



Ежедневный мониторинг СМИ

15 ЯНВАРЯ 2020

РБК; ИННА СИДОРКОВА, СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА, ДМИТРИЙ СЕРКОВ; 2020.15.01; КОЗАК ПОРУЧИЛ ПРОВЕРИТЬ СДЕЛКИ ПО ПРОДАЖЕ ВАГОНОВ РЖД НА МЕТАЛЛОЛОМ; ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР ПОРУЧИЛ ПРОВЕРИТЬ СДЕЛКИ МЕЖДУ «ТРАНСЛОМОМ» И РЖД НА УТИЛИЗАЦИЮ ВАГОНОВ. ГОСУДАРСТВО МОГЛО НЕДОПОЛУЧИТЬ 2 МЛРД РУБ., УТВЕРЖДАЕТ ОБРАТИВШИЙ ВНИМАНИЕ ВЛАСТЕЙ НА ЭТИ СОГЛАШЕНИЯ ДЕПУТАТ АНДРЕЙ ЛУГОВОЙ	2
ТАСС; 2020.14.01; В ГРУЗИИ ПОЛОЖИТЕЛЬНО ОТНЕСЛИСЬ К ИДЕЕ О НАЧАЛЕ ПОЛЕТОВ МЕЖДУ ВЛАДИКАВКАЗОМ И ТБИЛИСИ.....	3
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИНА ТРУБИЛИНА; 2020.14.01; РОСАВИАЦИЯ: РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ ПРОДОЛЖАЮТ ПОЛЕТЫ НАД ИРАНОМ.....	4
ИНТЕРФАКС; 2020.14.01; «АЭРОФЛОТ» САМ РЕШИЛ ПЕРЕВЕСТИ РЕЙСЫ В ИРАН НА ДНЕВНОЕ ВРЕМЯ - ЛАВРОВ	4
RNS; 2020.14.01; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ НЕ ЗАФИКСИРОВАЛИ ПРОБЛЕМ В РАБОТЕ ИРАНСКИХ ДИСПЕТЧЕРОВ.....	5
КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДР ВОРОНОВ; 2020.15.01; ТОЛСТОГО КОТА ПРЕДЛАГАЮТ ВПИСАТЬ В АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА; В МИНТРАНСЕ ГОТОВЫ ПЕРЕСМОТРЕТЬ ПОРЯДОК ПЕРЕВОЗКИ ЖИВОТНЫХ И РУЧНОЙ КЛАДИ В ПОЛЕТАХ.....	5
РИА НОВОСТИ; 2020.14.01; МИНТРАНС НЕ ОТКАЗАЛСЯ ОТ ИДЕИ ИЗМЕНИТЬ ПРАВИЛА АВИАПЕРЕВОЗКИ ЖИВОТНЫХ	6
ТАСС; 2020.14.01; ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА ВЕЛОДОРОЖКИ НА КУРШСКОЙ КОСЕ ПЕРЕДАЛИ НА ГОСЭКСПЕРТИЗУ	7
ИНТЕРФАКС; 2020.14.01; РОСАВИАЦИЯ ЗАПРОСИТ У ИРАНА ОЦЕНКУ РИСКОВ ДЛЯ ПОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКИХ САМОЛЕТОВ.....	8
ИЗВЕСТИЯ; 2020.15.01; КОНТРОЛЬ ПЕРВОГО ПЛАНА: ПОЧЕМУ КУДРИНА ПОДКЛЮЧИЛИ К НАЦПРОЕКТАМ; МОНИТОРИТЬ РЕАЛИЗАЦИЮ ОСНОВНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ РАЗВИТИЯ СТРАНЫ ГЛАВЕ СЧЕТНОЙ ПАЛАТЫ ПОРУЧИЛ ПРЕЗИДЕНТ	8
КОММЕРСАНТЪ; НАДЕЖДА КРАСНУШКИНА; 2020.15.01; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ПРИМЕРЯЕТСЯ К СТРАТЕГИЧЕСКОМУ АУДИТУ; ВЕДОМСТВО ХОЧЕТ НЕ КОНСТАТИРОВАТЬ, А РЕШАТЬ ПРОБЛЕМЫ.....	10
ТАСС; 2020.14.01; РЕМОНТ ДОРОГ В АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ ПО НАЦПРОЕКТУ НАЧНЕТСЯ В МАРТЕ.....	11
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА СЕВЕРО; УЛЬЯНА ВЫЛЕГЖАНИНА; 2020.14.01; ЛОГИСТИКА ЭКСКЛАВА; ГРУЗЫ, СЛЕДУЮЩИЕ В ЕВРОПЕЙСКИЕ СТРАНЫ ИЗ КИТАЯ И БЕЛОРУССИИ, БУДУТ ПЕРЕГРУЖАТЬ В КАЛИНИНГРАДСКИХ ПОРТАХ	11
ТАСС; 2020.14.01; КУБАНЬ ПРЕДСТАВИТ НА ИНВЕСТФОРУМЕ В СОЧИ ПРОЕКТЫ СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАНСПОРТНЫХ УЗЛОВ.....	13
КОММЕРСАНТЪ; ЕЛЕНА РЫЖКОВА; 2020.15.01; ОЛИМПИЙСКИЕ ДЕНЬГИ ВЕРНУТ ДОРОГОЙ; ТРАССА АДЛЕР — КРАСНАЯ ПОЛЯНА СТАНЕТ ПЛАТНОЙ	13
ПРАЙМ; 2020.14.01; ТИТОВ ПРЕДЛОЖИЛ УВЕЛИЧИТЬ ПРЕДЕЛЬНУЮ МАССУ АВТОПОЕЗДОВ НА ДОРОГАХ РФ ДО 60 ТОНН	14
ТАСС; 2020.14.01; РОССИЙСКАЯ КОМПАНИЯ ПРОВЕЛА УСПЕШНЫЕ ИСПЫТАНИЯ АСФАЛЬТОБЕТОНА С ГРАФЕНОВЫМИ НАНОТРУБКАМИ	15

ТАСС; 2020.14.01; ВТОРОЙ МОСТ ЧЕРЕЗ ОБЬ В ЮГРЕ ПОЗВОЛИТ ИЗБЕЖАТЬ ПРИОСТАНОВКИ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТА	15
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.15.01; ГРУЗЫ УШЛИ В МИНУС ОТ ТЕПЛОЙ ЗИМЫ; ОАО РЖД ЖДЕТ ПАДЕНИЯ ПОГРУЗКИ В ЯНВАРЕ НА 3,3%	16
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА БЕЛОВА; 2020.14.01; К МОРЮ - В ОБЪЕЗД; МЕЖДУ КРАСНОДАРОМ И СОЧИ ВРЕМЕННО ОТМЕНИЛИ ПОЕЗДА	17
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН ПЫШЕЧКИН; 2020.14.01; ТЕРРИТОРИЯ «ИВОЛГИ»; ЧТО ДАЛ ЗАПУСК МОСКОВСКИХ ЦЕНТРАЛЬНЫХ ДИАМЕТРОВ И КАК ОНИ ИЗМЕНЯТСЯ	18
ТАСС; 2020.14.01; РЖД НЕ ИСКЛЮЧАЮТ УВЕЛИЧЕНИЯ ИНВЕСТПРОГРАММЫ ХОЛДИНГА НА 2020-2022 ГОДЫ.....	19
ТАСС; 2020.14.01; РЖД ПРЕДЛАГАЮТ ВЫДЕЛИТЬ НАПАДЕНИЕ НА ПРОВОДНИКОВ ПОЕЗДА В ОТДЕЛЬНУЮ СТАТЬЮ УК РФ.....	19
ТАСС; 2020.14.01; В РЖД ПРЕДЛАГАЮТ УВЕЛИЧИТЬ ШТРАФЫ ЗА КУРЕНИЕ И РАСПИТИЕ АЛКОГОЛЯ В НЕУСТАНОВЛЕННЫХ МЕСТАХ.....	20
ИНТЕРФАКС; 2020.14.01; КАЗАХСТАН ВВЕЛ ЗАПРЕТ НА ПРИЕМ ПОРОЖНИХ ВАГОНОВ, НО ОТМЕНИЛ ЕГО ДЛЯ РЯДА ОПЕРАТОРОВ РФ - РЖД.....	20
ТАСС; 2020.14.01; ЧИСЛО ДТП НА ПЕРЕЕЗДАХ МЖД СОКРАТИЛОСЬ В 2019 ГОДУ НА 17,5%.....	21
ТАСС; 2020.14.01; ВЛАДИВОСТОК В 2020 ГОДУ ПОСЕТЯТ 15 КРУИЗНЫХ ЛАЙНЕРОВ.....	21
ИНТЕРФАКС; 2020.14.01; САХАЛИНСКИЕ ВЛАСТИ ПРОСЯТ ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ПРОФИНАНСИРОВАТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНОЙ ПОЛОСЫ В АЭРОПОРТУ ЮЖНО-САХАЛИНСКА	22
ТАСС; 2020.14.01; В АЭРОПОРТУ ЧЕРЕПОВЦА ПОСТРОЯТ НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ.....	22
ТАСС; 2020.15.01; СУБСИДИРУЕМЫЙ АВИАРЕЙС ВПЕРВЫЕ СВЯЗАЛ ЧИТУ И БРАТСК	23
ИНТЕРФАКС; 2020.14.01; СУД ПОДТВЕРДИЛ ОТКАЗ АВИАКОМПАНИИ «ТРАНСАЭРО» ВЗЫСКАТЬ С РОСАВИАЦИИ 182 МЛН РУБ. ПО СУБСИДИЯМ.....	23

ПУБЛИКАЦИИ

РБК; ИННА СИДОРКОВА, СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА, ДМИТРИЙ СЕРКОВ; 2020.15.01; КОЗАК ПОРУЧИЛ ПРОВЕРИТЬ СДЕЛКИ ПО ПРОДАЖЕ ВАГОНОВ РЖД НА МЕТАЛЛОЛОМ; ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР ПОРУЧИЛ ПРОВЕРИТЬ СДЕЛКИ МЕЖДУ «ТРАНСЛОМОМ» И РЖД НА УТИЛИЗАЦИЮ ВАГОНОВ. ГОСУДАРСТВО МОГЛО НЕДОПОЛУЧИТЬ 2 МЛРД РУБ., УТВЕРЖДАЕТ ОБРАТИВШИЙ ВНИМАНИЕ ВЛАСТЕЙ НА ЭТИ СОГЛАШЕНИЯ ДЕПУТАТ АНДРЕЙ ЛУГОВОЙ

Зампред правительства Дмитрий Козак поручил Минпромторгу, Минэкономразвития и ФАС провести проверку нескольких сделок между РЖД и ООО «Транслон» на утилизацию вагонов общей стоимостью около 110 млн руб. О результатах проверки Козак поручил доложить в правительство до 10 февраля, говорится в поручении вице-премьера от 27 декабря. Копия документа есть у РБК, его подлинность подтвердил источник в правительстве. Представитель Козака от комментариев отказался.

В Минпромторге подтвердили РБК наличие поручения ФАС в «отношении проведения проверок определенных сделок» между ОАО «РЖД» и ООО «Транслон». «Минпромторг как соисполнитель по данному поручению готов оказать ФАС поддержку в проведении проверки в пределах своей компетенции, а также внимательно ознакомиться с ее результатами», — сообщили в пресс-службе Минпромторга.

РБК направил запросы в ФАС и Минэкономразвития.

В середине декабря стало известно о том, что «Федеральная пассажирская компания» (ФПК; «дочка» РЖД) заключила три договора с компанией «Транслом» на выполнение работ по «разделке» более 2 тыс. вагонов, исключенных из инвентарного парка. Подрядчик должен выполнить работы до 31 декабря 2022 года. Но 17 декабря депутат Госдумы от ЛДПР Андрей Луговой написал Козаку обращение с просьбой проверить эти сделки. Также он обратился к начальнику Главного управления экономической безопасности и противодействию коррупции МВД Андрею Курносенко и гендиректору РЖД Олегу Белозерову. Копии писем есть у РБК, их подлинность подтвердил Луговой.

Депутат считает, что в результате этих сделок недополученный доход ФПК с одного разделанного вагона составит почти миллион рублей. «Как следует из опубликованной информации, количество вагонов — более 2 тыс. штук. Если считать, что их ровно 2 тыс., то, получается, себестоимость одного купленного вагона 55 тыс. руб.», — отмечает депутат и приводит другие расчеты.

Пассажирский железнодорожный вагон весит около 48 т (из которых 6 т — четыре колесные пары, 29,5 т — металлическая часть, 0,25 т — алюминий, столько же нержавеющей стали и 0,05 т меди). Если продавать вагон целиком как лом, то с учетом сегодняшних цен стоимость продажи составит 383,5 тыс. руб. В случае реализации разделанного лома конечному потребителю — металлургическим комбинатам, стоимость будет равна 442,5 тыс. руб., говорит Луговой.

Стоимость колесных пар в плохом состоянии составляет не менее 120 тыс. руб. за одну, отметил депутат. В среднем стоимость лома цветных металлов с одного вагона составит 52,5 тыс. руб.

Таким образом, с одного вагона ФПК может выручить не менее 916 тыс. руб. В данном расчете не учтена стоимость сцепки, пружин, балок, рессор, которые также будут реализованы как изделия б/у по цене дороже, чем лом, отмечает Луговой.

РБК направил запросы в компании «Транслом» и РЖД, и в пресс-центр МВД.

«Транслом» до октября 2016-го принадлежал РЖД, затем перешел под контроль компании «Кронос» Алексея Золотарева, бывшего бизнес-партнера помощника президента и экс-министра транспорта Игоря Левитина. «Транслом» реализует лом РЖД и Минобороны.

Источники РБК и «Коммерсанта» говорили, что «Транслом» входит в периметр бизнес-интересов Аркадия и Игоря Ротенбергов. Последний в 2004–2005 годах был вице-президентом и главой департамента управления имуществом РЖД, где занимался, в частности, металлоломом. Ему принадлежит 50% компании НСК, специализирующейся на производстве драгоценных и цветных металлов и обработке лома всех видов. Представитель Ротенбергов и гендиректор «Транслома» Сергей Астахов отрицали, что компания имеет отношение к этим бизнесменам.

https://www.rbc.ru/society/15/01/2020/5e1de0e69a794761ea6fd8a9?from=from_main

ТАСС; 2020.14.01; В ГРУЗИИ ПОЛОЖИТЕЛЬНО ОТНЕСЛИСЬ К ИДЕЕ О НАЧАЛЕ ПОЛЕТОВ МЕЖДУ ВЛАДИКАВКАЗОМ И ТБИЛИСИ

Открытие авиасообщения между Владикавказом и Тбилиси будет положительным явлением, однако для этого необходимо сначала восстановить полеты из России в целом, которые запрещены с 8 июля 2019 года. Такое мнение во вторник высказал журналистам председатель комитета по внешним связям парламента Грузии Ираклий Берая.

«Если полеты будут восстановлены, конечно, это можно посчитать положительным явлением, потому что это даст возможность еще большему количеству граждан передвигаться. Однако такое решение должна принять Российская Федерация, а не Владикавказ. В случае если полеты будут восстановлены, уже соответствующие авиакомпании сами должны будут решить, из каких городов летать», - сказал Берая.

Аналогичного мнения придерживается и спецпредставитель грузинского премьера по вопросам урегулирования отношений с Россией Зураб Абашидзе. «В ноябре прошлого года мы провели встречу в Праге (с членом Совфеда РФ Григорием Карасиным - прим. ТАСС). Там мы выслушали комментарии о том, что в Москве рассматривают вопрос возобновления авиасообщения, однако конкретные даты не назывались. Если авиасообщение будет восстановлено, что мы будем приветствовать, соответствующие

агентства и компании уже сами должны будут решить вопрос маршрута полетов», - сказал Абашидзе в интервью телеканалу Rustavi 2.

Схожая точка зрения и у грузинских депутатов в оппозиции. «В налаживании связей с российскими городами, которые будут служить развитию туризма, нет никакой проблемы. Какая разница, самолет будет летать из Владикавказа, Перми, Москвы или Сочи?» - сказал депутат парламента от оппозиционной партии «Единое национальное движение» Роман Гоциридзе журналистам.

Министр промышленности и транспорта Северной Осетии Хайдарбек Бутов накануне выступил с инициативой открытия авиасообщения между Владикавказом и Тбилиси. По его словам, подготовительные работы в этом направлении уже выполнены, и инициативу запуска авиамаршрута ранее обсудили и поддержали представители аэропортов, туроператоров, соответствующих ведомств Северной Осетии и Грузии. Он уверен, что авиасообщение позволит разгрузить очереди на контрольно-пропускном пункте «Верхний Ларс» на российско-грузинской границе, который часто закрывается в зимнее время из-за непогоды.

<https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/7517423>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИНА ТРУБИЛИНА; 2020.14.01; РОСАВИАЦИЯ: РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ ПРОДОЛЖАЮТ ПОЛЕТЫ НАД ИРАНОМ

На совещании рабочей группы в **Росавиации**, где обсуждалась ситуация в ближневосточном регионе, было отмечено, что принятые сейчас меры для обеспечения безопасности полетов над Ираном вполне достаточны.

Как сообщает **Росавиация**, российские авиакомпании продолжают использовать воздушное пространство Ирана с рекомендованными им мерами предосторожности, включая корректировку маршрутов и расписания полетов. Экипажи российских авиакомпаний не отмечают отрицательных особенностей в работе служб обслуживания воздушного движения Ирана, более четкой стала работа военного сектора этой службы.

Росавиация продолжает мониторинг ситуации. Руководству авиакомпаний, осуществляющих полеты в регионе («Аэрофлот», «Уральские авиалинии», «АЗУР Эйр», «Авиакомпания «Роял Флайт») указано на необходимость незамедлительно информировать **Росавиацию** о малейших отклонениях, возникающих в полётах, и нестандартных ситуациях.

В Иран **Росавиацией** будет направлен запрос об оценке местными властями факторов риска для полетов гражданских воздушных судов. В случае необходимости будут подготовлены дополнительные рекомендации для российских авиакомпаний.

В то же время отмечается, что воздушное пространство Ирака российские авиакомпании не используют и не планируют использовать.

<https://rg.ru/2020/01/14/rosaviaciia-rossijskie-aviakompanii-prodolzhaiut-polety-nad-iranom.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.14.01; «АЭРОФЛОТ» САМ РЕШИЛ ПЕРЕВЕСТИ РЕЙСЫ В ИРАН НА ДНЕВНОЕ ВРЕМЯ - ЛАВРОВ

Решение «Аэрофлота» о переводе рейсов в Иран на дневное время было принято компанией самостоятельно, заявил во вторник глава МИД РФ Сергей Лавров.

«МИД такие вопросы решать не можем, мы взаимодействуем с нашими коллегами из специальных служб и конечно же с экспертами о безопасности из гражданской авиации», - сказал он на пресс-конференции в Коломбо.

Лавров подчеркнул в связи с этим: «Аэрофлот», я слышал, самостоятельно принял решение перевести полеты в Иран, по-моему, на дневное время. Так что здесь никаких нет секретов».

Так министр прокомментировал появившиеся накануне в СМИ сообщения о том, что МИД РФ рекомендовал «Аэрофлоту» летать в Тегеран только в светлое время суток.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Lavrov-rasskazal-o-reshenii-aeroflota-perevesti-poleti-v-Tegeran-na-dnevnoe-vremya-2020-01-14/>

RNS; 2020.14.01; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ НЕ ЗАФИКСИРОВАЛИ ПРОБЛЕМ В РАБОТЕ ИРАНСКИХ ДИСПЕТЧЕРОВ

Экипажи российских авиакомпаний не зафиксировали проблем в работе иранских авиадиспетчеров, следует из сообщения **Росавиации** по итогам совещания с компаниями. «Экипажи воздушных судов российских авиакомпаний не отмечают отрицательных особенностей в работе служб обслуживания воздушного движения Ирана», — говорится в сообщении.

При этом экипажи отметили «более четкую работу военного сектора службы обслуживания воздушного движения Ирана» в настоящее время.

Российские авиакомпании продолжают летать над Ираном с мерами предосторожности, рекомендованными **Росавиацией**, включая корректировку маршрутов и расписания полетов. Принятых мер безопасности на данный момент достаточно, отметил российский авиарегулятор.

При этом **Росавиация** запросит у властей Ирана оценку факторов риска для полетов над зонами конфликтов и вблизи них, в соответствии с руководством Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

В совещании приняли участие представители «Аэрофлота», «Уральских авиалиний», Azur Air, Royal Flight.

<https://rns.online/transport/Rossiiskie-aviakompanii-ne-zafiksirovali-problem-v-rabote-iranskih-dispetcherov-2020-01-14/>

КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДР ВОРОНОВ; 2020.15.01; ТОЛСТОГО КОТА ПРЕДЛАГАЮТ ВПИСАТЬ В АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА; В МИНТРАНСЕ ГОТОВЫ ПЕРЕСМОТРЕТЬ ПОРЯДОК ПЕРЕВОЗКИ ЖИВОТНЫХ И РУЧНОЙ КЛАДИ В ПОЛЕТАХ

Определить минимальные габариты по сумме трех измерений ручной клади в Федеральных авиационных правилах (ФАП), а при провозе животных на борту установить, что эти размеры должны быть не менее 115 см и 8 кг по весу. С таким предложением выступили в Общероссийском объединении пассажиров после скандалов с отказами авиакомпаний пускать граждан на борт с большими игрушками, четырехкилограммовой рыбой и десятикилограммовым котом. В авиакомпаниях считают, что вписывание габаритов в ФАП ограничит конкуренцию перевозчиков. В **Минтрансе** обещали проработать предложения, а в Ространснадзоре предложили ввести административную ответственность за нарушение правил перевозки.

С предложением изменить ФАП выступил в Общественной палате РФ глава Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов. По его словам, в правилах нужно закрепить минимальные габариты ручной клади (по сумме трех измерений), с которой пассажира пустят на борт бесплатно. Ее размеры названы не были: глава комиссии Общественной палаты РФ по местному самоуправлению Андрей Максимов предложил сделать их как у ирландского перевозчика Ryanair — 40x25x20 см; в Союзе пассажиров Москвы назвали цифру в 55x40x20 см. При превышении оговоренных размеров на 1–2 см предложено взимать дополнительную плату. Кроме того, животных на борт предлагается пропускать в переноске размером не менее 115 см (по сумме трех измерений) с условием, что питомец весит не более 8 кг. Допустимой считают в объединении и доплату за перевес питомца в 1–2 кг. «Авиакомпании смогут устанавливать большую норму перевоза», — рассудил Илья Зотов. Его поддержал глава агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев, предложивший установить минимум требований к сервису авиакомпаний по аналогии с «прожиточным минимумом». «Давайте не ухудшать сервис до неприемлемого для потребителя уровня. Выше — на здоровье», — пояснил он.

Инициатива выдвинута после серии инцидентов с отказом в перевозке пассажирам с ручной кладью. Так, в августе 2019 года пенсионерку Валентину Лисечко в аэропорту Внуково не пустили на рейс «Победы» в Чебоксары, предложив заплатить 3 тыс. руб. за не поместившиеся в рамку-калибратор авиакомпании фрукты и игрушки. В ноябре 2019 года пассажира «Аэрофлота» Михаила Галина лишили накопленных бонусов за подмену десятикилограммового кота на взвешивании более легким питомцем. Тогда же

организатора слушаний в Общественной палате РФ Андрея Максимова не пустили на борт «Аэрофлота» из Архангельска в Москву с четырехкилограммовой рыбой.

В Общероссийском объединении пассажиров вместе с «Авиапортом» провели исследование 22 авиакомпаний в РФ по 150 показателям.

По словам Ильи Зотова, замеры показали, что в региональных аэропортах рамки-калибраторы даже одной и той же компании отличаются в размерах: «Дужка бывает толще на сантиметр, и даже по оговоренным габаритам ручная кладь не проходит».

Что касается животных, то их нормы провоза у авиакомпаний отличаются: так, Nordavia разрешает провозить питомца на 12 кг, Utair — на 10 кг, «Аэрофлот» — на 8 кг, а «Северсталь» — лишь на 5 кг. В итоге, по словам Ильи Зотова, для полетов различными перевозчиками пассажир должен иметь десять типов переносок. Отметим, что сейчас в ФАП оговаривается лишь минимальный вес ручной клади в 5 кг, а габариты животных не описаны вовсе. В Роспотребнадзоре сказали, что среди претензий граждан к авиакомпаниям проблемы с ручной кладью и багажом на первом месте — на них приходится 25% жалоб.

В авиакомпаниях считают, что инициатива ограничит конкуренцию перевозчиков. Представитель «Аэрофлота» Михаил Верниковский сказал, что выполнение авиационных правил и сейчас приводит к тому, что «при полной загрузке рейсов вся ручная кладь не помещается и приходится ее сдавать в багаж». Замдиректора по организации пассажирских перевозок S7 Ирина Пятерикова сказала, что такие случаи приводят к задержке рейсов. Представитель авиакомпании «Руслайн» призвал учитывать массу одежды пассажиров в салонах, «которая не учитывается в ручной клади». Представитель Utair добавил, что ФАП позволяют пассажиру брать с собой на борт помимо ручной клади еще портплед, букет цветов, женскую сумку и рюкзак, призвав, наоборот, «задуматься об ограничении» числа допустимых правилами вещей.

Между тем в **Минтрансе РФ** обещали проработать предложения Общероссийского объединения пассажиров. Представитель ведомства Илья Белавинцев сказал, что это будет сделано в течение двух недель. «ФАП должны быть живым организмом, работать на опережение. Если есть запрос от пассажира, правила должны меняться как можно более быстро», — уточнил он. В свою очередь, заместитель главы Ространснадзора Андрей Шнырев напомнил, что авиакомпании несут ответственность перед пассажирами за утерю и задержку багажа, но «нет наказаний за нарушения правил перевозки». Чиновник предложил ввести административные санкции в этой области, не уточнив, в чем они должны заключаться.

<https://www.kommersant.ru/doc/4220263>

РИА НОВОСТИ; 2020.14.01; МИНТРАНС НЕ ОТКАЗАЛСЯ ОТ ИДЕИ ИЗМЕНИТЬ ПРАВИЛА АВИАПЕРЕВОЗКИ ЖИВОТНЫХ

Минтранс РФ не отказался от идеи изменить правила перевозки животных в самолётах и продолжит обсуждать этот вопрос, сообщил **замдиректора департамента госполитики в области гражданской авиации Минтранса Ильи Белавинцев**.

Газета «Известия» во вторник сообщила, что **Минтранс** отказался упрощать правила авиаперевозки домашних питомцев.

«Не совсем корректно было озвучено, что **Минтранс** не поддержал изменения в ФАПы (Федеральные авиационные правила – ред.). **Минтранс** считает, что ФАПы должны работать на опережение, ... и если запрос от пассажира идёт, ФАПы должны меняться как можно быстрее и оперативнее. Позиция **Минтранса** была о том, что конкретные предложения, которые были озвучены, не совсем проработаны, и их надо проработать глубже. И мы готовы это сделать. В ближайшее время соберём (рабочую - ред.) группу и, наверное, в горизонте двух недель соберёмся с компаниями на площадке **Минтранса**», - сказал **Белавинцев** в ходе круглого стола в ОП РФ.

Общероссийское объединение пассажиров ранее предложило **Минтрансу** ввести общие для всех авиакомпаний нормы перевозки домашних животных в самолетах. С предложениями изменить правила провоза животных также выступала Госдума. **Замминистра транспорта Александр Юрчик** в ноябре сообщил журналистам, что

Минтранс изучает необходимость менять нормы провоза животных в самолетах, если она есть, то подготовит предложения.

Ранее пассажир «Аэрофлота» Михаил Галин сообщил в Facebook, что перевозчик потребовал сдать его питомца - кота Виктора - в багаж, так как его вес превышал установленные нормы. Кота не пускали в салон даже за дополнительную плату. Тогда пассажир прибег к хитрости: при досмотре он показал другое животное и получил посадочный талон, по которому полетел Виктор. За это авиакомпания исключила Галина из программы лояльности. Мили, накопленные за время его участия в программе, будут аннулированы, а счет участника – закрыт, отметили в «Аэрофлоте». История вызвала общественный резонанс.

<https://ria.ru/20200114/1563403065.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/7516981>

<https://www.kommersant.ru/doc/4220263>

<https://www.mskagency.ru/materials/2963463>

<https://www.m24.ru/news/obshchestvo/14012020/103519>

<https://govoritmoskva.ru/news/221780>

<https://www.pnp.ru/social/mintrans-obsudit-s-aviakompaniyami-perevozk-zhivotnykh-v-salone-samolyota.html>

<https://www.kp.ru/online/news/3732705>

<https://www.bfm.ru/news/434121>

<https://vmeste-rf.tv/news/social-activists-propose-to-introduce-minimum-requirements-for-the-carriage-of-animals-for-all-airli>

ТВ:

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3229157>

<https://www.m24.ru/news/obshchestvo/14012020/103459>

<https://ren.tv/news/v-rossii/647719-mintrans-ne-budet-meniat-pravila-perevozki-domashnikh-zhivotnykh>

https://tvzvezda.ru/news/vstrane_i_mire/content/202011436-jC5RK.html

<https://www.5-tv.ru/news/279475/mintrans-otkazalsa-menat-pravila-perevozki-zivotnyh-vsamoletah>

<https://otr-online.ru/news/mintrans-ne-budet-menyat-pravila-perevozki-zhivotnyh-v-samoletah-144024.html>

ТАСС; 2020.14.01; ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА ВЕЛОДОРОЖКИ НА КУРШСКОЙ КОСЕ ПЕРЕДАЛИ НА ГОСЭКСПЕРТИЗУ

Проект велосипедной дорожки на территории Национального парка Куршская коса в Калининградской области, которая должна быть построена по поручению президента РФ Владимира Путина, передали на государственную экспертизу. Об этом ТАСС сообщили в понедельник в дирекции парка.

Список поручений президента по итогам встречи с представителями общественности в Светлогорске Калининградской области, состоявшейся 31 октября 2019 года, опубликован в понедельник на сайте Кремля. В их числе - реализация проекта развития инфраструктуры велосипедного транспорта на территории Куршской косы с привлечением средств федерального бюджета.

«Проект строительства велосипедной дорожки на территории Куршской косы передан на государственную экспертизу», - сказали, в дирекции нацпарка, уточнив, что экологическую экспертизу проект уже прошел.

Проект предполагает строительство велодорожки протяженностью 41 км и шириной около трех метров вдоль автодороги Зеленоградск - Морское - Клайпеда до границы с Литвой. Стоимость строительства предварительно оценивается в 458,9 млн рублей, финансирование будет осуществляться по линии Минприроды России. Строительство не зависит от сезона и может быть завершено в течение года. Работы планируется начать после прохождения экспертизы, уточнили ТАСС в дирекции нацпарка.

<https://tass.ru/obschestvo/7509749>

ИНТЕРФАКС; 2020.14.01; РОСАВИАЦИЯ ЗАПРОСИТ У ИРАНА ОЦЕНКУ РИСКОВ ДЛЯ ПОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКИХ САМОЛЕТОВ

Глава Росавиации Александр Нерадько провел совещание о подготовке рекомендаций российским авиакомпаниям по мерам безопасности при полетах в Ближневосточном регионе, сообщает ведомство.

«В ходе обсуждения участники совещания отметили следующее: российские авиакомпании продолжают использовать воздушное пространство Ирана с мерами предосторожности, рекомендованными Росавиацией, включая корректировку маршрутов и расписания полетов; экипажи воздушных судов российских авиакомпаний не отмечают отрицательных особенностей в работе служб обслуживания воздушного движения Ирана», - говорится в сообщении.

«Одновременно, по докладам экипажей, в настоящее время более четко осуществляется работа военного сектора службы обслуживания воздушного движения Ирана. Также отмечено, что авиакомпании России не используют воздушное пространство Ирака и не планируют его использовать», - отмечает Росавиация.

Участники совещания «отметили достаточность принятых в настоящее время мер для обеспечения безопасности полетов в воздушном пространстве Ирана». Вместе с тем, Росавиация планирует направить авиационным властям Ирана «запрос об их оценке факторов риска, которую государствам следует проводить в соответствии с Руководством ИКАО по оценке факторов риска для полетов гражданских воздушных судов над зонами конфликтов и вблизи их (ICAO Doc 10084)».

«Росавиация продолжает мониторинг ситуации. В случае необходимости будут подготовлены дополнительные рекомендации российским эксплуатантам по мерам безопасности», - говорится в сообщении.

В ночь на 8 января иранский Корпус стражей Исламской революции (КСИР) нанес ракетный удар по двум военным объектам в Ираке, на которых размещены силы возглавляемой США коалиции по борьбе против группировки ИГ (запрещена в РФ). Это стало ответом Тегерана на убийство в ходе американской спецоперации близ Багдада командующего иранским спецподразделением «Кудс» Касема Сулеймани.

Утром того же дня самолет Boeing-737 украинской авиакомпании «МАУ», который должен был выполнить рейс Тегеран - Киев, разбился после взлета из аэропорта им. Имама Хомейни. На борту находились 167 пассажиров и девять членов экипажа, все они погибли. Впоследствии командующий аэрокосмическими силами КСИР бригадный генерал Амир Али Хаджизаде заявил, что самолет МАУ был сбит, так как его перепутали с крылатой ракетой.

Росавиация ранее рекомендовала перевозчикам облетать территории Ирана, Ирака, Персидского и Оманского заливов, ссылаясь на «информацию о рисках для безопасности международных полетов», а позднее призвала усилить меры безопасности при организации рейсов на Ближний Восток.

Из российских авиакомпаний в Тегеран летает только «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT), при этом над Ираном пролегает кратчайший воздушный маршрут из РФ в ОАЭ, одно из популярных туристических направлений для россиян зимой. Туда летают, в том числе, «Аэрофлот», «Россия», S7, «Победа», «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL), Royal Flight, Nordwind, AZUR air.

ИЗВЕСТИЯ; 2020.15.01; КОНТРОЛЬ ПЕРВОГО ПЛАНА: ПОЧЕМУ КУДРИНА ПОДКЛЮЧИЛИ К НАЦПРОЕКТАМ; МОНИТОРИТЬ РЕАЛИЗАЦИЮ ОСНОВНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ РАЗВИТИЯ СТРАНЫ ГЛАВЕ СЧЕТНОЙ ПАЛАТЫ ПОРУЧИЛ ПРЕЗИДЕНТ

Счетная палата должна шире смотреть на проблемы, которыми она занимается. В частности, заняться и контролем исполнения национальных проектов. Об этом президент Владимир Путин заявил на встрече с главой надзорного органа Алексеем Кудриным. Кроме нацпроектов председатель СП обратил внимание главы государства на ряд других проблем. В частности, на нарушения при экспорте сырого леса, обеспечение жильем детей-сирот и планы по проверкам эффективности государственных компаний и

корпораций. Нацпроекты занимают наиболее заметное положение в повестке руководства страны обоснованно, считают эксперты. Именно на их реализацию возложены основные надежды по достижению ключевых показателей развития страны.

Накануне встречи с президентом СП опубликовала результаты своего мониторинга за 10 месяцев 2019 года восьми из 13 нацпроектов: «Экология», «Комплексный план развития магистральной инфраструктуры», «Безопасные и качественные дороги», «Культура», «Малое и среднее предпринимательство и поддержка предпринимательской инициативы», «Наука», «Образование» и «Производительность труда и поддержка занятости».

Владимир Путин на встрече с Алексеем Кудриным заявил, что ожидает от СП более широкого взгляда на проблемы, которыми занимается. В частности, усилит контроль за исполнением нацпроектов.

— Знаю, в этой связи часто возникают споры и с правительством, и с некоторыми уважаемыми экспертами. На мой взгляд, это абсолютно естественный процесс, без которого невозможно искать и находить нужные решения, — сказал президент.

По каждому из изученных направлений развития страны палата выявила риски и недостатки. Например, в ряде регионов на дорогах появляются новые места концентрации ДТП, хотя профильный нацпроект ставит задачу снизить их количество вдвое по сравнению с 2017 годом, а смертность в ДТП — в 3,5 раза — до уровня не более четырех человек на 100 тыс.

А в нацпроекте «Образование» отсутствуют задачи по сокращению неравенства между школами и преодолению образовательной неуспешности, указывают аудиторы. Нет целевого ориентира по ликвидации кадрового дефицита преподавателей, продолжают в СП.

На расширенном заседании коллегии Счетной палаты, посвященном 25-летию контрольного ведомства, Алексей Кудрин вновь обратил внимание на недостатки системы нацпроектов. В частности, по его мнению, зачастую собственные планы ведомств и показатели, предусмотренные в 13 направлениях развития страны, не совпадают. Более того, задачи программ более низкого уровня нередко не синхронизированы с глобальными целями. Глава Минфина и первый вице-премьер Антон Силуанов сообщил, что в ближайшем будущем методики и принципы, заложенные в нацпроекты, будут распространены на всю систему бюджетных инвестиций.

СПРАВКА «ИЗВЕСТИЙ»

Система из 13 нацпроектов сформирована для выполнения девяти целей национального развития, поставленных в майском указе президента. В них входит обеспечение устойчивого естественного роста численности населения, вхождения России в пятерку крупнейших экономик мира, а также переход к темпам экономического роста выше мировых при сохранении макроэкономической стабильности. Общая сумма затрат на мероприятия составит 26 трлн рублей.

Нацпроектам уделяется столь высокое внимание, поскольку они служат главным катализатором развития страны, полагает заместитель директора Института народнохозяйственного прогнозирования РАН Александр Широков. В частности, это ключевой элемент экономической политики по достижению целей, провозглашенных в майском указе президента.

Впрочем, значение системы национальных проектов, по мнению директора Института стратегического анализа компании ФБК Grant Thornton Игоря Николаева, несколько преувеличено. Госинвестиции в среднем занимают около 14% в общем объеме вложений в экономику страны. Таким образом, «погоду» делает всё же бизнес. Предполагается, что резкий приток госденег в экономику простимулирует частных инвесторов более динамично вкладывать. Однако условий для этого, по его мнению, на данный момент создано немного.

И всё же в этом году нацпроекты будут оказывать более существенное влияние на экономику и уровень жизни: как минимум по той причине, что руководство страны держит этот вопрос на особом контроле, резюмировал эксперт. Также на встрече с президентом глава контрольного органа уделил особое внимание запланированным проверкам госкомпаний и корпораций, обеспечению жильем детей-сирот и нарушениям при экспорте сырого леса.

В ближайшее время СП будет, как и раньше, проверять «Росатом», Росавтодор, РЖД, но к этому списку добавится также «Ростех», «Газпром», «Роснефтегаз» (материнская компания «Роснефти»). Ориентир палаты — сделать госкомпаниям более эффективными.

Относительно детей-сирот глава СП заявил, что сегодня 170 тыс. из них не обеспечены жильем, хотя имеют на это право. Алексей Кудрин заверил, что правительство и его ведомство наконец выработали предложение для решения этой проблемы в течение нескольких лет.

Глава Счетной палаты также коснулся вывоза сырого леса. «Мы проанализировали всю цепочку от вырубки до экспорта и выявили ряд проблем, в том числе в таможенных органах по порядку декларирования этого леса». Он уточнил на заседании коллегии, что, по косвенным данным СП, стоимость реальной покупки «кругляка» в ряде случаев превышала цену, указанную в декларациях внутри страны.

<https://iz.ru/964241/dmitrii-grinkevich/kontrol-pervogo-plana-pochemu-kudrina-podkliuchili-k-natcproektam>

КОММЕРСАНТЪ; НАДЕЖДА КРАСНУШКИНА; 2020.15.01; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ПРИМЕРЯЕТСЯ К СТРАТЕГИЧЕСКОМУ АУДИТУ; ВЕДОМСТВО ХОЧЕТ НЕ КОНСТАТИРОВАТЬ, А РЕШАТЬ ПРОБЛЕМЫ

Задачей Счетной палаты (СП) должен стать постепенный переход от финансового контроля к системной донастройке госуправления, заявил во вторник ее глава Алексей Кудрин на расширенной коллегии, посвященной 25-летию ведомства. Высвободить силы аудиторов на аналитику и формирование стратегических рекомендаций должна обещанная масштабная цифровизация ведомства, однако говорить о возможном расширении полномочий в СП избегают, рассчитывая на сознательность самой исполнительной власти.

По словам господина Кудрина, за 25 лет СП провела 10 тыс. проверок, передала в правоохранительные органы 2,7 тыс. материалов, по которым возбуждено более 1890 уголовных дел. Две трети нарушений приходится на нарушения бухучета и процедур закупок, а уголовные дела по итогам проверок заводят на 2–3 млрд руб. в год, отметил он. Как участник бюджетного процесса, СП также регулярно отмечает его «хронические недостатки» — в первую очередь это «бюджетный навес» (более трети средств традиционно тратится в последнем квартале), как пояснил первый вице-премьер Антон Силуанов, правительство уже готовится снижать объем не используемых в течение года ресурсов и ужесточило перенос переходящих остатков (см. также “Ъ” от 5 июля 2019 года). «Отдельной болью» Алексей Кудрин назвал исполнение ФАИП — лишь половина ее объектов сдается в срок, но резервы для наращивания эффективности есть во всех госпрограммах.

Тем временем наряду с традиционным контролем высшие органы аудита во всем мире все чаще начинают заниматься стратегическим аудитом, указывают в СП. Одна из основных задач в этой сфере — оценка эффективности госпрограмм: несмотря на утверждение правительством ее новой методики, эта тема остается в тени. Даже если Белый дом сам себе выставляет негативную оценку, за ней «ничего не следует — даже порицания, тем более каких-то санкций», посетовал господин Кудрин. Более того, правительство склонно себя переоценивать: по методологии СП оценки оказываются существенно ниже.

Пока эти оценки не стали дискуссионными, не стали реальной оценкой работы правительства, но, я думаю, мы это сделаем», — пообещал глава СП, уклонившись, однако, от ответа, потребует ли это расширения полномочий палаты.

Аудиторы также намерены продолжать мониторинг достижения целей нацпроектов. «Я считаю эту деятельность крайне важной: чем раньше мы заметим недостатки и недоработки, тем быстрее их можно исправить», — подчеркнул господин Кудрин. Напомним, в понедельник СП представила отчет по исполнению восьми нацпроектов, указав на недостаточную увязку их показателей с целями майского указа (см. “Ъ” от 13 января).

В целом же в СП планируют все больше двигаться в сторону рекомендаций органам власти по решению выявленных проблем. «Фиксировать одни и те же нарушения каждый

год не очень приятно. Внести изменения в Бюджетный кодекс, законодательство, реформировать контрактную систему — вот это решение», — отметил глава СП. Механизм уже опробован при решении проблем предоставления жилья детям-сиротам, незавершенного строительства, экспорта сырого леса и вовлечения в оборот земли. Помочь высвободить время аудиторов на аналитику должна цифровизация, «большой безусловный приоритет» СП. В 2020 году она охватит все направления работы ведомства, пообещал господин Кудрин. Анализировать же в палате намерены проблему бедности, вопрос льгот для нефтегазовых компаний, а также успешность обучения школьников. Кроме того, там планируют активизировать проверки госкомпаний: в 2020 году они ждут Росавтодор, «Роскосмос», «Росатом», РЖД, «Газпром», «Роснефтегаз» и «Ростех».

Представители исполнительной власти также поделились мнением о приоритетных задачах аудиторов. Вице-премьер и экс-глава СП Татьяна Голикова призвала, реформатируя работу в сторону стратегического аудита, не забывать о финансовом контроле как основной функции. Мэр Москвы Сергей Собянин же отметил, что «не все можно измерять в деньгах и ресурсах», и призвал подумать, «как измерить улыбки и хорошее настроение людей» от новогодних праздников или «один час свободного времени человека», который он проведет с семьей, а не в пробках, а затем попросил аудиторов дополнять критические результаты проверок «маленьким разделом» с благодарностью людям, которые «все-таки что-то там сделали».

<https://www.kommersant.ru/doc/4220235>

ТАСС; 2020.14.01; РЕМОНТ ДОРОГ В АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ ПО НАЦПРОЕКТУ НАЧНЕТСЯ В МАРТЕ

Ремонт автодорог в Архангельской области в 2020 году в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» начнется значительно раньше обычного, к работам приступят уже в марте, сообщила пресс-служба регионального министерства транспорта.

«Ремонты в рамках дорожного нацпроекта в Поморье начнутся уже в марте. <...> Беспрецедентно раннее завершение стадии определения подрядчиков и заключения контрактов даст возможность приступить к работам при наступлении благоприятных погодных условий и завершить их ранее обозначенного срока», - говорится в сообщении. Как пояснили ТАСС в пресс-службе, контракты по ремонтам на 2019 год были заключены только в мае. «В прежние годы договоры заключались и позднее, и летом, соответственно, к работам приступали после заключения договоров», - сказали в пресс-службе.

В Архангельской области до конца 2019 года были определены все подрядчики и заключены все контракты на проведение ремонтов дорог на 2020 год в рамках нацпроекта. Работы по объектам капитального ремонта начнутся со 2 марта на участке автодороги Усть-Вага - Ядриха в Верхнетоемском районе, где в 2020 году переведут в асфальтобетон 10-километровый гравийный участок. «Работы по капремонту требуют серьезной подготовки, выемку грунта, например, можно проводить и когда лежит снег. Это не укладка асфальта», - добавили в пресс-службе.

Основные работы по ремонту дорог начнутся в апреле. Большинство объектов планируется завершить до конца сентября. Всего в Архангельской области в рамках нацпроекта в 2020 году отремонтируют 102 км региональных и 32 км муниципальных дорог.

<https://tass.ru/spb-news/7518709>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА СЕВЕРО; УЛЬЯНА ВЫЛЕГЖАНИНА; 2020.14.01; ЛОГИСТИКА ЭКСКЛАВА; ГРУЗЫ, СЛЕДУЮЩИЕ В ЕВРОПЕЙСКИЕ СТРАНЫ ИЗ КИТАЯ И БЕЛОРУССИИ, БУДУТ ПЕРЕГРУЖАТЬ В КАЛИНИНГРАДСКИХ ПОРТАХ

Белорусские грузы, следующие в европейские страны, будут перегружать в портах Калининградской области. Такое предложение главы самого западного российского региона поддержал президент Республики Беларусь. Пока речь идет об узкоспециализированном товаропотоке, в том числе о строительных материалах. Но в

перспективе российский эксклав готов реализовать более масштабные логистические проекты.

Калининградская область и Республика Беларусь - давние партнеры. В 2018 году по объему двусторонней торговли стороны приблизились к рекордной отметке в 360 миллионов долларов. Это практически в два раза больше, чем в 2017-м, и сопоставимо с объемом товарооборота Белоруссии с отдельными странами.

Так, для Калининградской области важны поставки белорусских стройматериалов, особенно цемента. Расширяется и линейка товаров, экспортируемых из российского региона в Белоруссию. К примеру, экспорт прицепов и полуприцепов калининградского машиностроительного завода за январь - сентябрь 2019-го вырос в шесть раз к аналогичному периоду 2018-го.

Созданию новых логистических цепочек могут способствовать не только политические, но и экономические факторы. Так, окно возможностей открывает единственный в России незамерзающий порт на Балтике, который расположен в Калининградской области. Кроме того, российский эксклав наработал обширные связи, упрощающие выход экспортеров на европейские рынки. Речь идет о сертификации, выстроенной сети продаж и так далее.

Сейчас белорусские компании пользуются услугами европейских незамерзающих портов. Так, несколько миллионов тонн белорусских калийных удобрений ежегодно переваливается в литовской Клайпедой. Расстояние между Калининградом и Клайпедой, кстати, составляет немногим более ста километров.

- Александр Григорьевич Лукашенко очень позитивно отреагировал на идею использования калининградских портовых мощностей, - отметил губернатор Калининградской области Антон Алиханов. - Пока мы не претендуем на калий, поскольку Клайпедский порт более продвинут с точки зрения глубин. Однако сейчас на уровне **Минтранса** РФ обсуждается проект дноуглубления и расширения Калининградского морского судоходного канала, что позволит региону принимать суда большей вместимости. С одной стороны, нам видится целесообразным подключение к проекту белорусских инжиниринговых и проектных компаний. С другой стороны, в дальнейшем эта работа, как мы надеемся, позволит перетянуть в Калининградскую область серьезный грузопоток. Параллельно мы обсуждаем, какие белорусские грузы уже сейчас можно направлять в европейские страны из калининградских портов на судах небольшой вместимости. Это могут быть, к примеру, строительные материалы, такие как плитка или цемент.

По словам председателя комитета по транспорту и таможенной политике Калининградской торгово-промышленной палаты Леонида Степанюка, вопрос перевалки белорусской продукции в Калининградской области обсуждается много лет. Он крайне актуален в связи с недозагруженностью транспортно-логистического рынка российского эксклава.

- Никаких препятствий для транзита грузов из Республики Беларусь в наш регион я не вижу, - подчеркивает Леонид Степанюк. - Недавно Калининградская область приняла контейнерный поезд, следующий из Китая в Европу по железнодорожно-морскому маршруту. Состав прибыл в регион из Сианя. В порту Балтийск контейнеры перегрузили на фидерные суда, которые отправились в немецкий порт Мукран, а затем проследовали в Гамбург по железной дороге. Путь из Китая в Европу и обратно занял всего 15 дней. Другое дело, что калининградский порт не должен уступать своему литовскому конкуренту с точки зрения времени перевалки и ее стоимости. Здесь необходимо оптимизировать некоторые процессы, и резервы для этого имеются. А с учетом того, что Россия и Республика Беларусь являются единым таможенным пространством, транзит белорусских грузов через Калининградскую область будет иметь больше перспектив в сравнении с Литвой.

Давать оценку экономической выгоде, которую получит регион, пока рано. Однако эксперты подчеркивают: помимо прямых финансовых поступлений, связанных с перевалкой грузов, следует говорить о создании новых рабочих мест, а также развитии сопредельных отраслей.

<https://rg.ru/2020/01/14/reg-szfo/v-kaliningradskih-portah-budut-peregruzhat-gruzy-v-es-iz-dvuh-stran.html>

ТАСС; 2020.14.01; КУБАНЬ ПРЕДСТАВИТ НА ИНВЕСТФОРУМЕ В СОЧИ ПРОЕКТЫ СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАНСПОРТНЫХ УЗЛОВ

Краснодарский край представит проекты строительства аэропорта Краснодар и модернизации портов Темрюка, Тамани и Новороссийска на Российском инвестиционном форуме (РИФ-2020), который пройдет 12-14 февраля в Сочи. Об этом журналистам сообщил губернатор Краснодарского края Вениамин Кондратьев.

«На форуме в Сочи в этом году Краснодарский край представит свой экспортный потенциал. В этом году мы возьмем проекты нового аэропорта Краснодара, развития портово-индустриального парка «ОТЭКО» на Таманском полуострове, модернизации порта Темрюк, а также Новороссийского морского торгового порта. Все инвестпредложения возникли в связи с острой необходимостью. Я уверен, хоть они и требуют немалых финансовых вливаний, окупятся быстро и будут максимально востребованы», - сказал Кондратьев.

Он добавил, что развитие транспортной инфраструктуры необходимо краю в связи с постоянно растущей востребованностью кубанской продукции на внешних рынках.

«Развитие экспорта сейчас сопряжено с реализацией национальных проектов - в прошлом году нам удалось достичь поставленных целей. В этом году мы уже ставим себе задачу увеличить поставки готовой продукции минимум на 20%, а общий объем экспорта довести до \$2,5 млрд», - отметил глава региона.

Среди других проектов, которые регион будет представлять на форуме, Кондратьев отметил строительство медицинского кластера в Краснодаре. Проекты в сфере медицины будут впервые представлены регионом. Инвесторам предложат вложиться в строительство больницы скорой медицинской помощи, поликлиники, перинатального центра в медицинском кластере в Краснодаре.

Краснодарский край является одним из самых логистически развитых регионов на юге страны. Так, на территории края находится крупнейший порт России на Черном море в Новороссийске, на побережье Азовского моря в данный момент строится портовый комплекс в районе Таманского полуострова. Вице-губернатор Краснодарского края Василий Швец в интервью ТАСС сообщил, что к 2024 году регион ожидает серьезное расширение портово-логистических, автодорожных, авиа и железнодорожных возможностей. В 2019 году уже введен в эксплуатацию железнодорожный обход города Краснодара, в ближайшее время запланировано начало новых подходов к Крымскому мосту.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/kuban-predstavit-na-investforume-v-soci-proekty-stroitelstva-transportnyh-uzlov>

КОММЕРСАНТЬ; ЕЛЕНА РЫЖКОВА; 2020.15.01; ОЛИМПИЙСКИЕ ДЕНЬГИ ВЕРНУТ ДОРОГОЙ; ТРАССА АДЛЕР — КРАСНАЯ ПОЛЯНА СТАНЕТ ПЛАТНОЙ

Перевод в платный режим олимпийской трассы Адлер — Красная Поляна займет около двух лет с момента одобрения проекта правительством РФ. В настоящее время все организационные вопросы, связанные со сроками и стоимостью, прорабатываются. В ведомстве отмечают, что значительного оттока трафика на бесплатный дублер трассы Адлер — Красная Поляна не ожидается. Освободившиеся, благодаря введению платного режима, средства направят на ремонт проблемных дорог в регионе. Эксперты считают идею введения платы логичной.

Олимпийская трасса Адлер — Красная Поляна станет платной через два года после одобрения проекта правительством РФ. Сейчас вопрос перевода дороги Адлер — Красная Поляна в платный режим прорабатывается — точные сроки окончательного утверждения пока неизвестны, сообщает ТАСС со ссылкой на **Минтранс** РФ. В настоящий момент трасса находится в ведении Росавтодора, предполагается, что ее передадут под контроль госкомпании «Автодор», которая занимается эксплуатацией платных дорог. В **Минтрансе** отмечают, что значительного оттока трафика на бесплатный дублер трассы Адлер — Красная Поляна не ожидается — он составит не более 25—30%. «Таким образом, с учетом перераспределения нагрузки на бесплатный дублер интенсивность движения

транспортных средств составит существенно ниже предельных показателей пропускной способности автомобильной дороги для данной технической категории. Также это снизит аварийность на дороге», — пояснили в **Минтрансе**.

Освободившиеся благодаря введению платного режима средства федерального бюджета направят на ремонт проблемных дорог в регионе. Министерство также предлагает внедрить на трассе безбарьерную систему оплаты free-flow. «В рамках проекта перевода А149 в платность предполагается комплексное обустройство автомобильной дороги с последующим устройством безбарьерной системы взимания платы «Свободный поток». При этом на старом направлении А149 будет обеспечена полноценная бесплатная альтернатива», — сообщили в пресс-службе министерства.

Трассу А149 Адлер — Красная Поляна протяженностью почти 48 км проложили в 2013 году специально к зимней Олимпиаде-2014 в Сочи. Совмещенная с железной дорогой, она стала самым дорогим проектом, реализованным в рамках подготовки к спортивному мероприятию: ее окончательная стоимость превышает 285 млрд руб. Пропускная способность автодороги составляет 11 тыс. человек в час. Бесплатным дублером автомобильной дороги будет Старое Краснополянское шоссе протяженностью около 43 км, оно проходит по другой стороне реки Мзымты через населенные пункты.

По словам аналитика ГК «Финам» Алексея Калачева, автомобильная трасса, соединяющая Красную Поляну с аэропортом в Адлере, имеет хороший трафик, поэтому желание этот трафик монетизировать неудивительно. «Что, в общем, вполне оправданно, учитывая, что это был один из самых дорогостоящих объектов, построенных для Олимпиады. Благо есть альтернативная бесплатная дорога. К тому же трасса, активно эксплуатируемая в горных условиях с их температурными перепадами, требует постоянных затрат на содержание дорожного полотна в надлежащем состоянии. Введение платы позволит как минимум компенсировать операционные затраты и снизит нагрузку на дорожные фонды, которые можно будет использовать на других участках», — сказал эксперт. По его мнению, экономике региона это добавит несколько долей процента роста, а бюджету — увеличение налоговых поступлений.

Источник в региональном Автодоре сообщил “Ъ-Кубань”, что, поскольку предлагается использовать безбарьерную систему оплаты, затраты на организацию проезда будут невысоки: не нужно строить ворот с разделителями движения и шлагбаумами — достаточно камер видеofиксации с распознаванием автомобильного номера. А операционные расходы будут ниже, так как все расчеты за проезд будут производиться онлайн. При этом источник указал на две проблемы, связанные с переводом автодороги на платный режим: без поправок о введении штрафов за неоплаченный проезд безбарьерная система окажется неэффективной, кроме того, старая дорога-дублер отличается высокой аварийностью. По его словам, исходя из средних тарифов компании «Автодор» на платные участки, проезд в одну сторону будет стоить порядка 100 руб. Генеральный директор «INFOLine-Аналитика» Михаил Бурмистров отметил, что даже говорить о сроке окупаемости проекта довольно трудно по причине его масштабности и дороговизны — он будет слишком долгим.

<https://www.kommersant.ru/doc/4220255>

ПРАЙМ; 2020.14.01; ТИТОВ ПРЕДЛОЖИЛ УВЕЛИЧИТЬ ПРЕДЕЛЬНУЮ МАССУ АВТОПОЕЗДОВ НА ДОРОГАХ РФ ДО 60 ТОНН

Уполномоченный при президенте РФ по защите прав предпринимателей Борис Титов предложил увеличить предельную массу автопоездов, передвигающихся по российским дорогам, с нынешних 44 до 60 тонн, сообщается на сайте омбудсмена.

«Современные технологии позволяют увеличить установленные параметры грузового автотранспорта (длину и общую допустимую массу) без ущерба для дорожного покрытия. Например, в Китае предельная масса автопоезда составляет 55 тонн, в Швеции и Испании - 60 тонн, в Финляндии - 76 тонн, в Австралии - 100 тонн. В России - 44 тонны», - говорится в сообщении.

Как поясняется, речь идет об увеличении количества осей автопоезда при сохранении нагрузки на каждую ось. При использовании 7 и более осей полная масса автопоездов и

полезная масса груза увеличится до 50%. По мнению Титова, стоимость перевозки тонны груза существенно снизится, что приведет к снижению конечных цен товаров, а благодаря этому - и к повышению их конкурентоспособности при экспорте.

«Дополнение количества осей автомобиля с пропорциональным увеличением веса, по идее, не должно повлиять на состояние дорог. Однако нужно проверить, как это будет действовать на практике. Специальные дорожные научно-исследовательские институты **Минтранса** должны провести исследования и того, как это повлияет на безопасность - как вырастет тормозной путь, нужно ли какое-либо дополнительное обустройство дорог», - отмечает в свою очередь советник уполномоченного по защите прав предпринимателей Антон Свириденко.

В октябре 2019 года Титов направлял письмо на эту тему вице-премьеру правительства Максиму Акимову. На днях предложение обсуждалось в министерстве транспорта. По итогам совещания было решено проверить вводные данные в рамках пилотного эксперимента. Его параметры будут определены в наступившем году.

ТАСС; 2020.14.01; РОССИЙСКАЯ КОМПАНИЯ ПРОВЕЛА УСПЕШНЫЕ ИСПЫТАНИЯ АСФАЛЬТОБЕТОНА С ГРАФЕНОВЫМИ НАНОТРУБКАМИ

Портфельная компания «Роснано» провела испытания дорожного битума, модифицированного графеновыми нанотрубками; тесты показали повышение устойчивости покрытия к образованию трещин почти на 70%. После того как **Минтранс** РФ признал разработку перспективной, экспериментальный участок дорожного полотна был уложен на федеральной автотрассе М4 «Дон», сообщает во вторник пресс-служба «Роснано».

«Российская компания «ЭКО Групп» провела успешные испытания дорожного битума, модифицированного графеновыми нанотрубками TUBALL. Уникальная добавка произведена портфельной компанией «Роснано» OCSiAl. Министерство транспорта РФ признало разработку перспективной, после чего была произведена укладка экспериментального участка дорожного полотна с нанотрубками на федеральной трассе М4 «Дон», - говорится в сообщении.

Графеновые нанотрубки - прочный и легкий материал, который широко применяется для изменения свойств различных материалов. Их способность улучшать асфальтобетонные покрытия изучается научными группами по всему миру, однако только российская разработка позволила приступить к испытанию асфальта с нанотрубками на реальных дорогах.

«Нанотрубки формируют в асфальтобетоне армирующую сеть, которая улучшает колеестойкость, предел прочности при сжатии и усталостную долговечность. Это существенно повышает эксплуатационные характеристики асфальтобетона, особенно важные в южных широтах на трассах, подверженных высокой транспортной нагрузке при высоких температурах, - приводятся в документе слова вице-президента компании-производителя Александра Зимнякова. - Нанотрубки вводятся в битум с помощью адгезионных присадок, затем модифицированный битум добавляется в асфальтобетон. Нанотрубки улучшают свойства дорожного битума при очень низких концентрациях - от 0,025% до 0,035% в общей массе материала, при этом самого битума в асфальтобетоне - не более 6%. Асфальтобетоны, содержащие битум с нанотрубками TUBALL, демонстрируют рост устойчивости покрытия к образованию колеи на 67%».

Следующий шаг на пути применения разработки в масштабах страны - проектирование дорожной сети с упрочненным с помощью нанотрубок покрытием, отметил генеральный директор «ЭКО Групп» Александр Грейз. «Экспертный совет при **Минтрансе** РФ уже одобрил применение разработки в дорожном строительстве и рекомендовал рассмотреть вопрос ее применения в дорожном строительстве», - отметил он.

<https://tass.ru/ekonomika/7517771>

ТАСС; 2020.14.01; ВТОРОЙ МОСТ ЧЕРЕЗ ОБЬ В ЮГРЕ ПОЗВОЛИТ ИЗБЕЖАТЬ ПРИОСТАНОВКИ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТА

Власти Ханты-Мансийского автономного округа - Югры не планируют закрывать действующий мостовой переход через реку Обь около Сургута после ввода в эксплуатацию второго моста, оба объекта будут работать одновременно, разгружая грузопотоки. Это позволит без остановок двигаться транспорту на востоке региона, сообщил директор регионального департамента дорожного хозяйства и транспорта Югры Константин Гребешок.

Существующий мост через Обь в районе Сургута является единственным, обеспечивающим автотранспортное сообщение промышленно развитого ХМАО с другими территориями Уральского федерального округа и России в целом. Перегруженность моста превышает нормативный показатель в 2,5 раза. Иногда движение по нему на несколько часов в ночное время закрывают для регламентных работ.

«Они [мостовые переходы] всегда должны действовать одновременно. Наличие второго моста позволяет с большей вариативностью проводить технические работы и разгружать грузопотоки. Если будет необходимо он [действующий мост] может быть временно закрыт на какие-то работы», - сказал Гребешок.

По его словам, закрывать действующий мост на ремонт после ввода в эксплуатацию нового не планируется, несмотря на перегруженность в движении. «Это не обязательно, хотя перегруженность [в движении транспорта] на действующем мостовом переходе уже много лет имеется», - сказал он.

О втором мостовом переходе

Строительство моста на этом участке Оби обсуждалось с 2012 года, но переносилось из-за высокой стоимости. Сейчас его планируется строить как объект федерального значения. По данным региональных властей, ожидается, что длина основного моста через реку Обь составит 1,6 км, протяженность дорожной части - почти 44 км.

Как сообщал ТАСС Гребешок, возвести второй мост планируется к 2024 году. По его словам, на проект, предположительно, потратят порядка 40 млрд рублей. Проектированием мостового перехода занимается генеральный проектировщик Крымского моста «Институт Гипростроймост - Санкт-Петербург». Все работы компания должна завершить до 20 декабря 2020 года.

По данным на сайте госзакупок, стоимость контракта превысит 280,1 млн рублей. Как сообщила в декабре 2019 года губернатор Югры Наталья Комарова в своем аккаунте в Instagram, работы по строительству второго мостового перехода планируется начать в 2021 году, он станет частью федеральной трассы Тюмень - Сургут - Новый Уренгой - Надым - Салехард и формирующихся транспортных коридоров Арктика - Азия и Северного коридора.

<https://tass.ru/ural-news/7513265>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.15.01; ГРУЗЫ УШЛИ В МИНУС ОТ ТЕПЛОЙ ЗИМЫ; ОАО РЖД ЖДЕТ ПАДЕНИЯ ПОГРУЗКИ В ЯНВАРЕ НА 3,3%

ОАО РЖД ожидает значительного снижения погрузки по итогам января: минус 3,3% к тому же месяцу 2019 года. Участники рынка и аналитики видят причины в аномально теплой погоде, повлекшей за собой снижение спроса на уголь, пожаре на Ухтинском НПЗ, а также в последствиях интенсивной погрузки в декабре, потребовавшей разгрузки портовых мощностей. При этом, солидарны аналитики, оптимистичный годовой прогноз ОАО РЖД по погрузке придется менять: он предусматривает рост на 2,9% к 2019 году, а получится максимум 1%.

По итогам января погрузка на сети ОАО РЖД может снизиться на 3,3% к тому же периоду 2019 года, сообщил заместитель гендиректора компании Алексей Шило, такое снижение предусмотрено планом. В ОАО РЖД не пояснили, под влиянием каких факторов погрузка может сократиться.

Долгосрочная программа развития ОАО РЖД до 2025 года в 2019 году предусматривала рост погрузки на 1,55–3,46% в зависимости от сценария. Однако осенью монополия

сначала пересмотрела прогноз роста до 0,2%, а к середине октября сменила ожидания на снижение на 0,5% к уровню 2018 года. Фактическое падение оказалось еще глубже: в 2019 году ОАО РЖД перевезло 1278,1 млн тонн, или на 0,9% меньше, чем в 2018 году.

Ключевой фактор — аномально теплая погода, вызвавшая снижение спроса на российский уголь со стороны теплоэнергетики и, соответственно, отгрузок на внутренний рынок, полагает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров.

На погрузку нефтегрузов негативное влияние окажет пожар на НПЗ ЛУКОЙЛа в Ухте, также сохраняется негативная динамика в погрузке черных металлов и лесных грузов. Источник “Ъ” на рынке добавляет, что, чтобы выполнить план по 2019 году, ОАО РЖД по соглашению с производителями крайне интенсивно грузило уголь в декабре, в результате чего в портах образовалось затоваривание, и теперь монополия вынуждена сокращать перевозки, пока оно не будет ликвидировано.

Несмотря на сложную ситуацию в 2019 году, прогноз погрузки ОАО РЖД по 2020 году все еще полон оптимизма. Финплан монополии предусматривает перевозку по итогам года 1315,2 млн тонн, или рост на 2,9% к фактическим результатам 2019 года. Аналитики сходятся в том, что такая динамика нереалистична. По мнению господина Бурмистрова, прогноз точно нужно пересматривать, он полагает, что рост погрузки на 1% по итогам года уже будет довольно неплохим результатом. Заместитель гендиректора ИПЕМа Владимир Савчук согласен, что заложенный монополией рост по итогам года — явно избыточная величина и прогноз ИПЕМа предусматривает рост в пределах 1%, то есть фактически возврат к показателям 2018 года. В ОАО РЖД уточнили, что план на 2020 год не пересматривался.

Председатель экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин отмечает, что в перечне причин снижения погрузки экономические факторы составляют только половину, вторая половина — это ограничения инфраструктуры. «Сегодня на сети количество брошенных поездов подбирается к отметке 2 тыс. в сутки, что создает серьезные проблемы для организации бесперебойной доставки грузов,— говорит он.— Снижение погрузки ведет к росту порожних вагонов, что, в свою очередь, не позволяет принимать грузы к перевозке». В 2020 году эту сложную задачу придется решать и ОАО РЖД, и операторам, и грузовладельцам, добавляет эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4220215>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА БЕЛОВА; 2020.14.01; К МОРИЮ - В ОБЪЕЗД; МЕЖДУ КРАСНОДАРОМ И СОЧИ ВРЕМЕННО ОТМЕНИЛИ ПОЕЗДА

Сегодня в 13.00 из Краснодара в Сочи и в обратном направлении до 27 апреля 2020 года прекратят курсировать поезда.

Движение пассажирских составов дальнего следования Краснодар - Горячий Ключ - Туапсе и пригородных поездов Горячий Ключ - Туапсе приостановлено.

Это связано с капитальным ремонтом верхнего строения пути в Лысогорском тоннеле на участке Чинары - Чилипси в Краснодарском крае, сообщили в пресс-службе СКЖД.

На время ремонта между Краснодаром и Сочи запустят мультимодальное сообщение. Из кубанской столицы в Туапсе и обратно пассажиров будут перевозить в комфортабельных автобусах, далее «Ласточками» № 801/802 Туапсе - Адлер и № 815/816 Туапсе - Роза Хутор. Автобусы совершат по шесть рейсов в день в прямом и обратном направлениях. Путь займет примерно четыре часа, что в два раза дольше, чем на поезде. Не удастся сэкономить не только по времени, но и финансово. Проезд на автобусе стоит 425 рублей. К слову, плата за билет на «Ласточке» от Краснодара до Туапсе обходилась от 297 рублей. Поезда дальнего следования в сторону Черноморского побережья будут идти по другим участкам СКЖД. Причем количество пассажирских поездов между Ростовом-на-Дону и Адлером останется практически неизменным.

Для сохранения ежедневного сообщения Краснодара с Адлером и участком Краснодар - Староминская - Ростов-на-Дону назначены поезда № 664/663 Ростов - Краснодар - Адлер (ежедневно, кроме субботы) и № 640/639 Ростов-на-Дону - Краснодар - Кавказская (по субботам, далее от Кавказской вагоны идут в составе поезда № 80/79 Архангельск -

Адлер). При этом назначен поезд № 693/694 Новороссийск - Краснодар - Кавказская. Следуя на нем, пассажиры на станции Кавказская смогут сделать пересадку на поезда, следующие на Черноморское побережье.

Причем у ряда поездов сократились маршруты. В частности, поезда № 801/802 («Ласточки») Краснодар - Адлер и № 815/816 Краснодар - Роза Хутор запущены по маршрутам Туапсе - Адлер и Туапсе - Роза Хутор. При этом пригородное движение от Туапсе и Сочи до Адлера, Имеретинского курорта и Розы Хутор практически не изменилось.

Лысогорский тоннель протяженностью более трех километров построен в 1978 году. После более 40-летней эксплуатации он требует капремонта. Износ вызван прежде всего электрохимической коррозией, обусловленной сложными горно-геологическими условиями расположения тоннеля. До закрытия железнодорожного сообщения скорость движения в тоннеле ограничена до 40 км/ч.

<https://rg.ru/2020/01/14/reg-ufo/mezhdu-krasnodarom-i-sochi-otmenili-poezda.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН ПЫЩЕЧКИН; 2020.14.01; ТЕРРИТОРИЯ «ИВОЛГИ»; ЧТО ДАЛ ЗАПУСК МОСКОВСКИХ ЦЕНТРАЛЬНЫХ ДИАМЕТРОВ И КАК ОНИ ИЗМЕНЯТСЯ

Пятнадцать с половиной миллионов пассажиров перевезли Московские центральные диаметры с момента их запуска в ноябре 2019 года. Пассажиропоток на этих направлениях увеличился на 13%. Какие произошли и еще произойдут изменения у москвичей благодаря появлению в их жизни «Иволг», узнал обозреватель «РГ».

Прежде всего отмечу, что жители Москвы и области не спешат покинуть электричку у первой же станции метро. Они спокойно едут дальше, к станциям, которые на самом деле им удобны, и пересаживаются. Это помогло разгрузить вечно перегруженные «Кунцевскую», «Фили», «Окружную» и «Царицыно». По расчетам дептранса, там стало свободнее на 5-12%. На 10% меньше пассажиров и на «Киевской». Снизился пассажиропоток и на «Комсомольской» - теперь вместо этой станции многие выбирают «Курскую» и «Римскую» МЦД. Такие изменения жители региона уже почувствовали на двух десятках станций подземки. Причем разгрузились целые участки линий - от «Автозаводской» до «Павелецкой», от «Аэропорта» до «Белорусской», от «Улицы 1905 года» до «Баррикадной» и от «Парка Победы» до «Киевской».

Свободнее стало и на некоторых пересадочных железнодорожных станциях: Тушинской, Стрешнево, Фили, Окружной, Каланчевской и Кунцевской. Зато на менее загруженных ранее Беговой, Тимирязевской, Дмитровской и Новохохловской с момента запуска диаметров пассажиропоток вырос на 40%. Именно здесь людям стало удобнее пересаживаться в метро. Расчеты показали, что МЦД удалось снизить даже на 4% число машин, проезжающих по дорогам в коридоре диаметров.

А вот возвращения экспрессов, которого так ждут жители области, в ближайшее время не предвидится. Вернуть их на маршруты пока просто физически невозможно, так как в любом случае они вынуждены двигаться в общем потоке с диаметральными электричками. Обогнать их нигде - дорога на всех одна. «Было очень много разговоров о том, стоит ли вообще открывать диаметры в той степени готовности, в которой был проект, - без выделенных путей. Решили запускать. Полностью оценить все его преимущества пассажиры смогут лишь спустя время, когда закончится строительство основного железнодорожного каркаса», - рассказал «РГ» директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Михаил Блинкин.

Так что жителям Одинцово, Лобни, Подольска и Нахабино придется потерпеть, что сейчас их путь до столицы стал дольше на 10-15 минут. Тем более что они получили другое преимущество: поезда МЦД ходят каждые пять минут, без прежних «технологических окон», длившихся порой часа по два. Когда же построят новые главные пути, снова можно будет запустить и экспрессы. Как сообщили «РГ» в пресс-службе МЖД, проложить их для МЦД планируется до 2024 года. Быстрее тогда пойдут и аэроэкспрессы до Шереметьево, которые из-за запуска диаметров стали ходить дольше на 15 минут.

Еще более мощный транспортный эффект даст запуск трех других диаметров. Первым на очереди идет МЦД-3 «Ленинградско-Казанский» от Зеленограда до Раменского. Его протяженность - 88 км, вдоль которых расположатся 43 станции (12 из них пересадочные). По словам мэра Москвы Сергея Собянина, на его создание уйдет 2-3 года. Главное сейчас - грамотно подготовить проектную документацию, проблем же с финансированием нет. На этом диаметре появится сразу несколько крупных ТПУ, например у станций Ховрино и НАТИ. А на Петровско-Разумовской платформу перенесут ближе к метро. Это позволит сформировать единый транспортный узел с двумя линиями подземки и МЦД-1. Не менее перспективны ТПУ у платформы Фрезер с переходом на МЦК и на станции Косино, откуда можно будет пересестись на две станции метро. Кстати, первые дополнительные магистральные пути были построены именно до Зеленограда. Это позволило запустить 30-минутные экспрессы с Ленинградского вокзала. Так что база для МЦД-3 здесь уже есть. Не стоит на месте и разработка проекта для 86-километрового маршрута из Апрелевки в Железнодорожный с 38 станциями. Москвичей как раз призывают принять участие в публичных слушаниях по благоустройству территорий, прилегающих к будущему диаметру. Предстоит обсудить, как должен пройти участок от Киевского вокзала до Апрелевки.

Есть хорошие новости и об МЦД-5 от Пушкина до Домодедова. Только на этой неделе на участке Москва - Мытищи Ярославского направления МЖД введен в эксплуатацию пятый главный путь. Это позволило вывести на маршрут 27 дополнительных поездов, увеличив общее количество составов до 251 пары в сутки. В итоге поезда здесь теперь ходят с интервалом 3-4 минуты в часы пик или даже чаще, чем на уже запущенных МЦД-1 и МЦД-2.

<https://rg.ru/2020/01/14/reg-cfo/chto-dal-zapusk-moskovskih-centralnyh-diametrov-i-kak-oni-izmeniatsia.html>

ТАСС; 2020.14.01; РЖД НЕ ИСКЛЮЧАЮТ УВЕЛИЧЕНИЯ ИНВЕСТПРОГРАММЫ ХОЛДИНГА НА 2020-2022 ГОДЫ

«Российские железные дороги» не исключают увеличения объема инвестиционной программы холдинга на 2020-2022 годы, заявил на заседании комитета Государственной думы РФ по транспорту и строительству генеральный директор РЖД Олег Белозеров.

«В рамках бюджета утверждены цифры, которые пойдут на исполнение национальных проектов. Небольшая часть идет, в том числе, и в инвестиционную программу РЖД и финансовый план. Мы, со своей стороны, за счет своих средств объем увеличиваем. Суммарный объем инвестпрограммы на трехлетку - 2,5 трлн рублей. Историческая цифра для нас. Мы видим сейчас цифра большая, но по объемам перевозки и росту услуги, возможно, придем еще и будем обсуждать вместе с вами необходимость корректировки в большую сторону», - сказал глава компании.

Инвестиции на 2020 год предусмотрены на уровне 820 млрд рублей. Большая часть средств должна пойти на развитие инфраструктуры, обновление локомотивного парка и на реализацию крупных проектов - таких как модернизация БАМа и Транссиба. Инвестиционная программа компании на 2019 год составила 690 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/7518731>

ТАСС; 2020.14.01; РЖД ПРЕДЛАГАЮТ ВЫДЕЛИТЬ НАПАДЕНИЕ НА ПРОВОДНИКОВ ПОЕЗДА В ОТДЕЛЬНУЮ СТАТЬЮ УК РФ

«Российские железные дороги» предложили выделить нападение на персонал железнодорожного транспорта в отдельную статью уголовного кодекса РФ. Штраф может составить до 200 тыс. рублей, следует из презентации заместителя генерального директора холдинга Дмитрия Пегова, представленной на заседании комитета Государственной думы по транспорту и строительству.

«Учитывая, что пассажиры находятся в замкнутом пространстве внутри транспортного средства, опасность для пассажиров и рейсовых управляющих выше по сравнению с опасностью, которой подвергаются граждане в результате хулиганских действий, совершенных в других общественных местах», - отметил Пегов.

За применение насилия, не опасного для жизни или здоровья персонала, предлагается предусмотреть штраф до 200 тыс. рублей либо принудительные работы до двух лет. За применение насилия, опасного для жизни или здоровья персонала, РЖД предлагают предусмотреть наказание в виде штрафа до 200 тыс. рублей, либо принудительных работ до пяти лет. Инициатива связана с ростом количества случаев нападения на персонал на 27% в 2019 году, до 98.

<https://tass.ru/obschestvo/7519095>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/RZHD-predlozhili-videlit-v-otdelnuyu-statyu-napadenie-na-provodnikov--2020-01-14/>

ТАСС; 2020.14.01; В РЖД ПРЕДЛАГАЮТ УВЕЛИЧИТЬ ШТРАФЫ ЗА КУРЕНИЕ И РАСПИТИЕ АЛКОГОЛЯ В НЕУСТАНОВЛЕННЫХ МЕСТАХ

«Российские железные дороги» предлагают двукратно увеличить административные штрафы за курение табака и распитие алкогольных напитков в неустановленных местах на вокзалах и в поездах. Подобное предложение озвучил на заседании комитета Государственной думы РФ по транспорту и строительству заместитель генерального директора холдинга Дмитрий Пегов.

«Предлагаем на законодательном уровне создать условия, способствующие повышению уровню безопасности пассажиров. Предлагается внести соответствующие изменения в кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, а именно двукратно усилить административную ответственность, прежде всего, за употребление алкогольной продукции в запрещенных местах, появление в общественном месте в состоянии опьянения и нарушение запрета на курение табака», - сказал Пегов.

На данный момент штрафы составляют от 500 до 1,5 тыс. рублей.

Кроме того, в РЖД считают целесообразным выделить хулиганство на транспорте в качестве отдельного правонарушения - ввести новую статью «Мелкое хулиганство на транспорте». При этом более строгое наказание предусмотреть за повторное правонарушение в течение года.

<https://tass.ru/obschestvo/7518721>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/RZHD-predlozhili-uvlichit-shtrafi-za-kurenie-i-raspitie-alkogolya-v-poezdah-2020-01-14/>

ИНТЕРФАКС; 2020.14.01; КАЗАХСТАН ВВЕЛ ЗАПРЕТ НА ПРИЕМ ПОРОЖНИХ ВАГОНОВ, НО ОТМЕНИЛ ЕГО ДЛЯ РЯДА ОПЕРАТОРОВ РФ - РЖД

«Казахстан темир жолы» (КТЖ, железные дороги Казахстана) установило бессрочный запрет на прием некоторых типов порожнего подвижного состава из других государств.

«Мы 30 декабря получили уведомление от дирекции Совета (по железнодорожному транспорту Содружества - ИФ) о том, что Казахстан с 5 января вводит конвенцию на прием порожних вагонов - крытых, полувагонов и платформ - на всех станциях в адрес всех грузополучателей», - заявил корпоративному изданию ОАО «Российские железные дороги» представитель центральной дирекции управления движением компании. Уведомлять национальные железнодорожные администрации об ограничениях нужно за четверо суток, письмо КТЖ было разослано за 7 дней до их ввода, отмечает газета.

«После телеграммы о запрете, во время праздничных дней, дирекция Совета отправила несколько повторных уведомлений, где некоторым собственникам подвижного состава разрешили отправлять порожние вагоны на отдельные станции для определенных грузополучателей», - добавил при этом собеседник издания. Он уточнил, что это было решением казахстанской стороны, «РЖД не инициировали обращений о разрешении отдельным операторам ехать в Казахстан».

Запрет отменен для АО «Первая грузовая компания» (актив Владимира Лисина), АО «Федеральная грузовая компания» («дочка» «Российских железных дорог»), АО «Нефтетранссервис» (подконтрольно Вадиму и Вячеславу Аминовым), АО «Новая перевозочная компания» (входит в Globaltrans) и ПАО «Совфрахт» (МОЕХ: SVFR),

следует из телеграмм зампреда дирекции Совета Сергея Соложенкина, содержание которых приводит газета.

Она уточняет, что в международном сообщении согласование отправки грузов происходит между железнодорожными администрациями, но при транспортировке порожних вагонов перевозчик не проверяет, есть ли груз, под который отправляется «порожняк», и согласована ли эта перевозка.

«Данный запрет - это не защита своих собственников, а упорядочивание адресовки порожних вагонов на инфраструктуру Казахстана. Казахстанская сторона сначала закрыла ввоз для всех, потом проработала с грузоотправителями вопрос, заключены ли договоры на перевозку, и после этого открыла ввоз порожних вагонов для определенных собственников. То есть они просто закрыли себя от ненужного порожнего подвижного состава», - отметил представитель центральной дирекции управления движением «Российских железных дорог».

ТАСС; 2020.14.01; ЧИСЛО ДТП НА ПЕРЕЕЗДАХ МЖД СОКРАТИЛОСЬ В 2019 ГОДУ НА 17,5%

Более 30 столкновений автомобилей с поездами произошло на переездах Московской железной дороги (МЖД) в 2019 году, что на 17,5% меньше по сравнению с показателями 2018 года. Об этом говорится в распространенном во вторник сообщении пресс-службы МЖД.

«В 2019 году на железнодорожных переездах Московской железной дороги произошло 33 случая столкновения автомобилей с поездами, что на 17,5% меньше, чем в предыдущем году», - говорится в сообщении.

При этом число пострадавших водителей и пассажиров автотранспорта уменьшилось в 3,5 раза - с 42 до 12, а число погибших - более чем в семь раз, с 15 до двух. Причинами ДТП стали грубые нарушения водителями правил дорожного движения при пересечении железной дороги.

Для предупреждения дорожно-транспортных происшествий железнодорожники ведут комплексную работу: капитальный и текущий ремонт переездов, оборудование дополнительными устройствами безопасности. Кроме того, совместно с ГИБДД проводятся рейды по выявлению нарушителей правил дорожного движения, а также инструктаж водителей на автопредприятиях.

«Московская железная дорога призывает автомобилистов неукоснительно соблюдать правила дорожного движения при пересечении переездов», - отмечается в сообщении.

<https://tass.ru/moskva/7514405>

ТАСС; 2020.14.01; ВЛАДИВОСТОК В 2020 ГОДУ ПОСЕТЯТ 15 КРУИЗНЫХ ЛАЙНЕРОВ

Владивосток примет в 2020 году 15 круизных лайнеров из портов Японии, Кореи и Китая, сообщили ТАСС во вторник в пресс-службе правительства Приморья.

«В 2020 году из портов Японии, Кореи и Китая во Владивосток придут 15 круизных лайнеров, включая планируемый заход судна в качестве плавучей гостиницы в рамках Восточного экономического форума. Пассажиропоток круизных туристов ожидается на уровне 2019 года», - сообщили в пресс-службе.

По данным правительства региона, 2019 год стал для Приморья рекордным по количеству посещений круизных судов - в край прибыло 10 различных лайнеров, которые совершили 17 заходов. Вдвое увеличилось и количество гостей, которые прибыли на круизных лайнерах, составив 28 тыс. человек.

Откроет круизный сезон 2020 года лайнер Westerdam, который придет во Владивосток 19 апреля. Вместимость судна - более 2 тыс. пассажиров. Этот круиз начнется в японском порту Йокогама. «Исходя из практики подобных круизов, на лайнере ожидаются как туристы из англоязычных стран, так и путешественники из Японии», - отметили в пресс-службе. Впервые лайнер Westerdam под флагом Нидерландов посетил Владивосток в апреле 2019 года. На нем насчитывается 11 палуб, где располагаются, в частности, теннисные корты, бассейны, магазины, кинотеатр, спа-центр, казино и другие заведения.

Поддержка туристической отрасли в Приморье проходит в рамках краевой программы «Развитие туризма», рассчитанной до 2021 года. «Круизное направление для Приморского края является одним из перспективных и стратегически важных. В этой связи мы продолжим продвигать Владивосток как круизную дестинацию, разрабатывая новые маршруты, предлагая новые пакетные туры, включая объекты культурного показа, устанавливая знаки туристской навигации, совершенствуя инфраструктуру», - приводит пресс-служба слова главы регионального агентства по туризму Владимира Щура.

<https://tass.ru/obschestvo/7513231>

ИНТЕРФАКС; 2020.14.01; САХАЛИНСКИЕ ВЛАСТИ ПРОСЯТ ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ПРОФИНАНСИРОВАТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНОЙ ПОЛОСЫ В АЭРОПОРТУ ЮЖНО-САХАЛИНСКА

Профинансировать строительство взлетно-посадочной полосы в аэропорту Южно-Сахалинска за счет средств федерального бюджета попросил правительство РФ сахалинский губернатор Валерий Лимаренко, сообщается на сайте областного правительства.

На встрече в Москве во вторник с заместителем председателя правительства РФ Максимом Акимовым губернатор «обратился с просьбой включить строительство новой взлетно-посадочной полосы в аэропорту Южно-Сахалинска в «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года» и выделить на этот объект федеральные средства».

«Акимов, который курирует вопросы транспорта и цифровизации, дал поручение профильным федеральным органам исполнительной власти проработать данный вопрос совместно с аналитическим центром при правительстве РФ. В ближайшее время эту тему рассмотрят на проектном комитете по транспорту», - говорится в сообщении.

Лимаренко рассказал зампреду о ходе строительства нового аэровокзального комплекса в аэропорту и отметил, что существующая взлетно-посадочная полоса «исчерпала свой ресурс».

«Есть проблемы, которые невозможно решить без поддержки федерального центра. Надеемся на ваше содействие в вопросах строительства новой взлетно-посадочной полосы», - цитируются слова губернатора.

Как сообщалось, строительство сейсмически защищенной взлетно-посадочной полосы (ВПП) в международном аэропорту «Южно-Сахалинск» потребует, по предварительным подсчетам, 13,6 млрд рублей.

Существующую ВПП планируется сделать рулежной дорожкой с расширением стоянок для грузовых и пассажирских самолетов. Действующая ВПП введена в эксплуатацию 56 лет назад.

Длина новой ВПП составит 3,4 км, ширина - 60 м. Новая полоса должна будет принимать лайнеры типа Ан-124 «Руслан» (по габаритам) и Boeing-747-8F (по нагрузке).

В аэропорту Южно-Сахалинска за 6,7 млрд рублей (средства областного бюджета) ведется строительство пассажирского двухэтажного терминала площадью почти 40 тыс. кв. м, который должны сдать к концу 2019 года. Он рассчитан на пропуск 550 пассажиров внутренних авиалиний в час (с возможностью расширения до 900) и 250 пассажиров международных линий.

ТАСС; 2020.14.01; В АЭРОПОРТУ ЧЕРЕПОВЦА ПОСТРОЯТ НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ

Новый терминал построят в аэропорту Череповца. Об этом во вторник сообщила пресс-служба ПАО «Северсталь», которой принадлежит аэропорт.

«Мероприятие предполагает строительство одноэтажного здания терминала площадью 1044 квадратных метра. Терминал будет оснащен современным досмотровым оборудованием, ленточными конвейерами, стойками регистрации пассажиров, системами визуальной информации и оповещения. Стоимость проекта - более 160 млн рублей», - говорится в сообщении.

На сегодня выполнены изыскательные проектные работы и проведена государственная экспертиза проекта. В ближайшее время планируется провести тендер по выбору генерального подрядчика, добавили в пресс-службе.

По данным компании, весь объем средств выделит ПАО «Северсталь». Проект является частью программы по замене существующего парка авиапредприятия «Северсталь» на 100-местные самолеты Sukhoi Superjet 100 общей стоимостью 12,6 млрд рублей.

«Динамичный рост пассажиропотока уже сейчас показывает, что возможности действующего здания аэровокзала исчерпаны. В настоящее время в аэропорту имеется дефицит площадей и зон обслуживания пассажиров. Строительство нового терминала поможет нам обеспечить сотрудникам компании, жителям и гостям Череповца возможность с комфортом совершать путешествия в крупные города и на курорты - как России, так и зарубежья», - привела пресс-служба слова генерального директора «Северстали» Александра Шевелева.

Аэропорт в Череповце и авиапредприятие «Северсталь» принадлежат ПАО «Северсталь». Реконструкция аэропорта - это инициатива компании, бюджет города и области в этом не участвует, уточнили ТАСС в администрации Череповца. Авиакомпания выполняет регулярные и чартерные рейсы по России, странам СНГ и Европы. В 2019 году услугами компании воспользовались более 300 тыс. человек.

<https://tass.ru/ekonomika/7516373>

ТАСС; 2020.15.01; СУБСИДИРУЕМЫЙ АВИАРЕЙС ВПЕРВЫЕ СВЯЗАЛ ЧИТУ И БРАТСК

Авиакомпания NordStar впервые начала полеты по субсидируемому маршруту между Читой и Братском, сообщила пресс-служба Министерства строительства, дорожного хозяйства и транспорта Забайкальского края.

«Авиакомпания приступила к выполнению регулярных субсидируемых авиарейсов по маршруту Чита - Братск - Чита. Полеты выполняются два раза в неделю на турбовинтовых воздушных судах ATR 42-500 вместимостью 46 кресел», - говорится в сообщении.

Прямые рейсы осуществляются по средам и субботам. Длительность полета составляет около 2,5 часов. Из аэропорта Братска в Читу вылет производится в 12:35 местного времени (07:35 мск), обратный вылет из Читы - в 16:20 местного времени (10:20 мск).

Ранее полеты между Читой и Братском выполнялись без привлечения федерального субсидирования, но в 2020 году направление вошло в перечень субсидированных маршрутов. Специальный тариф предоставляется всем авиапассажирам. Как уточнили ТАСС в пресс-службе министерстве, стоимость билетов составляет от 1,8 тыс. рублей и варьируется в зависимости от дня вылета.

В этом году в перечень субсидируемых авиамаршрутов вошли пять региональных рейсов из Читы. Они связывают город с Благовещенском, Иркутском, Улан-Удэ, Красноярском и Братском.

<https://tass.ru/obschestvo/7521277>

ИНТЕРФАКС; 2020.14.01; СУД ПОДТВЕРДИЛ ОТКАЗ АВИАКОМПАНИИ «ТРАНСАЭРО» ВЗЫСКАТЬ С РОСАВИАЦИИ 182 МЛН РУБ. ПО СУБСИДИЯМ

Арбитражный суд Московского округа во вторник подтвердил решение судов нижестоящих инстанций об отказе признанной банкротом авиакомпании «Трансаэро» во взыскании с Росавиации 181,8 млн рублей процентов по договору о предоставлении субсидий.

Как отмечается в информации на сайте суда, суд отклонил жалобу авиакомпании.

В материалах дела говорится, что Девятый арбитражный апелляционный суд 30 июля 2019 года оставил в силе решение Арбитражного суда Москвы, отказавшего 21 мая «Трансаэро» во взыскании с Росавиации 181,8 млн рублей процентов по договору о предоставлении субсидий.

Авиакомпания просила суд взыскать с Росавиации проценты за пользование чужими денежными средствами по договору сторон от 13 марта 2015 года о предоставлении субсидии.

В соответствии с договором авиакомпания обязалась осуществлять воздушные перевозки пассажиров с Дальнего Востока в европейскую часть страны и в обратном направлении по специальному тарифу на общую сумму 1,1 млрд рублей.

Росавиация, в свою очередь, предоставляла «Трансаэро» субсидию.

За период с апреля по октябрь 2015 года АК «Трансаэро» исполнила свои обязательства по перевозке пассажиров. Однако ведомство денежные средства в размере 663,9 млн рублей за перевозки в июле-октябре 2015 года не перечислило.

Не согласившись с этим, авиаперевозчик обратился в суд с иском о взыскании субсидий в размере 663,9 млн рублей.

Арбитражный суд Москвы в конце 2017 года иск удовлетворил. Девятый арбитражный апелляционный суд это решение отменил, но Арбитражный суд Московского округа в ноябре 2018 года оставил в силе решение о взыскании с **Росавиации** денежных средств. Ведомство 29 декабря 2018 года перечислило долг на счет авиакомпании.

Верховный суд РФ 30 января 2019 года отказал **Росавиации** в пересмотре дела.

Перевозки по сниженным ценам проводились с апреля по октябрь 2015 года, но субсидии на сумму 363,86 млн рублей компания получила только за период до конца июня.

Представители **Росавиации** говорили, что для получения денег перевозчик должен был своевременно предоставлять справки об отсутствии задолженности перед бюджетом, но Арбитражный суд Москвы, опираясь на позицию Верховного суда РФ, решил, что это не так.

Общая сумма процентов за просрочку выплаты субсидий по договору от 13 марта 2015 года составляет 181,8 млн рублей. Однако суды, изучив материалы дела, отказали во взыскании этой суммы.

В 2015 году «Трансаэро» оказалась не в состоянии обслуживать долги, превышавшие 250 млрд рублей. В сентябре 2017 года она была признана банкротом. Основные кредиторы «Трансаэро» - банки и лизингодатели.