает по северному берегу Байкала и через Амур - отсюда и название железной дороги. Как празднуют день рождения БАМа в Тынде?

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/803362/#>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.06; ГЛАВА МИНТРАНСА ПОСТАВИЛ ЗАДАЧУ КАРДИНАЛЬНО УЛУЧШИТЬ СИТУАЦИЮ С ВЫДАЧЕЙ БАГАЖА В «ШЕРЕМЕТЬЕВО» К 15 АВГУСТА

Ситуация с выдачей багажа в аэропорту «Шереметьево» должна быть стабилизирована к 15 августа, заявили в Минтрансе РФ.

«Этой проблеме было посвящено совещание, которое 6 июля провел министр транспорта Евгений Дитрих в аэропорту «Шереметьево», - сообщил «Интерфаксу» представитель ведомства.

По его словам, рассмотрены основные причины, из-за которых происходят сбои с багажом, намечены меры по улучшению ситуации.

«Министр отметил неполноценную проработку всех процессов при передаче функций по обработке багажа от «Аэрофлота» к компании «Шереметьево-Хендлинг». Недостаточно подробно была регламентирована часть технологических процессов, не на должном уровне организована работа с персоналом», - отметили в Минтрансе.

Для стабилизации ситуации ведется работа по перераспределению слотов для авиакомпаний, осуществляющих рейсы в «Шереметьево». Речь идет о пиковых нагрузках в период с 18:00 до 20:00.

«Перераспределяем слоты именно с этого периода времени. 4 рейса «Аэрофлота» перенаправляем из терминала D в другие терминалы. 4 рейса авиакомпании «Икар», 4 - «Северный ветер». Всего - 12 рейсов. Общее количество пассажиров, которые будут перераспределены - 1157 человек. Около 1200 мест багажа может быть обработано в

другое время, что снимет часть пиковых нагрузок», - заявил **Дитрих**, которого процитировал представитель **Минтранса**.

Кроме того, ведется перераспределение багажа в терминал Е. Это порядка 300 мест, проходящих не через терминал D.

Среди принимаемых мер - усиление подразделения по обработке трансферного багажа. Дополнительно добавлено около 30 звеньев этой системы. За счет такой меры экономия времени на обработку багажа составит от 10% до 15%.

Кроме того, добавили в **Минтрансе**, разработано семь мероприятий технического характера для оптимизации работы самой багажной системы - они проходят этап внедрения. За счет их реализации рост пропускной способности багажной системы составит порядка 17%. Ведется дополнительный набор персонала. Для полной комплектации штата в плане на прием на работу сейчас находится порядка 400 человек.

По словам **Дитриха**, до 10 июля «Шереметьево» проработает и представит утвержденный план мероприятий по стабилизации ситуации. «Локального улучшения ситуации мы ожидаем к концу июля, кардинального улучшения и стабилизации - до 15 августа», - заключил министр.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6637797>

<https://ria.ru/20190706/1556273651.html>

<https://www.kommersant.ru/doc/4024781>

<https://www.1tv.ru/news/2019-07-06/368140->

[v_aeroportu_sheremetievo_prohodit_soveschanie_s_glavoy_mintransa](#)

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/803300/>

https://tvzvezda.ru/news/vstrane_i_mire/content/2019761622-W5JZB.html

<https://www.tvc.ru/news/show/id/163814/>

<https://mir24.tv/news/16368157/mintrans-poruchil-sheremetievo-naladit-situaciyu-s-bagazhom-do-15-avgusta>

ПЕРВЫЙ КАНАЛ; АНТОН ВЕРНИЦКИЙ; 2019.07.06; К РЕШЕНИЮ ПРОБЛЕМ С БАГАЖОМ В ШЕРЕМЕТЬЕВЕ ПОДКЛЮЧИЛСЯ МИНТРАНС

Ситуация с выдачей багажа в столичном Шереметьево должна быть стабилизирована к середине августа — такое требование к аэропорту выдвинул **Минтранс**. Глава ведомства устроил руководству воздушной гавани разбор полетов.

Шереметьевский чемоданный кризис явно затянулся. Первые звонки прозвенели еще в конце мая. А сейчас вообще пора отпусков. Так что времени на поиск решений, как разгрести гору накопившихся проблем, менеджерам дано всего три дня.

Лотерея для прилетающих в эти дни в Шереметьево пассажиров: в какой из четырех терминалов этого крупнейшего аэропорта страны лучше попасть? Терминал В, отъехать от которого сложно из-за масштабного строительства вокруг — тысячи гастарбайтеров, перекопанные дороги и пробки. Или терминал D, где уже второй месяц проблемы с багажом — задерживают, теряют, не грузят в транзитные самолеты.

Если с масштабным строительством все более или менее ясно — без расширения инфраструктуры аэропорт просто задохнется, то с багажом ситуация непонятная настолько, что **министр транспорта** даже приехал выяснять все на месте ранним утром в субботу.

«Коллеги, доброе утро, если можно так выразиться в такой замечательный день. Должен с прискорбием отметить, обращаясь к руководству аэропорта, что нормальное, бесперебойное функционирование системы обработки багажа до сих пор наладить не удалось. Мне задают вопросы: при вылете из Шереметьева сдавать багаж или не надо? Может, лучше в ручную кладь все сдать? И мы говорим о том, что сейчас так работает

лучший аэропорт страны, победитель международных премий. Удивлен», — сказал **Евгений Дитрих**.

А как удивлены пассажиры! Вот реклама Шереметьева на его официальной странице, где среди достижений особо подчеркивается, что это «самый пунктуальный аэропорт». А в телевизионном рекламном ролике вообще сказано о «выдаче первого места багажа через 12 минут после постановки самолета под телетрап». Но это только реклама. На самом деле все не так.

Проблемы с багажом начались еще в июне. Тогда утверждалось, что виной всему начало туристического сезона, все поехали в отпуск. К июлю, мол, ситуация изменится. Не изменилась. Наоборот, случился новый коллапс. На этот раз, как оправдывались в Шереметьеве, причиной задержки выдачи багажа стал проливной дождь.

По жалобам пассажиров из-за задержки багажа заведено 38 административных дел, уволены топ-менеджеры, отвечающие за его обработку.

«Сотрудники, обслуживающие компанию, уволены, но это не самоцель. Удалось ли сделать выводы, наладить процессы? Сегодня специально пригласил «Аэрофлот», который осуществлял обработку багажа до передачи этой функции аэропорту «Шереметьево». Может быть, коллеги поделятся сегодня своими ноу-хау, как они это делали раньше, почему таких глобальных проблем не было», — сказал **министр транспорта Евгений Дитрих**.

Действительно, до конца прошлого года за багаж отвечал «Аэрофлот», но затем руководство Шереметьева передало эту функцию своей дочерней компании. Одной из причин задержек, по слухам, была нехватка грузчиков. Еще весной их активно набирали через специализированные сайты-поисковики рабочих мест. Но, судя по нашему сегодняшнему звонку, проблему решили.

Постепенно, судя по словам генерального директора аэропорта, будут решаться и проблемы с логистикой в терминале D, оказавшимся перегруженным транзитными пассажирами.

«Мы переводим рейсы из пиковых периодов из терминала D. Существенно это уменьшит трансферный пассажиропоток и разгрузит багажную систему», — сказал Михаил Василенко.

Тот самый пиковый период в Шереметьеве ежедневно с 18 до 20 по московскому времени. Именно в эти часы в столицу прилетает больше всего рейсов. Их будут перенаправлять из D в другие терминалы. Так что следите за расписанием. Благодаря этой мере уже сегодня большинство пассажиров ожидали багаж не более получаса.

<https://www.1tv.ru/news/2019-07-06/368155->

[k_resheniyu_problem_s_bagazhom_v_sheremetievu_podklyuchilsya_mintrans](#)

ВЕСТИ; 2019.07.06; ПРОБЛЕМЫ С БАГАЖОМ В ШЕРЕМЕТЬЕВО: СИСТЕМА НЕ СПРАВИЛАСЬ

Как обстоят дела с багажом в московском аэропорту Шереметьево, через который летает вся страна? Там побывал **министр транспорта Евгений Дитрих**.

Ранним утром в дирекции Шереметьево — экстренное совещание. В главном аэропорту страны снова случился багажный коллапс — сотни пассажиров не обнаружили своих чемоданов на ленте.

Совещание **министр транспорта Евгений Дитрих** начинает с жесткой критики. «Мне до смешного задают вопросы: при вылете из Шереметьево сдавать багаж или лучше в ручную кладь все взять? И мы говорим о том, что сейчас так работает лучший аэропорт страны, победитель международных премий! Удивлен», — отметил **Дитрих**.

О проблемах с получением багажа пассажиры начали сообщать еще в мае. Недавно — новый виток проблем: сотни чемоданов брошены в углу. Ждать их выдачи приходилось

часами. Транзитные пассажиры вынуждены были лететь налегке. Очереди на сдачу такие, что даже те, кто приехали заранее, на рейс опаздывали.

В Шереметьево проблему объясняли то грозой, то высоким туристическим сезоном. Между тем эксперты говорили о том, что управление багажными потоками как раз в мае перешло от компании «Аэрофлот» к дочернему предприятию Шереметьево.

«Я бы, наверное, назвал это неполной проработкой всех процессов при передаче функций по обработке багажа компанией «Аэрофлот» к компании «Шереметьево Хэндлинг», — сказал **Евгений Дитрих**.

«Да, компания изменилась, но и очень существенно вырос багаж», — заявил Михаил Василенко, гендиректор Шереметьево.

Транзитный поток в Шереметьево в этом году действительно увеличился на 25%. И система не справилась. Пять топ-менеджеров аэропорта, ответственные за доставку багажа, уже уволены, а проблему теперь будут решать комплексно. В первую очередь, упростят технологическую систему перевозки багажа, перераспределят потоки с перегруженного Шереметьево-D в другие терминалы аэропорта. Кроме того, с самых пиковых вечерних часов перенесут на другое время несколько рейсов «Аэрофлота», а заодно увеличат штат грузчиков.

«Дополнительно происходит набор персонала, порядка 400 человек — в плане на прием на работу», — подчеркнул **Евгений Дитрих**.

Полностью в штатном режиме багажная система должна заработать не позднее середины августа.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3165513>

ТАСС; ДАНИИЛ ШАБАШОВ; 2019.07.05; ПЕРВЫЙ ЗАМГЛАВЫ МИНТРАНСА: НАЦПРОЕКТ ПО БЕЗОПАСНЫМ ДОРОГАМ ПОЛНОСТЬЮ СБАЛАНСИРОВАН; ПЕРВЫЙ ЗАММИНИСТРА ТРАНСПОРТА РФ РАССКАЗАЛ, КАК НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ „БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ” ПОМОЖЕТ В РЕШЕНИИ НАБОЛЕВШИХ ПРОБЛЕМ

Тема российских дорог стала главной на прошедшем недавно Государственном совете. Президент обратил внимание на целый ряд болевых точек, существующих в этой области. О том, как национальный проект **„Безопасные и качественные автомобильные дороги”** поможет в решении наболевших проблем, в интервью порталу „Будущее России. Национальные проекты”, оператором которого является информационное агентство ТАСС, рассказал первый заместитель министра транспорта РФ **Иннокентий Алафинов**. — По оценке президента, „дорог высокого качества у нас, к сожалению, по-прежнему мало”. Федеральные трассы соответствует нормативам на 83%, но их на порядок меньше, чем дорог региональных. Из них признать качественными пока нельзя и половины. А что закладывается в понятие „норматива”, и будут ли дороги, строящиеся в рамках **нацпроектов**, такими, чтобы их не пришлось переделывать?

— Качественная дорога — это та, по которой можно передвигаться безопасно с разрешенной на ней скоростью.

Складывается это из ряда элементов. Это и отсутствие колейности, и определенный коэффициент сцепления верхнего слоя асфальта с шинами, и все, что связано с геометрией дороги, с ее окружением: обочины, съезды, освещение.

Речь в итоге не только о покрытии, а о комплексе мер.

В основном наши дороги из асфальтобетона, и его качеству уделяется особое внимание. В лабораториях РосдорНИИ созданы рецептуры, которые мы передаем регионам, и готовы помогать контролировать процесс. Соблюдении технологий — главное для получения качественного покрытия.

— Как тогда проконтролировать и „подтянуть” качество дорог по всей стране?

— В **нацпроекте** по „Безопасным и качественным автодорогам” предусмотрен переход на „длинные” контракты жизненного цикла, чтобы у подрядчиков были и необходимые экономические возможности, и стимул для обновления оборудования. Также в проекте заложено постоянное увеличение доли контрактов с применением наилучших технологий и материалов, по которым мы делаем сейчас отдельный реестр.

Кроме того, мы вводим тотальный инструментальный контроль не только при приемке работ, но и при диагностике. К примеру, одна спецлаборатория лазерного сканирования на базе автомобиля за день может проехать со сканированием 200-300 км. И любой регион, будь у него на то желание, может провести диагностику своих дорог достаточно быстро. Многие регионы эту работу уже начали.

Мы убеждаем регионы, что лучше один раз сделать инструментальную диагностику, а потом обновлять данные и работать с ними уже в электронном виде.

Все данные от регионов мы в итоге соберем в большую карту, увязанную с системой управления дорожными фондами, включающую все планы в различных разрезах. Вопрос здесь, в первую очередь, в желании самих регионов, а мы готовы это желание всячески поддерживать. Финансовые возможности у них есть: дорожный фонд на это направлять не только можно, но и нужно.

— А у самих подрядчиков есть возможность обновить технику, построить новые асфальтобетонные заводы (АБЗ), особенно в условиях подорожания импорта?

— Да, по установкам для АБЗ у нас пока недостаточно производителей, которые могли бы заместить импортных по качеству технологических процессов и техники. Мы говорим об этом абсолютно честно, но также говорим нашим производителям, что спрос на технику будет. И если у них она получится еще и дешевле, значит снизится и себестоимость работ. Плюс для подрядчиков в свою очередь есть программа лизинга дорожной техники у Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК).

— Есть ли риск, что без импортной техники **нацпроект** нельзя будет реализовать в полном объеме?

— С точки зрения номенклатуры и объемов дорожно-строительной техники проблем при реализации **нацпроекта** в дорожной отрасли точно не будет.

— Насколько серьезна проблема с невыходом подрядчиков на конкурсы, о которой говорят в ряде регионов?

— Причина таких явлений — либо в сговоре подрядчиков, которые пытаются давить на местную власть, либо в проблемах с ценообразованием в конкретном конкурсе. Но это отдельные случаи, системной проблемы пока нет. Однако с ценообразованием разбираться нужно, цена должна соответствовать текущему уровню цен на используемые работы и материалы.

— Важность обновления технологий прописана в **нацпроекте** напрямую. Уже в этом году должен быть создан реестр новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения. А к концу 2024 года обеспечено почти полное его использование. Какие это технологии?

— Отмечу, что работа по обновлению стандартов велась и ведется постоянно. Всегда что-то устаревает, появляются новые решения. К примеру, всего пять лет назад только обсуждали необходимость использования светодиодных светильников, а сегодня они — норма жизни.

В ближайший год мы планируем обновить 140 стандартов. Это стандарты на безопасность, на размещение рекламных конструкций, барьерных ограждений, на освещение и так далее.

Но этот процесс зависит не только от **Минтранса**, но и от Росстандарта, и от коллег в ЕАЭС.

Многое уже сделано, к примеру технический регламент по дорогам мы приняли первыми в ЕАЭС.

— Одна из таких новых технологий — система безбарьерной оплаты проезда по платным дорогам „свободный поток”. Когда она появится?

— Технические решения уже найдены. Сейчас у нас доработан пакет изменений в нормативно-правовые акты, в том числе в КоАП. Получено согласование в Главном государственно-правовом управлении при Президенте РФ. Будем просить Госдуму рассмотреть его в приоритетном порядке, чтобы успеть в осеннюю сессию принять поправки. Это нужно, чтобы увязать внедрение этой системы с вводом первых участков Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД), а затем — автотрассы Москва — Казань.

— Решено ли, по какой схеме будет реализован проект, будет ли это концессия с РТИТС (оператор системы сбора платы с грузовиков „Платон” ООО „РТ-Инвест Транспортные системы” — прим. ред.)?

— Пока рано говорить о конкретном исполнителе. Окончательно схема реализации будет определена до конца лета. Конкретные решения — за госкомпанией „Автодор”. А для **Минтранса** важен сам результат — запуск системы и привлечение участников, которые действительно имеют достаточно компетенций.

Отечественные технологии в этом вопросе конкурентоспособны на мировом уровне.

Напомню, что РТИТС выиграла международный конкурс по переводу на платную основу трассы в Индии, обойдя многие мировые компании.

— В России РТИТС подавали заявку на дальнейшее развитие системы автоматического весогабаритного контроля (**АСВГК**). Появление в качестве претендента и „Ростелекома” отложило эти планы. Когда будет выбран исполнитель?

— Мы сейчас анализируем обе заявки и готовим пакет документов, который требуется в соответствии с законом о концессионных соглашениях. Планируем в августе внести соответствующие предложения в правительство РФ. В целом по процедуре можно уложиться в двухмесячный срок на проведение и подведение итогов конкурса. Поэтому в сроки, предусмотренные **нацпроектом**, мы укладываемся.

— На проблему камер на дорогах обратил внимание уже и президент РФ **Владимир Путин**. В **нацпроекте** предусмотрена разработка методики их размещения. Поможет ли она решить спорные ситуации, когда камеры „прячут”, ставят сразу несколько в одном месте?

— Этот вопрос мы постоянно поднимали и работаем над ним совместно с МВД. Речь ведь, действительно, не столько о стационарных камерах. Меня, как и всех автолюбителей, волнуют места размещения камер — в первую очередь, передвижных. И, конечно, я понимаю раздражение водителей в тех случаях, когда камеры установлены не как мера борьбы за безопасность движения, а как ловушка.

Сам наблюдал ситуацию, когда на трассе стояло рядом четыре камеры. Такие ловушки даже ухудшают ситуацию. Кто-то едущий впереди вдруг замечает камеру в кустах, бьет по тормозам и создает опасную ситуацию. Особенно это опасно на трассах, где, казалось бы, нет никаких помех, и вдруг камера.

Как минимум **Минтранс** предлагает, что если есть передвижной пункт контроля скорости, то обязательно за 500-600 метров должен быть установлен предупреждающий знак. Ведь наша задача — не поймать за руку, а обеспечить безопасное движение с установленной на участке скоростью.

— Решит ли эту проблему наделение регионов обязанностью перечислять штрафы только в дорожный фонд, на конкретные участки?

— Когда начинали разбираться в ситуации с камерами, выяснилось, что в ряде регионов концессионные соглашения на установку камер фотовидеофиксации, по сути, убыточные. То есть собранные штрафы даже не покрывают выплат победителю регионального концессионного конкурса. И вместо того чтобы деньги, собранные с незаконноуполномоченных водителей, шли на ликвидацию тех же мест потенциальных ДТП, они уходят концессионерам.

Что касается камер на федеральных дорогах, то на сегодняшний день сложилась парадоксальная ситуация в законодательстве. Камеры, установленные на федеральные деньги на федеральных дорогах, фиксируют нарушителей и направляют документы в региональный ЦОДД региона. А для регионов в законодательстве не прописана возможность тратить деньги на рассылку почтовых уведомлений, поскольку камеры им не принадлежат.

С камерами связана и другая проблема — повальное завешивание номерных знаков. Здесь мы поддерживаем ужесточение законодательства по таким нарушениям.

И еще один очень важный вопрос — это невозможность взыскать штрафы с лиц, которые управляют автомобилями с иностранными номерами.

Если дисциплинированные крупные или международные перевозчики стараются соблюдать правила, то легковые автомобили с иностранными номерами или нечасто заезжающие к нам грузовики, по сути, получают индульгенцию. А это уже не только вопрос бытовой справедливости, но и самой неотвратимости наказания.

Но здесь необходимо комплексное решение. Ведь даже с ближайшими соседями обмен информацией по этой линии не налажен. Не в рамках компетенций **Минтранса** вводить какие-то ограничения, но коллеги из МВД и ФТС России эту работу начали, планируют создавать единую базу нарушителей.

Приведу в пример систему, применяемую в аэропортах. В случае какого-либо просроченного, неоплаченного штрафа границу нельзя пересечь, пока штраф не будет погашен. Человек, который приехал к нам в гости и не оплачивает штрафы, не должен обладать большими правами, чем мы с вами.

— Решение каких еще вопросов, проблем в дорожной отрасли поможет выполнить **нацпроект**? Насколько, к примеру, критична озвученная президентом ситуация с заведомым занижением цен в ущерб качеству?

— Да, по этому вопросу мы всегда спорили с ФАС России. У нас разные позиции по тому, что правильной в дорожном хозяйстве — проводить аукционы или конкурсы.

Сейчас фактически главный критерий конкурсов — это цена, выигрывает наименьшая.

Но ФАС будет разбирать ситуацию на предмет антидемпинговых мер только при падении цены на 25%.

А сегодня, в условиях нереалистичного индексного ценообразования, если участник снижает цену больше чем на 10%, то от него уже надо требовать обоснования, за счет чего это происходит, не собирается ли он сэкономить на качестве. Мы предложили ввести „лестницу” компетенций, чтобы к большим контрактам могли подойти только подрядчики, у которых уже есть подтвержденный опыт, а не только желание получить контракт и попытаться его перепродать.

— Разве не решит эту проблему внедрение контрактов жизненного цикла (КЖЦ)?

— У КЖЦ есть особенность. Есть долгосрочные контракты в целом на текущее содержание дорог, а есть точечный необходимый ремонт, который надо разыгрывать на отдельном конкурсе. Кто-то его сделает и уйдет. На Госсовете мы предложили, чтобы там, где есть долгосрочный контракт, можно было разрешить проводить ремонт без конкурса. Ведь методика определения цен понятна, а у дороги тогда будет один ответственный.

— Госдума сейчас рассматривает корректировки бюджета на 2019 год, в частности — увеличение федерального дорожного фонда на 30 млрд рублей. На что потребовались эти деньги, что-то не предусмотрели в **нацпроектах**?

— Всю сумму планируем направить субъектам РФ на реализацию задач, связанных с выполнением отдельных поручений президента, правительства РФ, ускорение отдельных капремонтных, поддержку региональных проектов государственно-частного партнерства. Туда входят такие крупные проекты как мост в Новосибирске, восточный выход из Уфы и другие. Где-то обеспечим ускоренное строительство, где-то отремонтируем аварийные

объекты. К примеру, путепровод в Амурской области, который в прошлом году обрушился на главный путь Транссибирской магистрали.

— На Госсовете была поднята тема программы ремонта аварийных мостов, но было отмечено, что средств на нее пока найти не удастся. Сколько необходимо и почему **Минтранс** ее предложил?

— Пока эта программа у нас в разработке. На полный перечень объектов по региональной и муниципальной сети в аварийном и предаварийном состоянии требуется около 300 млрд рублей до 2024 года, это примерно 3,5 тыс. объектов.

Проблема в том, что сами субъекты не заинтересованы готовить проектно-сметную документацию, если не понимают, как и когда смогут сами профинансировать проект или получить федеральную поддержку. Им аварийный мост бывает проще просто закрыть.

— И переложить имиджевые риски на федеральные ведомства?

— По сути, да. Ведь очень часто возникают ситуации, когда к нам обращаются и просят очень срочно выделить денег, но при этом на месте никто даже к проектированию не приступал. Но не бывает так, чтобы сначала дать денег, а потом писать под них обоснование и проект. Так это не работает. Программа позволит регионам понимать, что деньги придут, поэтому уже нужно делать проектную документацию. Если программа начинается, значит, у нее есть сроки, и решить такую задачу в течении пяти-шести лет вполне возможно, даже без геройства.

— По „дорожному” **нацпроекту** была похожая ситуация, когда регионы оправдывали задержки тем, что начали планировать работы только после поступления средств. Помог ли ее переломить именно проектный подход, применяемый в реализации **нацпроектов**?

— Он уже дает огромный эффект. Фактически вопрос правильного грамотного планирования на шестилетний период — это решаемая подспудно задача. Региональные программы дорожных работ на три года вперед сделаны, по ним заключены соглашения о выделении средств, а теперь мы предлагаем регионам — делайте дальше, сразу на шесть лет.

— Фактически на Госсовете это обрело форму поручения президента, но справятся ли регионы с возросшей нагрузкой в планировании?

— Регионам это только упростит жизнь. Особенно если они начнут сразу с цифровой диагностики, внесут свои дороги в электронные карты и тогда с помощью аналитической системы сразу будут видеть, на каких участках больше интенсивность, где подходят сроки капитального ремонта, где надо принимать срочное решение. А так как бюджеты проекта уже понятны на шесть лет, то и планировать работу с подрядчиками надо заранее.

Все эти инструменты уже есть, ряд регионов активно включились в работу. К примеру, Ивановская область.

— Расчеты Минфина показали, что на начало лета кассовое исполнение „дорожного” **нацпроекта** составило 5,4%, что меньше, чем у других **нацпроектов**. Применим ли такой показатель, как критерий эффективности, и может ли планирование сгладить годовую динамику?

— По дорожным работам срез на 1 июня ничего не говорит. Для нас контрольной точкой было заключение регионами к 31 мая всех контрактов на проведение работ.

На эту дату [заключенных контрактов] было 88%, сейчас уже почти 98%. Теперь начинаются работы, и уже во второй половине года пойдет массовый ввод объектов.

Это естественная ситуация просто в силу наших расстояний и климатических поясов. Равномерного расходования средств в течение года просто невозможно требовать.

Сейчас мы полностью в запланированном графике. И результат 120 млн квадратных метров к концу года выполним.

Но коллегам из регионов напомним, что по **нацпроекту** вы уже сейчас можете провести торги по работам на 2020 год и даже на 2021 год. Конкретные бюджетные лимиты выделены сразу на три года. У вас подрядчики будут знать, что делать, и вы не будете

тратить время в следующем году. Полностью сезонность это не сгладит, но вопросов будет намного меньше.

— Счетная палата недавно говорила, что в **нацпроектах** слабая связь между достижением целей майского указа и конкретными показателями по годам, насколько это относится к инфраструктуре?

— В **БКАД** есть прямая связь между выделяемыми средствами, нормативным состоянием дорог, ситуацией с безопасностью движения и в конечном итоге со снижением смертности на дорогах. Все просчитано, проект полностью сбалансирован.

Что касается комплексного плана, то в нем есть как полностью федеральные проекты, так и проекты с привлечением частных инвестиций. А у частного участника ситуация может кардинально меняться, при этом его результат по грузовой базе будет учтен в общей канве. И здесь мы напрямую зависим от ситуации на рынках.

Но с другой стороны, если „расширка” узких мест на инфраструктуре, которой и посвящен **комплексный план**, обеспечит конкурентоспособные преимущества транзита, то клиент все равно появится. А большая оборачиваемость снижает себестоимость и позволяет перераспределять производственные силы, оптимизировать кооперационные связи. В конечном итоге наша транспортная система сможет в полной мере конкурировать с мировой транспортной системой как минимум морских и железнодорожных перевозок.

Но и мы сами будем получать экономические выгоды, развивая межрегиональные и внутрироссийские связи. Это снизит накладные расходы, существенно увеличит оборачиваемость. Ведь наша задача не просто дать возможность перевозить в 2024 году 1,3 млрд тонн грузов, а сделать это эффективно и не в убыток.

Вместе с тарифным регулированием, с таможенными органами мы должны сделать нашу инфраструктуру удобнее, чтобы российским грузам добавились и грузы из зарубежья.

В долгосрочной перспективе все социально-экономические выгоды от такой новой инфраструктуры будут на порядок выше вложений в нее.

— Тема ВСМ только разгорается, выбор направления — Санкт-Петербург или Казань, казалось бы, сделан в пользу Северной столицы. Но окончательного маршрута и стоимости пока нет?

— Обсуждение проекта началось не так давно. В Санкт-Петербурге пришла новая команда, была возобновлена работа координационного транспортного совета с регионом. И уже в рамках этого совета мы стали обсуждать комплексное развитие всей его транспортной инфраструктуры.

Мы смотрим на ситуацию глобально. Сейчас готовится схема развития всей транспортной сферы Ленинградской области и Санкт-Петербурга, где будет увязано и сбалансировано все: развитие общественного транспорта, автомобильных дорог, трамвая, метрополитена, пригородного железнодорожного сообщения и, соответственно, увязка этого с ВСМ.

Когда все будет просчитано, можно будет принимать решения о том, что сможет профинансировать федеральный бюджет или регион, а что — инвесторы. Именно так мы уже работаем с Московским транспортным узлом.

— Когда ожидать завершения расчетов по ВСМ?

— К осени РЖД планирует подготовить новую модель. Затем, если говорить о ВСМ Москва — Санкт-Петербург, полтора-два года потребуется на подготовку проектной документации.

— То есть выбор все же сделан в пользу Санкт-Петербурга?

— Речи о выборе только одного города не идет. Развивать необходимо целую сеть. Чем длиннее линия ВСМ, тем более затратно строительство, но быстрее окупаемость. Однако этапность реализации может быть разная, это правда. Сейчас нам дали время посмотреть, провести дополнительный анализ, посчитать этапность реализации этого проекта.

— Совсем недавно РЖД заявило о покупке к 2024 году еще 13 „Сапсанов”, которые распределят на маршрутах Москва — Санкт-Петербург и Москва — Нижний Новгород.

Звучали оценки, что каждая новая пара „Сапсанов” в направлении Санкт-Петербурга требует снятия шести пар грузовых поездов. Как планируется решить эту проблему?

— Действительно, это все взаимосвязано. Например, если увеличивать частоту движения „Сапсанов”, то необходимо развитие грузового хода через Вологду на Санкт-Петербург. И по ходу Москва — Казань тоже потребуются корректировка, ведь ВСМ предполагала уход пассажирского трафика на отдельный путь и освобождение грузового хода без больших вложений. РЖД сейчас это пересчитывает.

— А возможно будет вообще ограничиться только „Сапсанами”, без строительства ВСМ?

— ВСМ нужна, и не только Москва — Санкт Петербург или Москва — Казань, более того, уже стоит задуматься о ВСМ Москва — Черное море. У нас с вами должен быть выбор: полететь самолетом, поехать поездом или, не торопясь, по безопасной дороге, с остановками в хороших зонах отдыха и в памятных местах, поехать на машине. Когда есть такой выбор, тогда и появляется мобильность и желание людей ездить по стране.

— Многие автомобилисты, конечно, ждут ВСМ, но скорее заинтересованы в полном открытии автотрассы М-11 Москва — Санкт-Петербург. Есть ли риски задержек?

— С точки зрения основного хода рисков не ожидается, рассчитываем последний, восьмой участок сделать в последних числах сентября, а седьмой — к августу. Но наша цель более масштабна: в 2022 году от Санкт-Петербурга до Севастополя сделать четыре полосы с разделенными потоками. Останется только на М-4 „Дон” в 2023 году доделать обход Аксая и, соответственно, к концу 2024 года — доделать ход от Севастополя не только до Санкт-Петербурга, но и до границы с Финляндией, а также дорогу от Москвы на Казань, до Шали.

— **Минтранс** говорил, что на расшивку „узких мест” ЦКАД потребуется 45 млрд рублей, но этих средств в корректировке бюджета пока нет. В их выделении отказано?

— Нет, сейчас их нет. По этим „узким местам” разрабатывается проектная документация, и готовить предложения по источникам средств мы будем на 2020-2022 годы. На сроки ввода ЦКАД они никак не повлияют: это ликвидация одноуровневых пересечений, светофорных объектов, пешеходных переходов в одном уровне на ЦКАД-5 (участок трассы, который пройдет от М11 Москва — Санкт-Петербург до 11 км А107 по территории Наро-Фоминского, Одинцовского, Истринского, Солнечногорского районов и Звенигорода — прим. ред.), которые не были учтены в проекте 10 лет назад.

— Изначально сроки строительства были установлены паспортом, утвержденным правительством. В привязке к нему Счетная палата в своих отчетах указывает на отставание и, соответственно, потери недополученных доходов. Будет ли формально изменен и паспорт проекта?

— Новый паспорт утвержден. Госпрограмма по транспорту утверждена постановлением правительства, все сроки в ней есть. Вполне реалистичная картина: три участка ЦКАДа в октябре 2020 года, и один — в октябре 2021 года.

— Насколько реален проект моста на Сахалин?

— Этот проект стоит в Комплексном плане развития и расширения магистральной инфраструктуры со сноской, как вопрос, требующий дополнительного финансирования. В настоящее время в федеральном бюджете этого проекта не предусмотрено, но обсуждение идет. Вопрос в сроках и финансировании, но сейчас приоритетней те задачи, которые поставлены на 2024 год.

И второй важный момент — строительство такого моста предполагает технологии, способные выдержать высокую сейсмическую опасность. Опыт строительства такой есть, это и мост на остров Русский, и Крымский мост. Вместе с тем посмотреть на опыт соседней Японии тоже не помешает.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/652347>

ТАСС; 2019.07.05; МИНТРАНС РАССЧИТЫВАЕТ НА ТОТАЛЬНЫЙ ИНСТРУМЕНТАЛЬНЫЙ КОНТРОЛЬ ЗА КАЧЕСТВОМ ДОРОГ

Первый замминистра транспорта **Иннокентий Алафинов** отметил, что одна спецлаборатория лазерного сканирования на базе автомобиля за день может проехать со сканированием 200-300 км

Минтранс РФ рассчитывает на введение тотального инструментального контроля качества дорог в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»**. Об этом в интервью порталу «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого выступает ТАСС, рассказал первый заместитель министра транспорта РФ **Иннокентий Алафинов**.

«Мы вводим тотальный инструментальный контроль не только при приемке работ, но и при диагностике», - рассказал **Алафинов**. Он пояснил, что одна спецлаборатория лазерного сканирования на базе автомобиля за день может проехать со сканированием 200-300 км.

«И любой регион, будь у него на то желание, может провести диагностику своих дорог достаточно быстро. Многие регионы эту работу уже начали», - добавил он.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6633231>

ТАСС, 2019.07.05; МИНТРАНС РАССЧИТЫВАЕТ НА ПРИНЯТИЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ПО БЕЗБАРЬЕРНОЙ ОПЛАТЕ ПРОЕЗДА ОСЕНЬЮ

По словам первого замминистра транспорта РФ **Иннокентия Алафинова**, соблюсти такие сроки необходимо, чтобы увязать внедрение системы free flow с вводом первых участков ЦКАД и автотрассы Москва - Казань

Минтранс РФ рассчитывает, что законодательство по безбарьерной оплате проезда по платным дорогам будет принято Госдумой РФ в осеннюю сессию. Об этом в интервью порталу «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого выступает ТАСС, сказал первый заместитель министра транспорта РФ **Иннокентий Алафинов**.

«Сейчас у нас доработан пакет изменений в нормативно-правовые акты, в том числе в КоАП. Получено согласование в Главном государственно-правовом управлении при Президенте РФ. Будем просить Госдуму рассмотреть его в приоритетном порядке, чтобы успеть в осеннюю сессию принять поправки», - рассказал **Алафинов**, говоря о перспективах внедрения системы безбарьерной оплаты проезда по платным дорогам (free flow). Он пояснил, что соблюсти такие сроки необходимо, чтобы увязать внедрение этой системы с вводом первых участков Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД), а затем - автотрассы Москва - Казань.

Как сообщалось ранее, согласно паспорту национального проекта «Безопасные и качественные дороги» разработка нормативной базы для внедрения систем взимания платы «свободный поток» (free flow) должна быть завершена к 1 апреля 2019 года, а внедрение систем - обеспечено на двух пилотных участках к концу 2020 года. Как говорили ранее в госкомпании «Автодор», первым участком с безбарьерной системой оплаты проезда может стать третий пусковой комплекс Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД), введение которого ожидается в 2020 году.

<https://tass.ru/ekonomika/6633239>

ТАСС; 2019.07.05; АКИМОВ: АЛТАЙ ПОЛУЧИТ ОКОЛО 11 МЛРД РУБЛЕЙ НА РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ СЕТИ; ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР ПОТРЕБОВАЛ, ЧТОБЫ АВТОМОБИЛИСТЫ НЕ ЧУВСТВОВАЛИ РАЗНИЦЫ МЕЖДУ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССОЙ И РЕГИОНАЛЬНЫМИ ДОРОГАМИ

Республика Алтай в ближайшие пять лет получит на развитие дорог из федерального бюджета в три раза больше средств, чем вкладывалось ранее. Инвестиции в рамках

нацпроекта «Безопасные и качественные дороги» составят около 11 млрд рублей, сообщил в пятницу вице-премьер **Максим Акимов** во время рабочей поездки в регион.

«Мы за ближайшие пять сезонов утроим объем инвестиций в дорожное хозяйство [региона], прежде всего в региональные дороги, общая сумма из федерального бюджета составит около 11 млрд. В среднем это втрое больше, чем каждый сезон вкладывалось в дороги до этого», - сказал он.

По словам **Акимова**, главная задача, которая сейчас ставится перед регионом, - грамотно использовать эти средства и сделать работу качественно. Он подчеркнул, что, когда люди съезжают с федеральной трассы Р-256 «Чуйский тракт» на региональные дороги, они не должны чувствовать разницу.

Как пояснили ТАСС в пресс-службе правительства региона, дорожная сеть Республики Алтай составляет 6 тыс. 254 км, из которых 540 км - автомобильная дорога федерального значения Р-256 «Чуйский тракт», более 3 тыс. км дорог регионального и межмуниципального значения, 2,7 тыс. км - дороги местного значения. В конце июня, по данным пресс-службы, врио главы Республики Алтай Олег Хорохордин пообещал жестко контролировать качество и сроки ремонта. В Горном Алтае **нацпроект** включает несколько мероприятий, в том числе приведение в нормативное состояние сети дорог регионального и межмуниципального значения. В 2019 году в рамках **нацпроекта** запланированы работы на 26 объектах протяженностью более 60 км.

Акимов также подчеркнул, что транспортный комплекс республики включает не только дороги, но и авиацию, перспективы создания **пунктов пропуска** и, соответственно, придание аэропорту Горно-Алтайск статуса международного.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/654713>

ТАСС; 2019.07.05; МАКСИМАЛЬНУЮ СКОРОСТЬ НА РОССИЙСКИХ ДОРОГАХ МОГУТ ПОДНЯТЬ ДО 130 КМ/Ч

ГОСТ, предполагающий увеличение разрешенной скорости машин до 130 км/ч, могут ввести в конце 2019-начале 2020 годов. На данный момент максимально высокая разрешенная скорость составляет 110 км/ч. Об этом сообщил замруководителя Федерального дорожного агентства (**Росавтодор**) Евгений Носов на форуме «Инновации в дорожном строительстве» в Сочи.

«У нас на автомагистралях скорость в принципе разрешена 110 км/ч. Сегодня говорили о том, что при соответствующем качестве покрытия, соблюдении всех нормативно-технических требований при проектировании и строительстве, скорость может быть увеличена до 130 км/ч», - отметил Носов.

Он добавил, что автомагистрали по техническим параметрам рассчитаны на скорость 150 км/ч. По словам Носова ГОСТ должен быть принят в первой половине 2020 года.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/655343>

ТАСС; 2019.07.05; МОСТ ЧЕРЕЗ ДЕСНУ В БРЯНСКЕ ОТКРЫЛИ ПОЧТИ НА ПОЛГОДА РАНЬШЕ ПЛАНИРУЕМОГО СРОКА

Вторую очередь Первомайского моста, соединяющего Советский и Бежицкий районы Брянска, открыли после реконструкции в пятницу почти на полгода раньше планируемого срока. Объем финансирования реконструкции по линии **нацпроекта** «Безопасные и качественные дороги» составил 150 млн рублей, сообщили ТАСС в пресс-службе правительства региона.

«В 2019 году регион получил из федерального бюджета по **нацпроекту** «Безопасные и качественные дороги» 150 млн рублей на завершение реконструкции, которую планировалось завершить к декабрю 2019 года. Но учитывая значимость моста для города подрядчик «Орелдорстрой» вел работы в ускоренном режиме. Мост открыли сегодня, в

день празднования 75-летия образования Брянской области», - сказал собеседник агентства.

Реконструкция Первомайского моста через Десну началась около трех лет назад, вторую часть моста на дополнительные две полосы движения возвели в 2018 году, но в 2018 году в результате сильных дождей размывло противпаводковое укрепление. Суммарно в восстановление конструкций и обустройство дорожного покрытия было направлено около 300 млн рублей.

Длина моста составляет более 270 метров, движение после реконструкции организовано по четырем полосам. «На время строительства второй очереди машины, общественный транспорт проезжал только по двум полосам, возникали пробки. Безусловно, это создавало массу неудобств, ведь в Советском районе проживает порядка 111 тыс. человек, в Бежицком - около 150 тыс. На новой части моста обустроены контактные троллейбусные линии, ограждения, пешеходная часть, освещение», - отметили в пресс-службе.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/658641>

ТАСС; 2019.07.05; ПОПУЛЯРНУЮ У ТУРИСТОВ ДОРОГУ К СЕЛУ СИЗЬМА ОТРЕМОНТИРОВАЛИ В ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ

Региональную трассу «Шексна - Сизьма» в Вологодской области запустили в эксплуатацию после капитального ремонта по **нацпроекту «Безопасные и качественные автодороги»**. Ремонта дороги ждали не только местные жители, но и туристы, которых привлекают святые места села Сизьма, рассказал ТАСС в пятницу руководитель областного Департамента дорожного хозяйства и транспорта Андрей Накрошаев.

«Дорога эта была в неудовлетворительном состоянии. Перед тем, как принять решение о ремонте, мы выезжали вместе с губернатором и главой района, посмотрели. На тот момент дорога представляла собой одни трещины, ямы и выбоины, поле из заплат от сплошного ямочного ремонта. На эту дорогу часто жаловались и местные жители, и туристы, которые приезжают в храмовый комплекс и святой источник в село Сизьма, трасса эта интенсивно используется», - рассказал ТАСС руководитель дорожного департамента.

Как отметил губернатор Вологодской области Олег Кувшинников, побывавший в пятницу на объекте, трасса «Шексна - Сизьма» стала первой из региональных дорог области, которую отремонтировали в рамках национального проекта полностью - все 26,7 км. Ремонт обошелся в 297 млн рублей. Подрядчиком выступила известная в стране дорожная компания АО «ВАД», - сообщила пресс-служба губернатора.

Всего в Вологодской области в 2019 году намерены отремонтировать более 400 км дорог, из них 250 км - в рамках национального проекта, остальные - по различным региональным программам.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/659317>

ТАСС; 2019.07.05; РОСКАЧЕСТВО РАЗРАБОТАЛО РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРОВОЗУ ДЕТЕЙ В АВТОМОБИЛЕ; СПЕЦИАЛИСТЫ РЕКОМЕНДУЮТ ПРИ ВЫБОРЕ СПОСОБА ПЕРЕВОЗКИ РЕБЕНКА ОРИЕНТИРОВАТЬСЯ НА ЕГО ВЕС И РОСТ, А НЕ ВОЗРАСТ

Специалисты Роскачества разработали рекомендации по безопасному провозу детей в автомобиле. Об этом говорится в сообщении организации.

Эксперты напомнили, что детей до семи лет можно перевозить исключительно в специальных креслах, а детей с семи до 11 лет на заднем сиденье можно просто пристегивать штатными ремнями безопасности. Однако при выборе способа защиты при перевозке ребёнка в Роскачестве советуют ориентироваться в первую очередь не на

возраст, а на рост. Так, при росте 150 см верхняя лямка ремня безопасности уже не проходит по шее ребенка и может служить в качестве элемента защиты.

Подбирать кресло специалисты также советуют строго по возрасту, росту и весу ребенка. Причём главным параметром при этом выступает рост. В Роскачестве подчеркнули, что ребёнок в машине обязательно всегда должен сидеть в специальном кресле, даже в тех случаях, когда надо проехать совсем небольшое расстояние. При этом кресло обязательно нужно фиксировать внутри автомобиля либо с помощью креплений ISOFIX (International Standards Organisation FIX – система крепления детского автокресла, разработанная Международной организацией по стандартизации), либо штатными ремнями безопасности.

Эксперты предупреждают: желательно не перевозить детей одетыми в верхнюю одежду. При резком торможении ребенок может вылететь из расстегнутого комбинезона. В Роскачестве также советуют как можно дольше, желательно до полутора лет, возить ребенка против хода движения. По данным организации, такое положение является самым безопасным.

Что касается самого безопасного места для автомобильного кресла, то им является середина заднего сиденья. При установке кресла на переднее сиденье, что допустимо в случае с автолюлькой, специалисты Роскачества советуют обязательно отключить подушку безопасности. Если в машине нет этой опции, от такой установки нужно отказаться, уверены они.

По данным Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), правильное использование детских автокресел может снизить количество смертей на дороге детей в возрасте до 12 лет примерно вдвое, а младенцев – на 70%.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/654099>

ВЕСТИ ОБРАЗОВАНИЯ; 2019.07.05; ПРЕДСЕДАТЕЛЬ НИЖНЕЙ ПАЛАТЫ ПАРЛАМЕНТА КОНГО: ОБРАЗОВАНИЕ В РУТ ПОЗВОЛИЛО СДЕЛАТЬ УСПЕШНУЮ КАРЬЕРУ

Председатель национальной ассамблеи Республики Конго, выпускник РУТ (МИИТ) 1976 года Изидор Мвуба, заявил во время официального визита в Москву, что образование, полученное в **Российском университете транспорта (МИИТ)** позволило ему сделать успешную карьеру.

«Институт изменился в лучшую сторону, потому что занимает первое место в обучении студентов для транспортной отрасли. Я сделал хорошую карьеру в своей стране, в том числе благодаря и полученному образованию», – рассказал Изидор Мвуба.

Делегация Республики Конго во главе с председателем национальной ассамблеи Республики Конго Изидором Мвуба посетила **Российский университет транспорта** в начале июля и встретилась с руководством вуза. Гостям показали музей РУТ (МИИТ), лаборатории и Институт экономики и финансов.

«В настоящее время РУТ является единственным вузом **Минтранса** России, его миссия – развивать все транспортные направления, а вуз является координатором 17 транспортных вузов в России», – отметил на встрече ректор **Александр Климов**.

Выпускник РУТ (МИИТ) 1976 года Изидор Мвуба во время обучения являлся лидером землячества конголезских студентов. Он посоветовал студентам, которые поступили, приложить максимум усилий в обучении, чтобы получить заветный диплом университета. Ректор выразил надежду на дальнейшее сотрудничество в области обучения студентов Конго в **Российском университете транспорта**.

«Мы готовим специалистов не только для железнодорожного направления, что является традиционным. Мы со следующего года открываем аналогичную подготовку для водного и морского транспорта, идет серьезная подготовка кадров автодорожной отрасли», – рассказал Ректор **Александр Климов**.

Господина Изидора Мвуба приняли в члены Ассоциации выпускников РУТ (МИИТ). В свою очередь он поблагодарил ректора за прием, который ему организовали, и выразил надежду на дальнейшее сотрудничество с Российским университетом транспорта.

https://vogazeta.ru/articles/2019/7/5/quality_of_education/8359-predsedatel_nizhney_palaty_parlamenta_kongo_obrazovanie_v_rut_pozvolilo_sdelat_ushpeshnuyu_karieru

ИНТЕРФАКС; 2019.07.05; КОМПАНИЯ ЭКС-ГЛАВЫ МИНКОМСВЯЗИ НИКИФОРОВА РАЗРАБОТАЛА ПРОТОТИП СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ БЕСПИЛОТНИКОВ

Экс-глава Минкомсвязи Николай Никифоров 4 июля зарегистрировал в Иннополисе ООО «Центр организации движения беспилотных транспортных средств», следует из данных системы «СПАРК-Интерфакс».

Юрилицо с уставным капиталом 100 тыс. руб. на 75% принадлежит ООО «Дигинавис», стопроцентным владельцем которой является Никифоров. Еще 25% - у ООО «Проект 7», которым Никифоров владеет напрямую и косвенно через «Дигинавис».

Никифоров рассказал «Интерфаксу», что новое юрилицо связано с реализацией проекта по созданию программно-аппаратного комплекса для управления беспилотными транспортными средствами на земле и в воздухе. В качестве действующего аналога разрабатываемой системы он назвал ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения в РФ».

По его словам, прототип системы уже готов, он разрабатывался «с нуля» чуть меньше года в рамках компании «Дигинавис».

Разработчиками прототипа системы являются сотрудники компании, в основном выпускники Университета Иннополис. Объем средств в разработку прототипа Никифоров не раскрыл, отметив, что использовались собственные средства «Дигинависа», которые компания привлекла в качестве займов.

«Мы готовы участвовать в создании компаний-операторов таких систем», - подчеркнул Никифоров.

По его словам, прототип системы управления организации движения беспилотников в настоящее время тестируется в реальных беспилотных автомобилях нескольких ведущих российских производителей, которых он отказался раскрывать.

По его прогнозам, полноценный запуск такой системы с охватом как наземных, так и летательных беспилотников состоится в горизонте 5 лет.

Проект предполагает создание национальной системы диспетчерских центров, благодаря которым будет осуществляться мониторинг и согласование движения беспилотников, изменения маршрутов поездок, получение данных о пассажирах и ДТП. В особых случаях, прописанных в законодательстве, работу беспилотников можно будет дистанционно контролировать - например, в рамках оперативно-розыскных мероприятий.

По данным источников «Интерфакса», «Дигинавис» ранее направил письма в ряд ведомств с предложением задействовать проект компании в эксперименте по опытной эксплуатации беспилотников в ряде регионов России.

В пресс-службе **Минтранса** сказали «Интерфаксу», что ведомство никаких предложений от Никифорова не получало. В пресс-службе Минкомсвязи на момент публикации не ответили.

«Одновременно мы отработываем возможность реализации аналогичных проектов в других странах. Мы не замыкаемся на нашей стране как на единственном рынке, поскольку есть ощущение, что запустить легитимную работу такого «центра организации движения» в одной из зарубежных стран может получиться быстрее, чем в РФ», - добавил Никифоров.

В России, по данным рабочей группы по разработке и реализации дорожной карты НТИ (научно-технологическая инициатива) «Автонет», темой эксплуатации беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования активно занимаются порядка 30 компаний. В их числе «Яндекс» (MOEX: YNDX), «КАМАЗ» (MOEX: KMAZ), НАМИ, «Волгабас» и другие.

Осенью прошлого года премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал правительственное постановление о проведении с 1 декабря в РФ эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств и по внедрению законодательства, регулирующего использование беспилотного транспорта.

Участники эксперимента - Минпромторг, МВД, рабочая группа по разработке и реализации дорожной карты НТИ «Автонет», Ассоциация разработчиков, производителей и потребителей оборудования и приложений на основе навигационных спутниковых систем «ГЛОНАСС/ГНСС-Форум», некоммерческое партнерство «Содействие развитию и использованию навигационных технологий», ФГУП «НАМИ» и собственники беспилотных автомобилей. Срок проведения эксперимента - 3 года.

В настоящее время на рассмотрении в Госдуме находится целый ряд законопроектов в области регулирования беспилотников и дронов, в том числе о штрафах за их неправомерное использование.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.05; ПАТРУШЕВ ТРЕБУЕТ ПОВЫСИТЬ ТРАНСПОРТНУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

Секретарь Совета безопасности РФ Николай Патрушев потребовал устранить недоработки в сфере обеспечения безопасности на транспорте на Дальнем Востоке.

«Судя по поступившим докладом, эта работа пока не завершена», - заявил Патрушев на совещании на космодроме «Восточный».

Секретарь Совбеза РФ напомнил, что на аналогичном совещании год назад, прошедшем на Камчатке, особо отмечалась необходимость усиления ответственности за ненадлежащее исполнение требований транспортной безопасности, установления запрета на воздушные перевозки с использованием посадочных площадок, а также совершенствования охраны аэропортов и обеспечения безопасности воздушного транспорта. По его словам, соответствующие поручения были включены в протокол заседания, однако они так и не были полностью выполнены.

«Поэтому прошу представителя Минтранса России доложить о выполнении указанных поручений, в том числе о принятии Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте на 2019 - 2022 годы», - сказал Патрушев.

Он заявил, что на территории Дальневосточного федерального округа во втором полугодии 2018 года было проведено более 1 тысячи 900 учений, во время которых отработано повышение эффективности межведомственного взаимодействия, в том числе при ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий.

«На автодорогах ликвидировано 82 аварийно-опасных участка. В результате активизации правоохранительной деятельности в 2018 году на объектах транспорта пресечено более 5 тысяч 800 преступлений», - сказал секретарь Совбеза.

По словам Патрушева, также было выявлено почти 2 тысяч 700 нарушений требований по перевозке пассажиров и опасных грузов, а сумма штрафов по этим нарушениям составила 27 млн рублей.

«Контрольно-рейдовые мероприятия, проведенные уже в этом году, показали, что проблема несоблюдения требований транспортной безопасности, к сожалению, пока остается, - добавил он. - Только Ространснадзором за пять месяцев в округе выявлено около 1400 подобных нарушений, наложено штрафов на сумму около 12 млн рублей. При этом список характерных нарушений особо не изменился».

Секретарь Совбеза попросил глав регионов совместно с заинтересованными министерствами и ведомствами провести детальный анализ причин выявленных нарушений и принять меры для наведения порядка.

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2019.07.08; FLIXBUS СДЕЛАЛ ОСТАНОВКУ; КОМПАНИЯ СМЕНИЛА ГЕНДИРЕКТОРА В РОССИИ

Планировавшийся выход на российский рынок немецкого автобусного сервиса FlixBus столкнулся с проблемами. Компания сменила гендиректора российского представительства и, по данным “Ъ”, пока практически не нашла партнеров среди автовокзалов и перевозчиков. FlixBus может пойти по пути создания в России собственной инфраструктуры, но это займет больше времени, полагают участники рынка. Российская структура немецкого сервиса FlixBus (ООО «Фликсбус Рус») в конце июня сменила гендиректора, следует из данных Kartoteka.ru: вместо Юлии Блиновой должность занял Ханс-Хельмут Кюпер. Кроме того, с официального сайта сервиса пропали все вакансии на российском рынке, которые еще в феврале были представлены в большом количестве. На российском сайте FlixBus пока не появилось ни одного местного маршрута, также отсутствует информация о партнерах-перевозчиках. В пресс-службе FlixBus не ответили на запрос “Ъ” о планах компании, вице-президент по развитию бизнеса FlixBus Николай Войтюк-Блум не ответил на сообщение.

Сервис для поездок на междугородных автобусах FlixBus запущен в 2013 году. Сейчас это крупнейший такой сервис в Европе, он работает в 29 странах, в том числе в США. В мае Bloomberg сообщало, что владеющая FlixBus компания FlixBus Mobility планирует выйти на IPO при оценке более чем в €1 млрд.

О планировавшемся запуске FlixBus на российском рынке “Ъ” писал 7 февраля. Планировалось, что компания официально анонсирует запуск уже в конце февраля, однако этого не произошло и спустя несколько месяцев. Собеседники “Ъ” отмечали, что ряд крупных российских перевозчиков сразу отказались работать с FlixBus из-за его бизнес-модели: компания предлагала потенциальным партнерам контракт минимум на полтора года и претендовала на 30% выручки от проданных через сервис билетов. Сам господин Войтюк-Блум утверждал: «Автобусные компании уже проявили большой интерес к сотрудничеству с нами». Опрошенным “Ъ” участникам рынка до сих пор не известны ни перевозчики, ни автовокзалы, согласившиеся на партнерство с FlixBus.

Одна из причин отсутствия интереса к FlixBus на российском рынке — высокие комиссии в размере 30–50%, поскольку сейчас перевозчики отдают агентам 10–20%, подтверждает один из собеседников “Ъ”. «Они сильны на рынках, где мало перевозчиков или есть несколько, но крупных. Чаще всего они кого-то покупают и тем самым получают большую долю на рынке. Россия и другие рынки Восточной Европы и СНГ сильно фрагментированы, на рынках работают тысячи перевозчиков. Поэтому для них это серьезный барьер для входа», — рассуждает он. Основатель сервиса «Атлас» Михаил Томшинский выделяет два основных препятствия для FlixBus на российском рынке: административные барьеры и монопольное положение автовокзалов, которые уже «забрали всю рентабельность бизнеса» и не заинтересованы в появлении сильного игрока. Впрочем, FlixBus не свернул планы по развитию в России, утверждают собеседники “Ъ”. По словам одного из них, сейчас немецкий сервис оценивает возможность и целесообразность инфраструктурных проектов в стране. Они подразумевают инвестиции в строительство автовокзалов и автостанций, чтобы обойти препятствие в виде существующих участников рынка. Но это «небыстрая история», рассуждает источник на автобусном рынке, с учетом строительства и бюрократических процедур такой формат выхода может занять один-два года.

<https://www.kommersant.ru/doc/4024813>

ТАСС; 2019.07.05; ТРАССУ М-11 ПОЛНОСТЬЮ ОТКРОЮТ В ОКТЯБРЕ

Платная скоростная трасса М-11 «Москва - Санкт-Петербург» будет полностью открыта в октябре 2019 года, сообщил ТАСС первый заместитель председателя правления госкомпании «Автодор» Игорь Астахов.

«У нас осталось два участка - это 7 этап, 8 этап, около Санкт-Петербурга. Они запланированы на август и октябрь, - сказал он. - Все [строительство М-11] идет по графику, введут в октябре».

Ранее **замминистра** транспорта РФ **Иннокентий Алафинов** сообщал, что трасса полностью будет открыта до конца сентября.

Скоростная трасса М-11 протянется от МКАД до примыкания к Кольцевой автомобильной дороге вокруг Санкт-Петербурга. Новая дорога в основном пройдет параллельно существующей автомобильной дороге М-10 «Россия» и будет пересекать ее на некоторых участках.

Общая протяженность автомагистрали составит 669 км. Проезд от Москвы до Санкт-Петербурга по платной автотрассе М-11 займет не более пяти с половиной часов.

Как сообщал ранее ТАСС спецпредставитель президента по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов, стоимость проезда по платной трассе М-11 Москва - Санкт-Петербург с учетом бензина составит около 3 тыс. рублей

<https://tass.ru/ekonomika/6635331>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.05; СУБЪЕКТАМ РФ НАДО ДАТЬ ПРАВО САМИМ УСТАНОВЛИВАТЬ ВЕСОВЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ НА РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГАХ - СИЛУАНОВ

Первый вице-премьер - министр финансов РФ Антон Силуанов предложил поручить **Минтрансу** РФ проработать вопрос о наделении субъектов РФ правом самостоятельно определять ограничения по массе грузовых автомобилей, выезжающих на региональные дороги в том или ином субъекте.

«По региональным дорогам действительно, наверное, можно говорить о том, чтобы субъекты РФ сами смотрели (по ограничениям весовой нагрузки - ИФ). Потому что и ремонт этих дорог, и ответственность за эти дороги несет регион. Поэтому, мне казалось бы, что можно предоставить право субъектам РФ самим определять, какой тоннаж можно провозить по той или иной дороге», - сказал Силуанов на расширенном совещании по вопросу реализации **нацпроектов** в Перми.

При этом он отметил, что это касается и федеральных дорог. «Если эта дорога современная и выдерживает такую нагрузку - да, пожалуйста. Если эта дорога требует особого контроля за ее полотном, и дорога, может быть, давно не ремонтировалась и не выдерживает такие нагрузки - конечно, у нас действует запрет. Поэтому, мне кажется, следующее: нам нужно принять решение предоставить больше полномочий регионам по региональным дорогам. Что касается федеральных дорог - то нам нужно просто их лучше строить с тем, чтобы дороги выдерживали такую нагрузку», - добавил он, согласившись с тем, что нужно дать соответствующее поручение **Минтрансу** РФ проработать такие изменения.

Согласно действующему законодательству, допустимая масса грузового автомобиля зависит от количества осей. Так, допустимая масса двухосного грузовика составляет 18 тонн, трехосного - 25 тонн, четырехосного - 32 тонны, пятиосного - 35 тонн. В случае с седельными и прицепными автопоездами установлены следующие ограничения: 28 тонн - для трехосных, 36 тонн - для четырехосных, 40 тонн - для пятиосных, 44 тонны - для шестиосных и более.

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.07.05; ЦОДД ГОТОВИТ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИЗМЕНЕНИЯМ В ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ О ПРИЗНАНИИ САМОКАТА ВИДОМ ТРАНСПОРТА

ЦОДД готовит предложения по изменениям в ПДД о признании самоката видом транспорта и введении административной ответственности для их владельцев. Об этом в рамках Московского урбанистического форума - 2019 сообщил первый заместитель руководителя Центра организации дорожного движения (ЦОДД) Александр Ходаков.

«В связи с тем, что сейчас активно развиваются такие виды транспорта как самокат, электросамокат, сигвеи и различные другие средства передвижения, не подпадающие пока ни под какую категорию, которая указана в правилах дорожного движения. Здесь есть определенный пробел. Такая проблема существует. Допустим у нас за апрель-май, начало сезона активного передвижения на таких видах транспорта, принес 32 ДТП и одну смерть. И что печально: страдают в основном дети - из этих 32 пострадавших 25 детей. Это непривычный для города вид транспорта и водители не привыкли. Сейчас активно работаем над внесением изменения в ПДД, чтобы внести как вид транспортного средства самокаты и другие, скажем так, легкие средства передвижения», - сказал А.Ходаков.

Он добавил, что также готовятся предложения об изменении КоАП РФ. «Также вносим изменения в КоАП об административной ответственности водителей данной категории транспортных средств. Но это в стадии обсуждения. Внести изменения в КоАП - довольно длительная процедура. Пока сроки я сказать не могу», - пояснил А.Ходаков.

<https://www.mskagency.ru/materials/2905569>

ТАСС; 2019.07.05; ВРИО ГУБЕРНАТОРА САХАЛИНА СООБЩИЛ, ЧТО ТРАНСПОРТ В РЕГИОНЕ ПЛАНИРУЕТСЯ ПЕРЕВЕСТИ НА ГАЗ

«Газпром» принял решение запустить на Сахалине пилотный проект по переводу всех видов транспорта на газ. Об этом в пятницу сообщил временно исполняющий обязанности губернатора Сахалинской области Валерий Лимаренко после рабочего совещания с заместителем председателя правления ПАО «Газпром» Виталием Маркеловым.

«Мы предложили, и «Газпром» выразил согласие на то, чтобы сделать комплексную работу по газу и сделать нашу территорию пилотным проектом по переводу на газ всех видов транспорта», - сообщил Лимаренко.

Глава региона пояснил, что речь идет об автомобильном, морском и железнодорожном транспорте. Точные сроки запуска проекта пока не уточняются.

<https://tass.ru/ekonomika/6633515>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ДЕНИС СКОРОБОГАТКО; 2019.07.08; БЮДЖЕТ НЕ ВЗЯЛ С ОАО РЖД НАТУРОЙ; ДИВИДЕНДЫ ЗА 2018 ГОД ПРИДЕТСЯ ЗАПЛАТИТЬ ДЕНЬГАМИ, А НЕ ВАГОНАМИ

ОАО РЖД все же не заплатит дивиденды за 2018 год имуществом, в том числе вагонами в находящийся под санкциями Крым. Вместо этого монополия выплатит 13 млрд руб. дивидендов по обыкновенным акциям деньгами. Поставка подвижного состава в Крым, рассказывают источники «Ъ», теперь произойдет по другой схеме, которую планируется осуществить к открытию пассажирского движения по Крымскому мосту.

Концепция выплаты ОАО РЖД дивидендов имуществом все-таки не была принята правительством. Как сообщил 7 июля в Тынде вице-премьер Максим Акимов, принято решение о выплате дивидендов в размере 74% от чистой прибыли по РСБУ, или 13 млрд руб., помимо выплат по привилегированным акциям.

Как сообщал «Ъ», в октябре 2018 года правительство разрешило ОАО РЖД выплачивать дивиденды по обыкновенным акциям не только деньгами, но и имуществом, после чего в мае это право решили реализовать. ОАО РЖД давно просило дать компании возможность не выплачивать дивиденды по обыкновенным акциям вообще и оставлять прибыль в

компании, такая возможность предусмотрена как комплексным планом модернизации инфраструктуры, так и долгосрочной программой развития монополии до 2025 года.

Изначально было предложено выплатить имуществом дивиденды примерно на 20,35 млрд руб., включавшие в себя имущество в Сочи, здания, занимаемые прокуратурой и полицией, а главное, 166 пассажирских вагонов, семь тепловозов и три электровоза, предназначенных для последующей передачи ФГУП «Крымская железная дорога» (КЖД) для обновления парка. Эту идею поддержали вице-премьер **Максим Акимов** и **Минтранс**, не возражало и Минэкономики, но резко против выступил Минфин (см. “Ъ” от 29 мая). Противостояние не дало возможности согласовать вопрос о дивидендах ни к изначально запланированному сроку в конце мая, ни к годовому собранию ОАО РЖД 30 июня (см. “Ъ” от 1 июля). Окончательно снять разногласия планировали на прошлой неделе на совещании у Дмитрия **Медведева**. Факт проведения такого совещания в аппарате премьера “Ъ” подтвердить затруднились.

К моменту собрания акционеров сторонники выплаты имуществом, рассказывали источники “Ъ”, снизили свои запросы и предлагали уже оставить только подвижной состав на 13,4 млрд руб., отказавшись от остального имущества.

Однако в середине недели источники “Ъ” рассказали, что возобладала позиция о чисто финансовых выплатах.

Таким образом, вопрос о том, как обеспечить КЖД подвижным составом для обновления парка, остается открытым. По словам источника “Ъ”, сейчас обсуждается вариант, при котором ОАО РЖД в качестве единственного поставщика поставит необходимые вагоны в Крым на средства Резервного фонда. Эту схему планируют осуществить максимально оперативно, рассказывает он, чтобы успеть к началу продажи билетов в Крым (движение по мосту откроется в декабре). Другой источник отмечает, что такой вариант существенно увеличивает санкционные риски для ОАО РЖД.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что отказ от выплат имуществом закономерен, поскольку создание такой практики серьезно снизило бы прозрачность из-за неопределенности, связанной с оценкой имущества, процессом его передачи, лоббированием того или иного состава имущества и т. п.

Основным преимуществом варианта с дивидендами, полагает он, является одновременное достижение двух целей: поддержки ОАО РЖД, у которого из-за спада погрузки и негативной динамики грузооборота явно будут проблемы со схождением финплана и бюджета, и обеспечения КЖД. Но последний вопрос можно решить иначе, считает господин Бурмистров, приводя в пример схему, когда ОАО РЖД продает подвижной состав с аукциона: покупатель продает его профильной санкционной компании, а она уже поставляет в Крым.

<https://www.kommersant.ru/doc/4024778>

ТАСС; 2019.07.07; ПУТИН РАССКАЗАЛ, ЧТО ЖДЕТ БАМ В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ

Президент России Владимир Путин поздравил строителей, добровольцев и жителей бамовских городов и поселков по случаю 45-й годовщины с начала строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (БАМ). Обращение главы государства опубликовано в воскресенье на сайте Кремля.

Президент назвал строительство магистрали серьезным вызовом для страны, прежде всего для людей, которые участвовали в стройке. **Путин** добавил, что перед страной стоит задача нового уровня: в ближайшие годы нужно совершить прорыв в развитии транспортной инфраструктуры России.

По словам **Путина**, магистраль, в строительстве которой приняли участие около 2 млн человек, стала всенародным проектом. Он добавил, что инфраструктурный задел, созданный в 1970-1980-е годы, открыл для российских компаний быстрорастущие рынки

Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) и стал надежным транзитным маршрутом, который связывает всю Евразию.

В числе приоритетных проектов, которые стоят перед Россией, глава государства назвал масштабную модернизацию БАМа и Транссиба, увеличение их пропускной способности в 2025 году до объемов свыше 200 млн т грузов в год.

Президент выразил уверенность, что текущее поколение железнодорожников, строителей, рабочих и инженеров справятся с поставленными задачами и достойно продолжат дело первопроходцев БАМа.

Байкало-Амурская магистраль является одной из самых протяженных железнодорожных линий мира. Ее протяженность составляет 4 300 км. Магистраль проходит через территории Иркутской и Амурской областей, Забайкальского края, Бурятии и Якутии, Хабаровского края. Это второй (наряду с Транссибом) железнодорожный выход РФ к Тихому океану.

<https://tass.ru/obschestvo/6639022>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.07; РЖД ЗАПУСТИЛИ ВТОРОЙ ПУТЬ НА БАМОВСКОМ ПЕРЕГОНЕ ЧЕРЕЗ РЕКУ ЛЕНА

Открыто движение по второму главному пути на перегоне Лена-Восточная - Предленский Восточно-Сибирской железной дороги с мостом через реку Лена введен в эксплуатацию в воскресенье в рамках празднования 45-летия БАМа.

После ввода в эксплуатацию нового моста провозная способность железной дороги на этом участке будет увеличена с 26,9 млн до 34,5 млн тонн в год.

Строительство второго железнодорожного моста через реку Лена велось в рамках программы развития Восточного полигона, затрачено около 600 млн рублей. Одновременно на прилегающих перегонах велось строительство вторых железнодорожных путей.

Построенный в 1975 году однопутный железнодорожный мост через Лену сдерживает увеличение объемов грузовых перевозок.

Общий объем инвестиций в развитие Восточного полигона до 2020 года составляет 562,4 млрд рублей.

Цель - в 2020 году обеспечить пропускную способность для вывоза каменного угля и различных руд с перспективных и действующих месторождений в объеме до 124,9 млн тонн.

Официальное решение о строительстве БАМа было принято 8 июля 1974 года. В этот день было ЦК КПСС утвердил проект. Хотя первые работы начаты в далеком 1938 году, когда еще не было четко сформулировано название ветки. Но именно решение 45-летней давности позволило ускорить темпы прокладки пути. И уже через 10 лет состоялась встреча западной и восточной бригад строителей БАМа в поселке Куанда.

На ту же тему:

<https://tass.ru/v-strane/6639029>

ГАЗЕТА «БАМ»; 2019.07.06; ТЫНДИНСКИМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКАМ И ВЕТЕРАНАМ ОТРАСЛИ ВРУЧЕНЫ НАГРАДЫ МИНТРАНСА И РЖД

Ветераны-железнодорожники были поощрены подарками от компании.

Вчера, 5 июля, в здании Тындинского территориального управления ДВЖД прошла серия торжественных мероприятий, посвященных 45-летию БАМа. На одном из них начальник Дальневосточной железной дороги Николай Маклыгин вручил работникам железнодорожных предприятий и ветеранам отрасли благодарности министра транспорта РФ, медали и знаки отличия РЖД, часы начальника дороги. Ветераны были поощрены подарками от компании.

Творческие коллективы Дворца культуры железнодорожников Тынды подарили виновникам торжества праздничный концерт.

<http://gazeta-bam.ru/news/media/2019/7/6/tyindinskij-zheleznodorozhnikam-i-veteranam-otrasli-vruchenyi-nagradyi-mintransa-i-rzhd/>

ТАСС; 2019.07.06; МОСКВУ И КАРЕЛЬСКИЙ ГОРОД СОРТАВАЛА СВЯЖУТ НА ВРЕМЯ СЕЗОНА ПРЯМЫМ ПОЕЗДОМ

Фирменный поезд «Карелия», курсирующий между Москвой и Петрозаводском, продлят до города Сортавала. Соответствующую публикацию разместил в субботу на своей странице в социальной сети «ВКонтакте» глава Республики Карелия Артур Парфенчиков, отметив, что ранее прямого железнодорожного сообщения между столицей и городом на берегу Ладоги не существовало.

«Москву и Сортавалу свяжет прямое железнодорожное сообщение - с 12 июля по 9 сентября по этому маршруту начинают курсировать беспересадочные вагоны. Купейные и плацкартные вагоны будут отправляться и прибывать в Москву в составе поезда дальнего следования №18/17 Москва - Петрозаводск», - написал он.

Время прибытия в Сортавалу - 14:35 мск, отправки в Москву - 15:29 мск. По ходу движения из Петрозаводска в Приладожье состав будет делать остановки на станциях Петрозаводск-Товарный, Томицы, Чална-Онежская, Падозеро, Виллагора, Сяньга, Эссойла, Иматозеро, Новые Пески, Застава, Веркко, Суоярви, Пийтсиеки, Лоймола, Райконкоски, Леннясьюръя, Янисьярви, Маткаселья, Кааламо, Хелюля.

Сформированный состав будет ходить до Сортавалы ежедневно до 9 сентября. Парфенчиков не исключил, что при высокой популярности маршрут станет круглогодичным.

Поезд «Карелия» №18/17 ходит по маршруту Петрозаводск - Москва - Петрозаводск с 1985 года, в 1996 году ему присвоили категорию фирменного. Время в пути в одну сторону составляет чуть менее 12 часов. Состав ежедневно уходит в Карелию с Ленинградского вокзала.

<https://tass.ru/obschestvo/6638195>

ТАСС; 2019.07.05; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ ЗАДУМАТЬСЯ О ВСМ МОСКВА - ЧЕРНОЕ МОРЕ

Идеи развития ВСМ в России необходимо дополнить направлением Москва - Черное море. Об этом в интервью порталу «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого выступает ТАСС, сказал первый **заместитель министра** транспорта РФ **Иннокентий Алафинов**.

«ВСМ нужна, и не только Москва - Санкт Петербург или Москва - Казань, более того, уже стоит задуматься о ВСМ Москва - Черное море. У нас с вами должен быть выбор: полететь самолетом, поехать поездом или, не торопясь, по безопасной дороге, с остановками в хороших зонах отдыха и в памятных местах, поехать на машине. Когда есть такой выбор, тогда и появляется мобильность и желание людей ездить по стране», - рассказал **Алафинов**.

В середине апреля стало известно, что **президент РФ Владимир Путин** поддержал начало проектирования высокоскоростной магистрали Москва - Санкт-Петербург. **Минтранс** планирует предварительно определить стоимость проекта в августе 2019 года. РЖД уже осенью могут приступить к проектированию. Позднее **вице-премьер Максим Акимов** отмечал, что проект ВСМ Москва - Казань не закрыт, обсуждаются сроки его реализации и очередность относительно проекта дороги до Санкт-Петербурга.

<https://tass.ru/ekonomika/6633235>

ТАСС; 2019.07.05; ВЛАСТИ СООБЩИЛИ, ЧТО ДВИЖЕНИЕ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЧАСТИ КРЫМСКОГО МОСТА СТАРТУЕТ В ДЕКАБРЕ

Движение грузовых поездов по железнодорожной части Крымского моста, как и пассажирское, будет запущено в декабре 2019 года, сообщил журналистам вице-премьер РФ **Максим Акимов**.

«Пассажирское [движение по Крымскому мосту] запустим в декабре, грузовое - тоже, есть четкие обязательства сделать в этом году, мы к этому готовы и все для этого предпринимаем», - сказал **Акимов**.

Крымский мост протяженностью 19 км - самый длинный в России и Европе - связал полуостров с другими регионами России. Автомобильная часть моста заработала в мае 2018 года, при этом грузовое движение по нему стартовало позже - осенью того же года.

Строительство железнодорожной части моста и подходов к нему завершится до конца года. Ранее сообщалось, что, согласно планам, движение пассажирских поездов по Крымскому мосту будет запущено 9-10 декабря.

Запуск железнодорожного сообщения, согласно ожиданиям властей, улучшит снабжение полуострова, кроме того, в перспективе стабилизирует цены на продукты питания на полуострове, которые сейчас выше общероссийских.

<https://tass.ru/ekonomika/6633156>

ТАСС; 2019.07.05; «ДОЧКА» РЖД РАССКАЗАЛА О НОВОМ ПЛАЦКАРТНОМ ВАГОНЕ С ДЛИННЫМИ ПОЛКАМИ

Плацкартный вагон с удлиненными полками является одним из многих вариантов нового вагона, которые рассматривает «Федеральная пассажирская компания» (ФПК). Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе перевозчика. «Данный вариант компоновки вагона - это один из множества концепций дальнейшего развития новых вагонов», - отметил представитель пресс-службы.

В компании добавили, что ФПК регулярно проводит исследования и опросы о новых сервисах, маршрутах и перспективных моделях подвижного состава.

Ранее издание РБК сообщало, что ФПК представила новый плацкартный вагон, в котором нет боковых полок, а длина спальных мест составит не менее 1,84 м при нормативных 166,5 см на данный момент. Эскиз подготовил «Вагонреммаш» - предприятие, которое осуществляет модернизацию, а не изготовление новых вагонов для нужд ФПК.

Ранее также сообщалось, что инвестиционная программа ФПК до 2025 года включает модернизацию и покупку нового подвижного состава. В рамках этой программы ФПК и «Тверской вагоностроительный завод» (входит в «Трансмашхолдинг») подписали контракт на сумму 237 млрд рублей на поставку 3 730 пассажирских вагонов в течение семи лет. Согласно контракту, в 2019 году ФПК получит 525 вагонов, в том числе 48 вагонов нового модельного ряда.

Входящий в контракт подвижной состав отличается повышенной комфортностью, оборудован кондиционерами, душевыми кабинами, дополнительными розетками USB и интернетом Wi-Fi.

АО «Федеральная пассажирская компания» - дочерняя структура РЖД, занимается пассажирскими железнодорожными перевозками в дальнем следовании. Парк компании состоит из 459 пар поездов и около 17,5 тыс. вагонов.

<https://tass.ru/ekonomika/6633158>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.05; ПЕРВЫЕ ДВА МАРШРУТА МОСКОВСКИХ ЦЕНТРАЛЬНЫХ ДИАМЕТРОВ ЗАПУСТЯТ В НОЯБРЕ

Первые два маршрута Московских центральных диаметров (МЦД) Одинцово - Лобня и Нахабино - Подольск запустят в ноябре, сообщил замгендиректора ОАО «РЖД» Олег Тони в ходе Московского урбанистического форума в пятницу.

«Транспорт, с помощью которого можно за 20 минут доехать из области до центра города, - это, на мой взгляд, очень хорошая качественная услуга, которая будет востребована. С учётом новейшего состава и обеспечения хороших сервисов все это будет работать. Уже первые два диаметра, первую очередь мы запускаем в ноябре этого года», - рассказал Тони.

Ранее неоднократно сообщалось, что проект МЦД планируется запустить в конце 2019 - начале 2020 годов.

По его словам, на момент запуска МЦД интервал движения поездов составит 5-6 минут в час пик. При этом поезда МЦД пока будут ходить по тем же путям, что и традиционные электрички.

Предполагается, что в 2025 году все линии, связанные с МЦД, будут минимум четырехпутными, что позволит разделить электрички и поезда центральных диаметров.

Кроме того, сообщил Тони, в ноябре также будет сокращен интервал движения поездов по Московскому центральному кольцу с 5 нынешних минут до 4.

ТАСС; 2019.07.05; ПОГРУЗКА НА СЕТИ РЖД В АДРЕС ПОРТОВ ВЫРОСЛА В I ПОЛУГОДИИ НА 1,8%

Погрузка на сети Российских железных дорог (РЖД) экспортных грузов, которые следуют в направлении портов, в первом полугодии 2019 года выросла на 1,8% по сравнению с показателем за аналогичный период прошедшего года и достигла 152,2 млн т. Об этом говорится в сообщении РЖД.

Рост показателей обеспечило увеличение погрузки угля на 9,5%, нефтеналивных грузов - на 2,3%, руды - на 20,5%, химикатов и соды - на 2,6%, цветных металлов - на 15,5%, отмечается в пресс-релизе холдинга.

В структуре экспортного грузопотока 51,1% составляет уголь, 26,7% - нефтеналивные грузы, 7,5% - черные металлы, 6,7% - удобрения.

Погрузка экспортных грузов в порты Северо-Запада по итогам шести месяцев 2019 года превысила 64,4 млн т (рост на 1,4% к уровню аналогичного периода 2018 года). В адрес портов Юга России отправлено около 36,8 млн т (снижение на 1,1%). Погрузка в адрес портов Дальнего Востока составила около 51 млн т (рост на 4,4%).

Ранее сообщалось, что погрузка на сети РЖД за шесть месяцев 2019 года составила 633,6 млн т, что на 1,5% меньше, чем за первое полугодие 2018 года.

<https://tass.ru/ekonomika/6634327>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.05; РЖД ВВОДЯТ 14,8% ОБЪЕМНУЮ СКИДКУ НА ЭКСПОРТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ДИЗТОПЛИВА И МАЗУТА ДЛЯ РОСНЕФТИ И БАШНЕФТИ

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) вводит 14,8%-ную объемную скидку на экспортные перевозки дизельного топлива, мазута и газойля с уфимских ж/д станций Загородняя, Бензин и Новоуфимская Куйбышевской железной дороги.

Соответствующее решение принято на правление компании 1 июля.

Понижающий коэффициент будет действовать с 1 июля 2019 года по 31 декабря 2021 года. Минимально гарантированный объем перевозок нефтепродуктов на 2019 год установлен на уровне 4,8 млн тонн, в 2020 году - 9,3 млн тонн.

Выполнение гарантированного объема перевозок должно быть закреплено договорными обязательствами с РЖД, отмечает компания.

Станция Загородняя обслуживает предприятие «Башнефть-Уфанефтехим», Новоуфимская - «Башнефть-Новоил», Бензин - «Башнефть-УНПЗ». В середине октября 2016 г. «Роснефть» получила контроль над «Башнефтью» (МОЕХ: VANE), купив 50,08% компании.

РЖД в 2018 году вводили 37%-ную объемную скидку на экспортные перевозки со станций Загородняя, Бензин и Новоуфимская при условии перевозок 8,83 млн. тонн нефтепродуктов и нефти в год. Минимально гарантированный объем экспортных перевозок с этих станций дизельного топлива и мазута на ж/д станции Автово-экспорт (припортовая станция Большого порта Санкт-Петербург), Лужская-экспорт и Высоцк-экспорт (обслуживают порты Усть-Луга и Высоцк в Ленинградской области) был установлен на уровне 1 млн тонн. Между тем, решения о продлении этих скидок на 2019 год не принималось.

РЖД в декабре 2018 года продлило на 2019-2020 годы действие объемной 25%-ной скидки на экспортные перевозки дизельного топлива и мазута со станций Нефтяная и Князевка, расположенные вблизи Саратовского нефтеперерабатывающего завода «Роснефти» (МОЕХ: ROSN). Монополия ввела скидку в январе 2017 г. Кроме того, РЖД также продлили на 2019-2020 годы объемную скидку 18% на экспортные перевозки дизтоплива и мазута со станций Новокуйбышевская и Кряж, расположенных вблизи Новокуйбышевского нефтеперерабатывающего завода «Роснефти, а также со станций Кашпир и Сызрань - вблизи Сызранского НПЗ этой же компании.

При этом вопрос об отмене скидок РЖД на маршрутах, дублирующих водные пути, рассматривался на разных уровнях. Судоходные компании, оценивавшие свои потери от введения ж/д скидок в размере 55% от грузовой базы, активно выступали против их продления. **Росморречфлот** обсуждал вопрос баланса грузопотоков на совместной с РЖД рабочей группе. **Минтранс** предлагал сбалансировать грузопотоки между разными видами транспорта.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.05; ВМТП В I ПОЛУГОДИИ УВЕЛИЧИЛ ПЕРЕВАЛКУ ГРУЗОВ НА 13%, ДОСТИГНУВ РЕКОРДНОГО РЕЗУЛЬТАТА

ПАО «Владивостокский морской торговый порт» (МОЕХ: VMTP) (ВМТП, крупнейшая стивидорная компания в порту Владивостока) в I полугодии 2019 года увеличило перевалку грузов различной номенклатуры на 12,8% по сравнению с показателем аналогичного периода 2018 года, до 5,6 млн тонн.

Достигнутый результат является рекордным показателем по первым полугодиям в истории порта, отмечает пресс-служба стивидора.

В том числе, перевалка генеральных грузов выросла на 3,5%, до 2,61 млн тонн, автомобилей и спецтехники - на 24%, до 35,5 тыс. единиц, контейнеров - на 14%, до 283,8 тыс. TEU (эквивалент 20-футового контейнера).

В I полугодии ВМТП обработал 1 тыс. 44 судна (рост на 5%) и 97,1 тыс. вагонов (рост на 15%).

Ранее сообщалось, что ВМТП в 2018 году увеличил перевалку грузов различной номенклатуры на 39% по сравнению с показателем 2017 года, до 10,4 млн тонн.

«Владивостокский морской торговый порт» входит в транспортную группу FESCO (базовая компания - ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (МОЕХ: FESH), ДВМП). Ежегодная пропускная способность порта достигает 5 млн тонн генеральных грузов и нефтепродуктов, 150 тыс. единиц автомобилей и колесной техники и свыше 600 тыс. TEU.

Согласно списку аффилированных лиц ВМТП на 30 июня 2019 года, 65,8275% акций стивидора владеет ООО «М-Порт» (Москва), которое, в свою очередь, на 100%

принадлежит ПАО «ДВМП» (50% напрямую, 50% через АО «Порт-Актив»). Еще 28,458% владеет ООО «Национальная контейнерная компания» (Москва).

FESCO - один из крупнейших в России собственников и операторов портовой инфраструктуры с интегрированным железнодорожным и логистическим бизнесом, преимущественно сфокусированным на интермодальных перевозках контейнерных грузов. Группе принадлежат ПАО «ВМТП», железнодорожный оператор «Трансгарант», 75% минус 1 акция акций оператора фитинговых платформ «Русская тройка». В управлении FESCO находится порядка 40 тыс. контейнеров. Флот группы включает 20 транспортных судов, которые преимущественно осуществляют перевозки на собственных морских линиях.

ТАСС; 2019.07.08; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ ЗАВЕРШИЛИ ВЫПОЛНЕНИЕ РЕЙСОВ ИЗ ГРУЗИИ

Рейс авиакомпании «Аэрофлот» SU 1893, ранее в понедельник вылетевший из Тбилиси, приземлился в аэропорту Шереметьево. Это следует из данных онлайн-табло столичного аэропорта.

Согласно этим данным, рейс приземлился в 04:51 мск.

Это последний рейс российской авиакомпании из Тбилиси, закрывающий полетную программу между Россией и Грузией.

Грузинские авиакомпании Georgian Airways и MyWay Airlines завершили полеты в Россию 7 июля. Из России в Грузию летали шесть авиакомпаний: «Аэрофлот», S7, «Уральские авиалинии», «Победа», Red Wings, Nordavia.

<https://tass.ru/ekonomika/6640107>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.07; САМОЛЕТ МС-21 В 2020Г МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ СЕРТИФИКАТ РОСАВИАЦИИ, ВАЛИДАЦИЯ СЕРТИФИКАТА В EASA - В 2021Г - БОРИСОВ

Российский среднемагистральный самолет МС-21 может получить сертификат Росавиации в 2020 году, а его валидация Европейским агентством авиабезопасности (EASA) планируется на 2021 год, сообщил в воскресенье вице-премьер РФ Юрий Борисов, открывая совещание по выполнению производственных программ Иркутского авиазавода. «Получение российского сертификата типа на самолет МС-21-300 в Росавиации планируется в 2020 году, а валидация российского сертификата в EASA - в 2021 году», - сказал Борисов.

Он подчеркнул, что сертификация и подготовка к серийному производству самолета сейчас являются главной задачей Иркутского авиазавода, где собирается МС-21. «Успешная реализация этой программы обеспечит загрузку завода, что особенно важно в условиях существенного сокращения закупок военных самолетов по государственному оборонному заказу», - добавил он.

Риски новых санкций со стороны Запада в отношении программы по созданию МС-21 сохраняются, заявил Борисов.

«В связи с вступлением в силу в сентябре 2018 года новых ограничений США в торговле с российскими компаниями, в том числе АО «АэроКомпозит» и АО «ОДК-Авиадвигатель», созданы серьезные предпосылки к оказанию давления на программу МС-21», - сказал Борисов.

«Наложены запрет на поставку композиционных материалов, используемых при производстве крыла для самолета МС-21. Кроме того, заблокированы поставки титанового крепежа, машин для выкладки сухой углеродной ленты и другого оборудования. Сохраняются риски введения новых санкций», - отметил вице-премьер.

По его словам, в целях успешной реализации программы МС-21 Минпромторгом России совместно с корпорацией «Иркут» (МОЕХ: IRKT) разработан и выполняется комплекс

мероприятий по замене иностранных композиционных материалов и ряда комплектующих изделий на российские аналоги.

«Это позволит обеспечить технологическую независимость производства самолетов МС-21 от «санкционной» продукции. Именно поэтому правительство РФ оказывало и будет оказывать поддержку программе МС-21», - подчеркнул Борисов.

Он также сообщил, что Иркутский авиавод создает еще два опытных самолета МС-21, один из них пройдет испытания с российским двигателем ПД-14.

«Строятся еще две опытные машины, одна из которых предназначена для летных испытаний с российским двигателем ПД-14. Ведется активная работа по подготовке серийного производства МС-21», - сказал Борисов, уточнив, что начало поставок серийных самолетов МС-21 заказчикам запланировано на 2021 год.

По его словам, уже построены три самолета МС-21 для летных испытаний и один - для статических испытаний в Центральном аэрогидродинамическом институте (ЦАГИ).

«Четвертый самолет для летных испытаний находится на стадии окончательной сборки», - сообщил вице-премьер.

Он уточнил, что портфель твердых заказов, сформированный корпорацией «Иркут», составляет 175 машин.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.05; ПРОКУРАТУРА СООБЩАЕТ ОБ УВОЛЬНЕНИИ РЯДА РУКОВОДИТЕЛЕЙ КОМПАНИИ, ОТВЕТСТВЕННОЙ ЗА ВЫДАЧУ БАГАЖА В «ШЕРЕМЕТЬЕВО»

Группа сотрудников международного аэропорта «Шереметьево», где имели место массовые задержки выдачи багажа, уволена по требованию транспортной прокуратуры, сообщили «Интерфаксу» в Московской межрегиональной транспортной прокуратуре (ММТП).

«По результатам рассмотрения, внесенного ранее представления прокуратуры, руководством аэропорта принят ряд мер, направленных на устранение выявленных нарушений и виновные должностные лица привлечены к строгой дисциплинарной ответственности», - сказали в ведомстве в пятницу.

Так, принято решение об увольнении ряда руководителей обслуживающей организации ООО «Шереметьево Хэндлинг». Со своими трудовыми обязанностями не справились начальник службы обработки багажа, начальник службы перронного обслуживания, директор дирекции по обработке багажа, заместитель генерального директора по обработке багажа и обслуживанию пассажиров, генеральный директор общества.

Одновременно, отметили в ММТП, «в аэропорту организован поэтапный перевод рейсов из терминала D и более чем на 200 человек увеличена штатная численность работников, непосредственно задействованных в обработке багажа».

К этой работе также дополнительно привлечено 300 сотрудников партнерских компаний, подобрано 500 кандидатов для дальнейшего трудоустройства.

«По всем поступившим обращениям пострадавших пассажиров проводятся проверки, по результатам которых решается вопрос о привлечении виновных лиц к административной ответственности», - говорится в сообщении.

На данный момент возбуждено 38 дел об административных правонарушениях по ч. 1 ст. 14.4 КоАП РФ (оказание населению услуг, не соответствующих требованиям нормативных правовых актов).

Представления, внесенные прокуратурой руководству ПАО «Аэрофлот - Российские авиалинии» и ООО «Северный ветер» до настоящего времени не рассмотрены, добавили в ММТП.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.05; ТОП-МЕНЕДЖЕРОВ «ДОЧКИ» ШЕРЕМЕТЬЕВО УВОЛИЛИ ЗА СБОИ С БАГАЖОМ, СРЕДИ НИХ - ПЕРВЫЙ ЗАМГЛАВЫ САМОГО АЭРОПОРТА НИКУЛИН

Группа сотрудников аэропорта «Шереметьево», где с мая происходят массовые задержки выдачи багажа, уволена по требованию транспортной прокуратуры, сообщили «Интерфаксу» в Московской межрегиональной транспортной прокуратуре (ММТП).

«По результатам рассмотрения внесенного ранее представления прокуратуры руководством аэропорта принят ряд мер, направленных на устранение выявленных нарушений, и виновные должностные лица привлечены к строгой дисциплинарной ответственности», - сказали в ведомстве в пятницу.

Так, принято решение об увольнении ряда руководителей ООО «Шереметьево Хэндлинг» - «дочки» АО «Международный аэропорт «Шереметьево» (МАШ), которая занимается наземным обслуживанием рейсов, в том числе обработкой багажа. Со своими трудовыми обязанностями не справились: начальники служб обработки багажа и перронного обслуживания, глава дирекции по обработке багажа, замгенерального директора по обработке багажа и обслуживанию пассажиров, а также генеральный директор общества. По данным «СПАРК-Интерфакс», ООО «Шереметьево Хэндлинг» возглавляет Андрей Никулин, который по совместительству является первым замгендиректора МАШ. Сохранил ли он свою должность в МАШ, не сообщается, «Интерфакс» направил запрос в пресс-службу МАШ.

Одновременно, отметили в ММТП, «в аэропорту организован поэтапный перевод рейсов из терминала D и более чем на 200 человек увеличена штатная численность работников, непосредственно задействованных в обработке багажа». К этой работе также дополнительно привлечено 300 сотрудников партнерских компаний, подобрано 500 кандидатов для дальнейшего трудоустройства.

«По всем поступившим обращениям пострадавших пассажиров проводятся проверки, по результатам которых решается вопрос о привлечении виновных лиц к административной ответственности», - говорится в сообщении.

Представления, внесенные прокуратурой руководству ПАО «Аэрофлот - Российские авиалинии» (МОЕХ: AFLT) и ООО «Северный ветер», базовых авиакомпаний «Шереметьево», до настоящего времени не рассмотрены, добавили в ММТП.

«Представители аэропорта «Шереметьево» оказывают всестороннее содействие работающей комиссии, включая предоставление всех необходимых документов, материалов и запрашиваемой информации. Руководство аэропорта находится в тесном взаимодействии с прокуратурой, ежедневно информирует о принятых мерах и учитывает замечания и рекомендации, поступающие по результатам проверки госорганов», - сообщил «Интерфаксу» представитель пресс-службы МАШ.

По его словам, на данный момент «реализуется комплекс оперативных мер, направленных на стабилизацию сроков выдачи и отправки багажа».

Увеличен штат сотрудников, участвующих в процессе обработки багажа, начат поэтапный перевод рейсов из терминала D в другие терминалы, обеспечена сортировка и доставка в российские и зарубежные аэропорты всего объема трансферного багажа, который был задержан в минувшие выходные», - отметили в «Шереметьево».

ТАСС; 2019.07.05; ПРОКУРАТУРА ЗАВЕЛА 38 АДМИНИСТРАТИВНЫХ ДЕЛ ИЗ-ЗА ЗАДЕРЖЕК ВЫДАЧИ БАГАЖА В ШЕРЕМЕТЬЕВО

Помимо этого, после прокурорской проверки уволили ряд руководителей ООО «Шереметьево хэндлинг», занимающейся обслуживанием багажа

Транспортная прокуратура возбудила 38 административных дел в связи с систематическими задержками выдачи багажа в аэропорту Шереметьево. Об этом ТАСС

сообщила представитель Московской межрегиональной транспортной прокуратуры (ММТП) Екатерина Короткова.

«По всем поступившим обращениям пострадавших пассажиров проводятся проверки, по результатам которых решается вопрос о привлечении виновных лиц к административной ответственности. На данный момент возбуждено 38 дел об административных правонарушениях по ч. 1 ст. 14.4 КоАП РФ («Оказание населению услуг, не соответствующих требованиям нормативных правовых актов»)), - сообщила Короткова.

«По результатам рассмотрения внесенного ранее представления прокуратуры руководством аэропорта принят ряд мер, направленных на устранение выявленных нарушений, виновные должностные лица привлечены к строгой дисциплинарной ответственности, - сказала Короткова. - Так, принято решение об увольнении ряда руководителей обслуживающей организации ООО «Шереметьево хэндлинг». Со своими трудовыми обязанностями не справились начальник службы обработки багажа, начальник службы перронного обслуживания, директор дирекции по обработке багажа, заместитель генерального директора по обработке багажа и обслуживанию пассажиров, генеральный директор ООО».

На данный момент к обработке багажа в Шереметьево дополнительно привлечены более 500 человек, планируется трудоустроить еще 500. »В аэропорту организован поэтапный перевод рейсов из терминала D и увеличена более чем на 200 человек штатная численность работников, непосредственно задействованных в обработке багажа. Также к этой работе дополнительно привлечено 300 сотрудников партнерских компаний, подобрано 500 кандидатов для дальнейшего трудоустройства», - сообщила Короткова.

<https://tass.ru/ekonomika/6634230>

ТАСС; 2019.07.05; СТОИМОСТЬ АВИАБИЛЕТОВ В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ СНИЗИЛИ ДЛЯ ЖИТЕЛЕЙ СЕВЕРА РЕГИОНА

Жители северного Охотского района Хабаровского края смогут четыре раза в год летать в Хабаровск по сниженной стоимости, сообщается на сайте правительства региона в пятницу.

«Специальная билетная программа в пилотном режиме введена для жителей Охотского района с июля 2019 года. Цена авиабилета для взрослых составит 4,5 тыс. рублей, для детей от двух до 12 лет - 3 тыс. рублей в одну сторону. За год разрешается по этой стоимости приобрести четыре билета по маршруту Хабаровск - Охотск или Охотск - Хабаровск. Продажи начнутся с 15 июля текущего года. Субсидироваться программа будет за счет средств краевого бюджета», - говорится в сообщении. «Хабаровские авиалинии» - единственная авиакомпания, которая будет осуществлять этот рейс, для остальных перевозчиков он нерентабелен.

Сейчас билет из Хабаровска до Охотска и обратно обходится в 25 тыс. рублей, что сопоставимо со стоимостью перелета Хабаровск - Москва - Хабаровск. Добраться туда можно только воздушным транспортом. Жители Охотского района неоднократно обращались к краевым властям с просьбой снизить стоимость билетов. Решение об этом приняли весной после поездки представителей правительства региона в район. За несколько месяцев краевое **министерство транспорта** и дорожного хозяйства проработало порядок приобретения билетов по сниженным ценам.

Билеты по сниженной стоимости могут приобрести граждане, проживающие в Охотском районе не менее года. Воздушных судов для выполнения рейсов достаточно, при необходимости количество самолетов на маршруте будет увеличено.

«Цель программы - сделать максимально доступными авиабилеты для жителей отдаленных поселков, куда можно добраться только на самолете. С 2020 года планируется распространить льготную программу и на другие населенные пункты на севере края», - отмечается в сообщении.

<https://tass.ru/obschestvo/6633210>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.05; «ИРАЭРО» ВОЗОБНОВЛЯЕТ РЕЙСЫ МОСКВА-ВЛАДИВОСТОК, БУДЕТ ЛЕТАТЬ ТРИЖДЫ В НЕДЕЛЮ

Авиакомпания «ИрАэро» (базируется в Иркутске) в субботу возобновит прямой рейс Москва-Владивосток, полеты будут выполняться трижды в неделю, говорится в сообщении АО «Международный аэропорт Владивосток».

Ранее сообщалось, что «ИрАэро» намеревалась, возобновив рейсы из московского «Домодедово» во Владивосток, летать дважды в неделю до 23 сентября 2019 года. При этом в компании отмечали, что «при необходимости мы готовы рассмотреть возможность открытия еще одного дополнительного рейса Владивосток-Москва».

Перелеты будут выполняться на Boeing-777-200ER вместимостью 371 пассажир.

«На сегодняшний день прямые регулярные рейсы из Владивостока в Москву выполняют два российских перевозчика - «Аэрофлот» (МОЕХ: [AFLT](#)) и «Россия» (входит в группу «Аэрофлот»). Полеты осуществляются в московский аэропорт «Шереметьево». Появление нового рейса увеличит частоту авиасообщения со столицей», - отмечается в сообщении аэропорта.

Сообщалось также, что «ИрАэро» с 10 января 2019 года прекратила выполнение полетов из Владивостока в Москву и обратно в связи с низкой заполняемостью рейсов.

«ИрАэро» основана в 1999 году. Парк воздушных судов состоит из четырех типов самолетов: девяти Sukhoi Superjet 100, трех Boeing-777-200ER, а также Bombardier CRJ-200ER, Ан-24, Ан-26, Ан-26-100. В настоящее время компания выполняет рейсы более чем в 40 городов России, а также за рубеж.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.05; АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ» ВОЗОБНОВИЛА РЕЙСЫ НА ШРИ-ЛАНКУ

Авиакомпания «Россия» (входит в группу «Аэрофлот») возобновила прямые полеты из Москвы в Коломбо (островное государство Шри-Ланка), говорится в сообщении перевозчика.

Рейсы компании на Шри-Ланку начались в октябре 2018 года. В конце мая этого года сообщалось о закрытии маршрута до июля.

Этому предшествовал теракт на острове на католическую Пасху: в трех гостиницах произошла серия взрывов, в которых погибли более 250 человек. МИД РФ и Ростуризм рекомендовали туристам воздержаться от поездок в Шри-Ланку, а туроператорам - приостановить продажи туров. С аналогичными рекомендациями выступили МИДы многих стран. Загрузка отелей острова после этого резко снизилась.

Согласно сообщению «России», она будет летать в Коломбо два раза в неделю.

Ранее сообщалось, что компания возобновила с 1 июля полеты из Москвы в Денпасар (остров Бали), которые были приостановлены также в мае.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.05; ЮТЭЙР В ЯНВАРЕ-МАЕ УВЕЛИЧИЛА ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА 2,9%, ЗАГРУЗКУ КРЕСЕЛ - НА 2,2 П.П

Авиакомпания «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) в январе-мае 2019 года увеличила пассажиропоток на 2,9% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, до 2,95 млн человек, сообщила пресс-служба авиаперевозчика.

Процент занятости кресел составил 79,6% (рост на 2,2 процентных пункта).

Рост загрузки рейсов авиакомпания объясняет более эффективным использованием самолетов при неизменном парке воздушных судов. Также «ЮТэйр» открыла новые направления в регионах и ввела тарифы с низкой ценой билета, что «увеличило лояльность пассажиров».

«Рост загрузки рейсов - важнейший показатель эффективности коммерческой стратегии. Прогнозируем, что нововведения помогут авиакомпании привлечь новых пассажиров и больше нарастить загрузку в регионах России», - приводятся в сообщении слова президента «ЮТэйр-Пассажирыские авиалинии» Павла Пермякова.

ТАСС; 2019.07.05; НА ЗДАНИИ АЭРОПОРТА ЮЖНО-САХАЛИНСКА УСТАНОВЛЕН ПОРТРЕТ АНТОНА ЧЕХОВА

Портрет Антона Чехова установлен на фасаде здания международного аэропорта Южно-Сахалинска (Хомутово), получившего имя писателя по итогам конкурса «Великие имена России». Об этом сообщили ТАСС в аэропорту.

«Главную воздушную гавань Сахалинской области украсил облик классика. Руководство аэропорта запланировало это сразу же, как только стали известны результаты голосования конкурса «Великие имена России», - сообщил собеседник агентства.

С одной стороны здания изображен сам Антон Чехов. С другой - его цитата: «В человеке все должно быть прекрасно: и лицо, и одежда, и душа, и мысли».

Чехов и Сахалин

Писатель прибыл на Сахалин летом 1890 года. Он провел на острове три месяца. В результате путешествия появилась его новая книга путевых заметок «Остров Сахалин» (1895 год). В ее основу вошли как личные переживания, так и ценные обширные статистические данные. В произведении нет ни одной стороны сахалинской жизни конца XIX века, которую бы не затронул писатель. Чехов провел свою собственную переписку населения Сахалина, заполнив около 10 тыс. карточек.

<https://tass.ru/obschestvo/6633073>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.05; В РОССИИ В 2019 И 2020 ГОДАХ ПРОВЕДУТ МАССОВУЮ ДИСПАНСЕРИЗАЦИЮ ВЗРОСЛОГО НАСЕЛЕНИЯ - РАСПОРЯЖЕНИЕ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал распоряжение о проведении всероссийской диспансеризации взрослого населения, которая пройдет в 2019 и 2020 годах.

Документ опубликован в пятницу на официальном интернет-портале правовой информации.

«Высшим исполнительным органам государственной власти субъектов Российской Федерации организовать проведение в установленном порядке профилактических медицинских осмотров и диспансеризации определенных групп взрослого населения в медицинских организациях, участвующих в реализации территориальных программ государственных гарантий бесплатного оказания гражданам медицинской помощи» - говорится в распоряжении.

Контроль за проведением диспансеризации поручен Росздравнадзору, Федеральному фонду обязательного медицинского страхования, территориальным фондам обязательного медицинского страхования и страховым медицинскими организациями.

Минздраву, Минпросвещения, Минобрнауки, Минкомсвязи, Минспорту, **Минтрансу** и Минтруду России поручено провести информационную кампанию, направленную на популяризацию профилактических медицинских осмотров и диспансеризации.

Ранее **Медведев** подписал изменения в программу государственных гарантий оказания бесплатной медицинской помощи в России, в том числе это касалось диспансеризации. Теперь профосмотры и диспансеризация будут проводиться не только днем, но и вечером по будням и в субботу.

В этом году предполагается, что диспансеризацию и профосмотры пройдут более 61 млн россиян.

О диспансеризации населения **Медведев** заявил в апреле в ходе встречи с депутатами Госдумы.

В свою очередь вице-премьер Татьяна Голикова заявила, что 47 российских регионов не смогли найти поликлиники и больницы, которые способны провести в полном объеме диспансеризацию населения по поручению премьера **Медведева**.