



Ежедневный мониторинг СМИ

29 ЯНВАРЯ 2020

ТАСС; 2020.28.01; ДИТРИХ: СМЕНА КАБМИНА НЕ ПРИВЕДЕТ К МАСШТАБНЫМ ПЕРЕСМОТРАМ ПРОЕКТА ТРАССЫ МОСКВА - КАЗАНЬ	3
ИНТЕРФАКС; 2020.28.01; ВТОРОЙ УЧАСТОК ЦКАД-5 ОТКРЫЛСЯ В ПОДМОСКОВЬЕ, ВЕСЬ ПУСКОВОЙ КОМПЛЕКС ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ ДО 2021Г	3
ТАСС; 2020.29.01; МИНТРАНС: ЗАПРЕЩАТЬ ГРУЗОВИКАМ ПРОЕЗД ПО МКАД ПОСЛЕ ОТКРЫТИЯ ЦКАД НЕ ПЛАНИРУЕТСЯ	4
РБК; 2020.29.01; МИШУСТИН НАЗНАЧИЛ ГОЛИКОВУ ГЛАВОЙ ОПЕРАТИВНОГО ШТАБА ПО КОРОНАВИРУСУ	5
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; ОЛЬГА АДАМЧУК: 2020.29.01; КОМПАНИИ ВЕКСЕЛЬБЕРГА И ТРОЦЕНКО СОВМЕСТНО ПОБОРЮТСЯ ЗА АЭРОПОРТ БЛАГОВЕЩЕНСКА; КОНКУРЕНЦИЮ ИМ СОСТАВЯТ СТРУКТУРЫ ОЛЕГА ДЕРИПАСКИ	5
КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.29.01; ЧАРТЕРЫ НЕ ЗАСЛУЖИЛИ КОМПЕНСАЦИЙ; ФАС ПРЕДЛАГАЕТ НЕ ВОЗМЕЩАТЬ ПО НИМ ПОТЕРИ НА КЕРОСИНЕ	6
ИНТЕРФАКС; 2020.29.01; РОСПОТРЕБНАДЗОР С 28 ЯНВАРЯ ОБСЛЕДУЕТ В АЭРОПОРТАХ НА НОВЫЙ КОРОНАВИРУС ВСЕХ РОССИЙСКИХ ТУРИСТОВ, ПРИБЫВШИХ ИЗ КИТАЯ	7
ИНТЕРФАКС; 2020.28.01; СРОК ЗАКРЫТИЯ ПУНКТОВ ПРОПУСКА НА ГРАНИЦЕ С КНР ПРОДЛЕН В ЕАО ДО 1 ФЕВРАЛЯ	8
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МИХАИЛ ПИНКУС; 2020.28.01; НА ПРИГРАНИЧНЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ ВВЕДЕННЫ МЕРЫ ПРОТИВ КОРОНАВИРУСА	8
ИНТЕРФАКС; 2020.28.01; DP WORLD ПРЕДСТАВИЛ В МИНТРАНС ДОКУМЕНТЫ ПО ПОКУПКЕ ДОЛИ В FESCO - ЗАММИНИСТРА	8
ИНТЕРФАКС; 2020.28.01; МИНТРАНС ВИДИТ НЕОБХОДИМОСТЬ В ДОРАБОТКЕ ПРОЕКТА РЕКОНСТРУКЦИИ МОРСКОГО КАНАЛА В КАЛИНИНГРАДЕ	10
ИНТЕРФАКС; 2020.28.01; МИНТРАНС РФ ОТСЛЕЖИВАЕТ СИТУАЦИЮ С РАСПРОСТРАНЕНИЕМ КОРОНАВИРУСА В ПОРТАХ, РЕКОМЕНДОВАЛ УСИЛИТЬ КОНТРОЛЬ	10
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.28.01; АРКТИЧЕСКИЙ КЛАСС; УТВЕРЖДЕН ПЛАН РАЗВИТИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ ДО 2035 ГОДА	11
ТАСС; 2020.29.01; НА САХАЛИНЕ ПЛАНИРУЮТ СОЗДАТЬ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ХАБ ДЛЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ	12
КОММЕРСАНТЪ FM Н.НОВГОРОД; 2020.29.01; А В ТРАМВАЯХ-ТО ГОРАЗДО ДЛИННЕЕ; ВМЕСТО СТРОИТЕЛЬСТВА МЕТРО В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ ПРЕДЛАГАЮТ ПОСТРОИТЬ СРАЗУ 3 НОВЫХ ТРАМВАЙНЫХ ЛИНИИ	13
ТАСС; 2020.28.01; НИКОЛАЕВ: МОСТ ЧЕРЕЗ ЛЕНУ В ЯКУТИИ ИЗМЕНИТ СТАТУС ТЕРРИТОРИЙ ОБОИХ БЕРЕГОВ	13
ТАСС; 2020.28.01; ВЛАСТИ РОССИЙСКИХ РЕГИОНОВ ПОЛУЧАТ 20 МЛРД РУБЛЕЙ НА НОВЫЙ ПАССАЖИРСКИЙ ТРАНСПОРТ	13
ТАСС; 2020.29.01; ВЛАСТИ НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ НАЧАЛИ ПОДГОТОВКУ К ЗАПЛАНИРОВАННОМУ РЕМОНТУ ДОРОГ	14
ТАСС; 2020.28.01; НА ГРАНИЦЕ СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ И ИНГУШЕТИИ РАСШИРЕН УЧАСТОК ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЫ	14
ТАСС; 2020.28.01; ПЕРВАЯ ЛЕДОВАЯ ПЕРЕПРАВА В АРХАНГЕЛЬСКЕ ОТКРЫЛАСЬ НА МЕСЯЦ ПОЗЖЕ ИЗ-ЗА ТЕПЛОЙ ПОГОДЫ	15

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; АЛЕКСАНДР ЯРОШЕНКО; 2020.28.01; БУМ ПОСЛЕ БАМА; КАК СЕЙЧАС ЖИВЕТ ОДНА ИЗ КРУПНЕЙШИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ МИРА.....	15
ТАСС; 2020.28.01; "ЕВРОСИБ" НАЧНЕТ РЕКОНСТРУКЦИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТЕРМИНАЛА В НОВОСИБИРСКЕ В 2021 ГОДУ	18
ТАСС; 2020.28.01; РЖД В 2020 ГОДУ ПРОВЕДУТ РАСЧЕТ ВОЗМОЖНОСТИ ВВОДА "ЛАСТОЧЕК" В РЕГИОНАХ СИБИРИ	19
ТАСС; 2020.28.01; МИНФИН И МИНЭНЕРГО ОБСУЖДАЮТ ВЫЧЕТ ДЛЯ НПЗ ЗА ПОСТАВКИ ЗИМНЕГО ДИЗЕЛЯ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК.....	19
ВЕДОМОСТИ; 2020.29.01; «ПОБЕДА» МОЖЕТ ЗАКРЫТЬ РЕЙСЫ ИЗ РОСТОВА И САМАРЫ.....	20
ТАСС; 2020.29.01; В РОСТОВЕ И САМАРЕ УВЕРЕНЫ, ЧТО ПРИ ОТМЕНЕ РЕЙСОВ "ПОБЕДЫ" ЕЕ ЗАМЕНЯТ ДРУГИЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ.....	20
ИЗВЕСТИЯ; ПАВЕЛ ПАНОВ; 2020.29.01; ОТ РОЗЕТКИ: ДВИГАТЕЛИ ДЛЯ ПЕРВЫХ ГИБРИДНЫХ САМОЛЕТОВ ПРЕДСТАВЯТ ЧЕРЕЗ 2 ГОДА; ВОЗДУШНЫЕ СУДА ВМЕСТИМОСТЬЮ ОТ 50 ДО 100 ПАССАЖИРОВ ПЛАНИРУЕТСЯ ИСПОЛЬЗОВАТЬ НА РЕГИОНАЛЬНЫХ НАПРАВЛЕНИЯХ.....	21
КОММЕРСАНТЪ; ЮЛИЯ ТИШИНА, GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.29.01; СИМ-КАРТЫ ЗАЙДУТ С ВОЗДУХА; ОПЕРАТОРЫ НАЧАЛИ ПРОДАВАТЬ УСЛУГИ В САМОЛЕТАХ.....	22
ТАСС; 2020.28.01; РЕГУЛЯРНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ ЗАПУСТИЛИ МЕЖДУ АБАКАНОМ И КЫЗЫЛОМ.....	23
ТАСС; 2020.28.01; К СТРОИТЕЛЬСТВУ НОВОГО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА В СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ ПРИСТУПЯТ В МАЕ 2020 ГОДА.....	23

ТАСС; 2020.28.01; ДИТРИХ: СМЕНА КАБМИНА НЕ ПРИВЕДЕТ К МАСШТАБНЫМ ПЕРЕСМОТРАМ ПРОЕКТА ТРАССЫ МОСКВА - КАЗАНЬ

Смена состава правительства РФ не приведет к кардинальным изменениям в проекте строительства трассы Москва - Казань, сообщил журналистам глава Минтранса РФ **Евгений Дитрих**.

«Мы очень верим, что строительный блок правительства РФ, который тоже в значительной степени обновился, существенно предпримет усилия, нацеленные на упрощение и ускорение процедур, которые сегодня существуют в стройке (трассы Москва - Казань), - отметил он. - По первоочередным участкам решение уже принято, мы приступили к его реализации. Поэтому думаю, что каких-то кардинальных пересмотров по этому вопросу не будет».

Строительство платной трассы Москва - Казань пройдет в четыре этапа и начнется с двух головных участков: дороги от Москвы до Владимира (к ее строительству приступят в 2020 году) и южного обхода Казани. Завершить работы планируется к 2024 году.

«Уверен, что первоочередные участки коридора ЕЗК [«Европа - Западный Китай»] - это выезд из Москвы, и это новая автодорога до Владимира, в обход Владимира, а также дорога со стороны Казани до М-7 - позволят снизить огромный поток трафика, который движется сегодня по дороге М-7 из Москвы во Владимир, Нижний Новгород и Казань, помогут снизить огромную аварийность, которая сегодня есть на существующей трассе», - отметил министр.

Проект трассы Москва - Казань включен в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года и является частью создаваемого транспортного коридора «Европа - Западный Китай». Полностью трасса будет построена в 2027 году, общий объем финансирования составит 730 млрд рублей.

Ранее **Минтранс** и госкомпания «Автодор» объявили голосование по выбору названия новой платной трассы Москва - Казань. Планируется, что автодороге присвоят индекс М-12.

<https://tass.ru/ekonomika/7624531>

ИНТЕРФАКС; 2020.28.01; ВТОРОЙ УЧАСТОК ЦКАД-5 ОТКРЫЛСЯ В ПОДМОСКОВЬЕ, ВЕСЬ ПУСКОВОЙ КОМПЛЕКС ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ ДО 2021Г

Участок единственного бесплатного пускового комплекса Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД-5) от деревни Жёдочи до трассы М-3 открылся после реконструкции, передал корреспондент «Интерфакса».

В церемонии его запуска приняли участие **министр транспорта Евгений Дитрих** и глава инициатора проекта ЦКАД, госкомпания «Автодор», Вячеслав Петушенко.

«Мы начинаем поэтапно открывать ЦКАД. Огромная работа проделана, Московский регион чрезвычайно сложный для строительства - куда ни копни, обязательно какой-нибудь кабель или газовая труба. И это накладывает определенный отпечаток на те работы, которые проводятся на стадии проектирования - приходится очень точно, четко, многократно проходить одни и те же участки, чтобы ничего не потерялось. И все равно потом в ходе стройки выявляются те или иные объекты, которые ранее не были учтены. Но сегодня строители заверили нас, что они ожидают, что пятый участок ЦКАД, кусочек которого вводится сегодня в эксплуатацию, в основной своей массе полностью практически будет сдан поэтапно в течение этого года», - сказал **Дитрих** в ходе церемонии открытия.

Открытый 9-километровый участок у деревни Жёдочи в Наро-Фоминском районе Подмосковья в ходе реконструкции расширили до четырех полос. На нем построили безопасный переход для животных и разворотную эстакаду.

Как сообщалось, первый участок ЦКАД-5, в обход Звенигорода, открылся в ноябре 2017 г. В церемонии открытия принимали участие бывший тогда министром транспорта Максим

Соколов и занимавший пост председателя правления «Автодора» Сергей Кельбах, который позже попал под уголовное преследование и оставил должность. Фабула его обвинения, в частности, связана со злоупотреблением полномочиями при заключении долгосрочного инвестиционного соглашения (ДИС) на строительство пятого пускового комплекса ЦКАД, куда входит обход Звенигорода.

Бесплатный участок ЦКАД (ПК-5) строится на основании долгосрочного инвестиционного соглашения от 24 декабря 2014 г. Исполнитель - ООО «Кольцевая Магистраль» при участии ООО «ИФСК «АРКС». Стоимость ДИС - 47,9 млрд руб. (государственное финансирование - 43 млрд руб., частное - 4,9 млрд руб.) Срок реализации соглашения - 24 года. Прогнозируемая интенсивность - 26,6 тыс. автомобилей в сутки.

Длина пятого пускового комплекса ЦКАД составляет 76,44 км, из них 28,33 км приходится на участок нового строительства и 48,11 км - на участок реконструкции существующей автомобильной дороги А-107 «Московское малое кольцо» с расширением проезжей части до четырех полос движения и разделением встречных потоков. Строительство ЦКАД началось в 2014 г. По данным «Автодора», ее точная протяженность составит 336,456 км: ЦКАД-1 - 49,5 км; ЦКАД-3 - 105,87 км; ЦКАД-4 - 96,846 км; ЦКАД-5 - 76,44 км и пусковой комплекс №5-3 (соединение М-10 и М-11) - 7,8 км.

Дорога пройдет приблизительно в 50 км от МКАД параллельно трассе А107 (Московское малое кольцо, «Малая бетонка») в обход крупных населенных пунктов столичного региона и соединит основные вылетные магистрали - Каширское, Симферопольское, Калужское, Киевское, Минское, Волоколамское, Ленинградское, Дмитровское, Ярославское, Горьковское и Рязанское шоссе.

На пересечении с федеральными и региональными трассами, железными дорогами построят 22 многоуровневые транспортные развязки, также предполагается строительство 72 мостов и 145 путепроводов - всего 239 сооружений. Количество полос движения составит по две в каждую сторону.

Сроки строительства ЦКАД неоднократно переносились. В конце июня 2019 г. правительство РФ продлило срок до 2021 г. (завершение изначально планировалось в 2019 г.). Начало фазы эксплуатации дороги сдвинуто на 2020 год.

Также скорректирована общая стоимость проекта. Распоряжением кабинета министров она установлена в объеме 315,864 млрд руб. вместо 313,27 млрд руб. ранее. При этом, как следует из текста документа, дополнительные средства будут привлечены от инвесторов проекта, а также из собственных средств его инициатора - госкомпании «Автодор».

На ту же тему:

<https://www.mskagency.ru/materials/2967833>

<https://www.mskagency.ru/materials/2967733>

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/avtodor-zapustil-dvizenie-na-pervom-v-2020-godu-ucastke-ckad-5>

<https://realty.ria.ru/20200128/1563961123.html>

<https://www.m24.ru/news/transport/28012020/105306>

ТАСС; 2020.29.01; МИНТРАНС: ЗАПРЕЩАТЬ ГРУЗОВИКАМ ПРОЕЗД ПО МКАД ПОСЛЕ ОТКРЫТИЯ ЦКАД НЕ ПЛАНИРУЕТСЯ

После запуска движения по Центральной кольцевой автомобильной дороге (ЦКАД) не планируется запрещать проезд грузовых автомобилей по МКАД, сообщил журналистам глава Минтранса РФ Евгений Дитрих.

"На сегодняшних обсуждениях вместе с Московской областью и Москвой - а у Минтранса действует координационный совет, который позволяет нам стыковать транспортную политику - какого-то рода инициатив по этому поводу не выносилось", - сказал министр.

По его словам, открытие ЦКАД "естественным образом" выведет грузовики с МКАД и разгрузит магистраль. "Если часть трафика уйдет на новую трассу, то естественным образом пробки на МКАД снизятся", - отметил Дитрих.

В ноябре 2019 года помощник президента Игорь Левитин заявил газете "Коммерсантъ", что после ввода в строй ЦКАД грузовым автомобилям могут запретить проезд по МКАД. Строительство ЦКАД началось в 2014 году. Трасса протяженностью 530 км пройдет по территории Новой Москвы и Подмосковья приблизительно в 50 км от МКАД, параллельно Малому (А107) и Большому (А108) кольцам. Проект разделен на пять участков.

Завершение строительства ЦКАД ожидается в 2021 году.

<https://tass.ru/ekonomika/7625577>

РБК; 2020.29.01; МИШУСТИН НАЗНАЧИЛ ГОЛИКОВУ ГЛАВОЙ ОПЕРАТИВНОГО ШТАБА ПО КОРОНАВИРУСУ

Премьер-министр Михаил Мишустин назначил замглавы правительства Татьяну Голикову председателем оперативного штаба по контролю за новым коронавирусом, сообщается на сайте кабмина.

Ее заместителем стала глава Роспотребнадзора Анна Попова, а ответственным секретарем штаба Мишустин назначил замуководителя правительственного аппарата Ольгу Криновос.

Всего в состав штаба вошли 12 человек, в том числе первый замминистра внутренних дел Александр Горовой, глава Россельхознадзора Сергей Данкверт, главы Минтранса и МЧС Евгений Дитрих и Евгений Зиничев, замуководителя аппарата правительства Леонид Левин, замглавы МИДа Игорь Моргулов, замдиректора Службы внешней разведки Андрей Моряков, глава Минздрава Михаил Мурашко и гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5e312d3b9a79472027cb0e65>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; ОЛЬГА АДАМЧУК: 2020.29.01; КОМПАНИИ ВЕКсельБЕРГА И ТРОЦЕНКО СОВМЕСТНО ПОБОРЮТСЯ ЗА АЭРОПОРТ БЛАГОВЕЩЕНСКА; КОНКУРЕНЦИЮ ИМ СОСТАВЯТ СТРУКТУРЫ ОЛЕГА ДЕРИПАСКИ

В декабре 2019 г. правительство Амурской области объявило конкурс на передачу аэропорта Благовещенска в концессию на 30 лет. Сейчас он принадлежит областному ГУПу. По данным Росавиации, Благовещенск – 38-й по трафику среди российских аэропортов. В 2019 г. пассажиропоток в нем вырос на треть до 560 000 человек.

В конкурсе планируют участвовать все три российских аэропортовых холдинга: структуры «Аэропортов регионов» Виктора Вексельберга, «Базового элемента» Олега Дерипаски и «Новопорта» Романа Троценко. Об этом «Ведомостям» рассказали три человека, близких к разным холдингам, и два человека, близких к участникам переговоров с Амурской областью. Все три претендента работают с конкурсной документацией, добавляют два собеседника.

«УК «Аэропорты регионов» и «Новопорт» создают СП для участия в конкурсе, соответствующее ходатайство направлено в ФАС. СП, если его одобрит служба, будет создано на паритетных началах, рассказал представитель «Аэропортов регионов». Это подтвердил человек, близкий к «Новопорту». «Мы считаем, что в этом проекте крайне важен баланс между размером инвестиций в создание качественной инфраструктуры и потенциальным финансовым результатом от деятельности аэропорта», – пояснил представитель «Аэропортов регионов». «Наш холдинг обладает большим опытом эффективного строительства инфраструктуры, у «Новопорта» имеется уникальный опыт управления малыми аэропортами», – добавил он.

Срок подачи заявок истекал 29 января, но по просьбе инвесторов область сдвинула дедлайн на 10 марта, рассказали два собеседника в разных холдингах.

Это первый случай, когда участники рынка хотят совместно владеть проектом. На аналогичном конкурсе за право концессии на аэропорт Нового Уренгоя два года назад эти два холдинга соперничали, для победы «Аэропортам регионов» пришлось отказаться от бюджетного гранта в 3 млрд руб. на содержание инфраструктуры.

Концессионер аэропорта Благовещенска по условиям конкурса обязан в течение четырех лет построить в аэропорту терминал международных рейсов, реконструировать терминал для внутренних рейсов, грузовой комплекс и привокзальную площадь. Затратить на это надо минимум 2,75 млрд руб. Область готова 500 млн руб. инвестировать сама, но претендент может уменьшить областной платеж или совсем отказаться от него; также область готова в течение первых 10 лет концессии выделить на содержание терминалов 404 млн руб., претендент вправе уменьшить этот платеж – это основные критерии определения победителя.

Благовещенск – перспективный привлекательный объект, аэропорты с трафиком от 500 000 человек способны генерировать прибыль, считает сотрудник аэропортового холдинга. Почти все крупные аэропорты в России уже вошли в состав холдингов. Поэтому теперь они обратили внимание на второй эшелон, объясняли их сотрудники.

«Основные перспективы аэропорта Благовещенска связаны с развитием торговых и туристических отношений с Китаем. Хотя сейчас есть проблемы из-за коронавируса, – говорит директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. – Также росту трафика будет способствовать развитие космодрома «Восточный».

Правительство и минтранс Амурской области, ФАС и «Базэл аэро» на запросы «Ведомостей» не ответили.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/01/29/821676-kompanii-vekselberga>

КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.29.01; ЧАРТЕРЫ НЕ ЗАСЛУЖИЛИ КОМПЕНСАЦИЙ; ФАС ПРЕДЛАГАЕТ НЕ ВОЗМЕЩАТЬ ПО НИМ ПОТЕРИ НА КЕРОСИНЕ

В правительстве впервые после смены состава обсудили целесообразность бюджетных компенсаций авиакомпаниям за рост цен на керосин в 2018 году. Против **Минтранса**, готового распределить субсидию между перевозчиками пропорционально объему приобретенного топлива, выступает Минфин, предлагающий тщательнее проработать критерии предоставления субсидий. ФАС, в свою очередь, настаивает, что чартерным перевозчикам выплачивать компенсации не нужно. Эксперты напоминают, что многие авиакомпании задействуют флот как на регулярных, так и на чартерных рейсах, поэтому разделять их по этому принципу некорректно.

На совещании, прошедшем в **Минтрансе** 28 января, представители ФАС выступили с предложением отказаться от выплат компенсации из бюджета авиакомпаниям, выполнявшим в 2018 году чартерные рейсы. Об этом рассказали источники “Ъ” в нескольких российских авиакомпаниях. ФАС аргументирует это тем, что чартерные авиакомпании могут поднять топливный сбор непосредственно перед вылетом, компенсировав таким образом колебания цен на керосин. Авиакомпании, работающие на регулярных рейсах, такой возможности лишены.

В ФАС не ответили на вопросы “Ъ”. В **Минтрансе** сообщили “Ъ”, что считают данное предложение неоднозначным, поскольку его реализация может привести к срыву отпусков российских туристов.

В Минфине “Ъ” сказали, что вопросы конечной суммы компенсации и адресаты ее получения «пока прорабатываются». В письме Минфина в **Минтранс** от 21 января (есть у “Ъ”) говорится, что **ведомство Евгения Дитриха** не учло методологические предложения относительно разработки подхода к распределению субсидии, критериев ее предоставления, подтверждения исходных расчетных данных «и другие концептуальные предложения» Минфина. Кроме того, для выделения ассигнований из резервного фонда правительства в 2020 году требуется решение премьера. Сейчас оно отсутствует.

В письме говорится, что бюджет сможет выделить на компенсации 22,4 млрд руб. вместо 23 млрд руб., о которых говорилось в 2019 году.

Собеседники “Ъ” отмечают, что Российская ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) предложила освободить авиакомпании от выплаты НДС на компенсации, которые будут получены из бюджета. В противном случае перевозчикам придется вернуть в бюджет 4,48 млрд руб. из полученных 22,4 млрд руб.

Источник “Ъ” в одной из крупных авиакомпаний объясняет, что новая сумма была рассчитана исходя из налоговых деклараций авиакомпаний по акцизам, поданным в ФНС. По его словам, в целом перевозчиков устраивает эта сумма: отрасль давно ждет выплат, и игроки хотят получить их как можно быстрее.

Собеседник “Ъ” говорит, что авиакомпании не поддержали инициативу ФАС. Отказ от выплат чартерным перевозчикам приведет к смене технологии расчета, что выльется в очередную задержку выплат, а сама технология может быть «непрозрачной».

В **Минтрансе** “Ъ” сказали, что выступают против начисления НДС на компенсации, добавив, что сегодня сроки выплаты компенсаций не определены. Глава АЭВТ Владимир Тасун называет позицию **Минтранса** конструктивной. В авиакомпаниях не ответили на вопросы “Ъ”.

Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев считает предложение ФАС спорным: одна и та же авиакомпания может обслуживать как чартерные, так и регулярные направления, что затруднит определение размера компенсации. Кроме того, далеко не всегда перевозчики, имеющие законтрактованные рейсы, имеют возможность повышать топливный сбор и компенсировать убытки от роста цен на авиакеросин, добавляет он. По мнению эксперта, ФАС в большей степени заинтересована в недопущении роста тарифов на регулярных направлениях – именно они воспринимаются как свидетельство ценовой доступности авиaperевозок. Поэтому, считает он, есть соблазн направить весь объем компенсации компаниям, работающим на регулярных линиях.

<https://www.kommersant.ru/doc/4234656>

ИНТЕРФАКС; 2020.29.01; РОСПОТРЕБНАДЗОР С 28 ЯНВАРЯ ОБСЛЕДУЕТ В АЭРОПОРТАХ НА НОВЫЙ КОРОНАВИРУС ВСЕХ РОССИЙСКИХ ТУРИСТОВ, ПРИБЫВШИХ ИЗ КИТАЯ

Роспотребнадзор, чтобы не допустить завоз на территорию РФ нового коронавируса из КНР, начал со вторника обследовать в аэропортах всех российских туристов, прибывших из Китая.

«Роспотребнадзором начато с 28 января 2020 года обследование в аэропортах прибытия всех возвращающихся из КНР российских туристов на коронавирусную инфекцию, что встретило полное понимание и содействие российских граждан», - говорится в сообщении ведомства.

В целях оперативного реагирования при сборе эпидемиологического анамнеза у лиц с подозрением на новую коронавирусную инфекцию, в Едином консультативном центре Роспотребнадзора организована работа русско-китайских переводчиков, добавили в Роспотребнадзоре.

Больных новой коронавирусной инфекцией из КНР в России не выявлено, также сообщает ведомство.

«За период мониторинга выявлено 139 заболевших с признаками острых респираторных вирусных инфекций. При проведении скрининговых исследований получены результаты: у 17 больных - респираторная инфекция (аденовирусы, риновирусы, РС-вирусы, метапневмовирусы, бокавирусы, стрептококк), 16 - грипп А, 10 - грипп В, 4 - парагрипп, в 2 случаях - сезонная коронавирусная инфекция, у 8 заболевших - микстинфекция», - говорится в сообщении ведомства.

«Больных новой коронавирусной инфекцией (2019-nCoV) не зарегистрировано», - отметили в Роспотребнадзоре.

В ведомстве подтвердили информацию властей региона, что по результатам лабораторных исследований двух госпитализированных в Воронеже, вернувшихся из КНР, коронавирус не обнаружен, лабораторно диагностирован грипп и риновирус.

В Роспотребнадзоре напомнили, что 24 января вступило в силу зарегистрированное в Минюсте России по поручению премьер-министра постановление главного государственного санитарного врача Российской Федерации «О мероприятиях по недопущению распространения новой коронавирусной инфекции, вызванной 2019-nCoV», в котором определен перечень мероприятий по недопущению распространения новой коронавирусной инфекции в РФ.

В региональные организации Роспотребнадзора доставлены диагностические тест-системы для выявления нового коронавируса, определен алгоритм лабораторной диагностики. Во всех пунктах пропуска через госграницу РФ проводится усиленный двойной контроль прибывающих из неблагополучных регионов лиц с использованием стационарного и переносного тепловизионного оборудования.

Все граждане с симптомами острых респираторных инфекций (ОРВИ), прибывшие из КНР, как выявленные в ходе санитарно-карантинного контроля, так и обратившиеся за медицинской помощью в течение 14-ти дней после прибытия, в обязательном порядке изолируются, госпитализируются и обследуются лабораторно на весь перечень возможных возбудителей ОРВИ, включая новую коронавирусную инфекцию.

По данным Государственной комиссии здравоохранения в Китайской Народной Республике (КНР) на 03:00 29 января зарегистрировано 5999 подтвержденных случаев заболевания, вызванных новой коронавирусной инфекцией (2019-nCoV), прирост за сутки 32% (1459). Летальность составляет 2,2% (132 случая), что ниже, чем при вызываемых возбудителями семейства коронавирусов атипичной пневмонии SARS/ТОРС (9,6%) (вспышка 2003 году) и Ближневосточного респираторного синдрома (36%). Отслежено 65 тыс. 537 контактных лиц (17 тыс. 704 - за последние сутки), 59 тыс. 990 находятся под наблюдением.

Подтверждено 63 случая завоза нового коронавируса в 15 стран (Австралия, Вьетнам, Германия, Канада, Корея, Камбоджа, Малайзия, Непал, Таиланд, Тайвань, Сингапур, США, Франция, Шри-Ланка, Япония).

ИНТЕРФАКС; 2020.28.01; СРОК ЗАКРЫТИЯ ПУНКТОВ ПРОПУСКА НА ГРАНИЦЕ С КНР ПРОДЛЕН В ЕАО ДО 1 ФЕВРАЛЯ

Правительство Еврейской автономной области решило сдвинуть на 1 февраля дату начала работы международных пунктов пропуска на границе с КНР, закрытых ранее в связи с празднованием китайского нового года, наступившего 25 января.

«Принято решение, что пункты пропуска будут закрыты до 1 февраля. То есть они были закрыты, 28 и 30 января их планировалось открывать, но до 1 февраля они будут закрыты,» - сообщили агентству «Интерфакс - Дальний Восток» в пресс-службе правительства региона.

Как сообщалось ранее, правительством ЕАО будет передано предложение приостановить работу государственных пунктов пропуска до стабилизации ситуации с коронавирусом на территории Китая.

Сейчас на неработающих пунктах пропуска усилены дезинфекционные меры, проведены учения для отработки действий в случае выявления зараженных коронавирусом. На данный момент заболевших на территории ЕАО не зарегистрировано.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МИХАИЛ ПИНКУС; 2020.28.01; НА ПРИГРАНИЧНЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ ВВЕДЕНА МЕРЫ ПРОТИВ КОРОНАВИРУСА

На Дальневосточной, Забайкальской, Восточно-Сибирской железных дорогах, а также приграничных вокзалах Южно-Уральской и Западно-Сибирской железных дорог совместно с Роспотребнадзором проводятся дополнительные противоэпидемиологические мероприятия, сообщили во вторник пресс-службе РЖД.

- Прежде всего, речь идет о персонале ЖД-вокзалов, который контактирует с пассажирами - сообщили в компании. - Все кассиры, дежурные и прочие должностные лица обеспечены медицинскими масками, защитными перчатками и антисептиками. В вокзальных помещениях проводится регулярная дезинфекция специальными моющими составами, организована ревизия вентиляционных систем, введен режим проветривания, размещены памятки о мерах профилактики коронавирусной инфекции. Организовано дежурство врачей, а медицинские пункты дополнительно укомплектованы необходимыми противоэпидемическими средствами.

С работниками поездных бригад также проведены инструктажи о мерах профилактики заболевания. Пассажирские поезда обрабатываются дезинфицирующими средствами. Проводится аудиоинформирование пассажиров, отметили в РЖД.

<https://rg.ru/2020/01/28/reg-urfo/na-prigranichnyh-zheleznih-dorogah-vvedeny-mery-protiv-koronavirusa.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.28.01; DP WORLD ПРЕДСТАВИЛ В МИНТРАНС ДОКУМЕНТЫ ПО ПОКУПКЕ ДОЛИ В FESCO - ЗАММИНИСТРА

Арабский портовый оператор DP World (DPW) представил в министерство транспорта РФ документы по покупке транспортной группы FESCO (базовая компания - ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (МОЕХ: FESH) (ДВМП), сообщил журналистам **замглавы ведомства Юрий Цветков**.

«Документы в работе, они поступили (в **Минтранс - ИФ**)», - сказал **Цветков**.

«Пока они рассматриваются, мне сложно за коллег решить. Минэкономразвития включено в процесс, другие федеральные органы власти», - добавил он, отвечая на вопрос о сроках их рассмотрения.

Представитель DP World Сергей Чемарда отправил 15 января в **Минтранс**, Федеральную антимонопольную службу (ФАС), Минэкономразвития и Аналитический центр при правительстве план по покупке транспортной группы FESCO и ее дальнейшему развитию в рамках своей сети по всему миру, сообщил ранее РБК со ссылкой на источники. В сопроводительном письме Чемарда указал, что брошюру под названием «Планы DP World в отношении FESCO», которую он отправил в эти ведомств, оператор подготовил «в соответствии с решениями» совещания у замминистра транспорт **Цветкова** по вопросу модернизации транспортной и логистической инфраструктуры, состоявшегося 19 декабря.

«Да, действительно компания DP World обращалась в правительство, существует специальная процедура по разрешению покупки долей акционерных обществ, которые решаются через комиссию по иностранным инвестициям. Существует определенная процедура, в которой принимают (участие - ИФ) разные министерства и ведомства. Но чтобы рассмотреть заявку, то есть помимо письма, которое было направлено, необходимо еще бизнес план и ряд других документов, которые показывают, действительно ли помимо декларации о намерениях реальные планы - что это принесет экономике РФ, в каких объемах, более детально», - пояснил **Цветков**.

«Мы провели это совещание (19 декабря - ИФ), беседовали. Не только **Минтранс**ом, но и коллегами из других министерств и ведомств была принята такая позиция, что материалов на том этапе, «когда все это было», недостаточно для вынесения какого то решения в части компетенции соответствующих ведомств. И мы попросили, чтобы коллеги (DP World - ИФ) представили в январе такие материалы - более детализированные. Они их представили, сейчас они разосланы по всем министерствам, рассматриваются. Повторюсь, что здесь министерство транспорта не является решающим ведомством. Это будет решать комиссия по иностранным инвестициям, как прописано», - отметил замминистра.

Цветков не стал комментировать вопрос о доле, которую DP World хочет купить в FESCO, и другие детали. «Там достаточно разнообразный состав акционеров в компании FESCO, мне не известно, с кем DP World ведут переговоры, и соответственно, договор должен быть обоюдный все-таки. Одного желания недостаточно, кто-то должен продать. Я пока этих процессов не вижу просто», - сказал он.

Как сообщалось, Федеральная антимонопольная служба (ФАС) РФ продлила срок рассмотрения ходатайства DP World о покупке доли в FESCO до 26 февраля. В середине октября глава ФАС Игорь Артемьев говорил в интервью «Интерфаксу», что «правительственная комиссия рассматривала эту сделку и отложила её рассмотрение на полгода или год».

При этом совладелец транспортной группы FESCO Зиявудин Магомедов дважды за последнее время опровергал сообщения о том, что он намерен продать принадлежащую ему долю в группе.

В конце декабря 2019 года стало также известно, что покупка транспортной группы FESCO интересует группу «Дело». «В наш нынешний набор активов FESCO ложится идеально. Другое дело, что встает уже вопрос антимонопольного регулирования», - заявлял президент «Дела» Сергей Шишкарев в интервью «Коммерсанту». Позже группа «Дело» сообщила, что не ведет переговоры о покупке доли в транспортной группе FESCO.

ИНТЕРФАКС; 2020.28.01; МИНТРАНС ВИДИТ НЕОБХОДИМОСТЬ В ДОРАБОТКЕ ПРОЕКТА РЕКОНСТРУКЦИИ МОРСКОГО КАНАЛА В КАЛИНИНГРАДЕ

Министерство транспорта РФ считает необходимым доработать проект реконструкции Калининградского морского канала, сообщил журналистам замглавы ведомства **Юрий Цветков**.

«Коллеги из «Содружества» вышли с инициативой, которая была поддержана правительством Калининградской области, чтобы расширить этот канал, углубить под (суда типоразмера - ИФ) Рапатах, но сумма существенно превышает те, которые заложены сейчас в комплексном плане, и мы попросили коллег внимательно проработать над обоснованием инвестиций, потому что это меняет существующую программу, требует значительно больших ресурсов, и в первую очередь речь идет о грузовой базе», - сказал он.

По его словам, падение грузоперевалки через Калининградский порт по итогам 2019 года превысило 20% (с 14 до 11 млн тонн). «Соответственно, мощности порта составляют более 30 млн (тонн - ИФ) и дополнительной необходимости (в их увеличении сейчас - ИФ) нет», - пояснил **Цветков**.

«И кроме группы «Содружество», для которой, безусловно, это увеличивает судовую партию, улучшает их экономику, других интересантов пока нет. Я имею в виду из коммерческих структур. Тем более мы напомнили группе «Содружество», что и у них часть грузов уйдет, возможно, из Калининграда, поскольку они развивают проект в бухте Батарейная. Для чего тогда это», - добавил он.

По его словам, вопрос реконструкции морского канала в Калининграде рассматривался совместно с группой «Содружество», с правительством Калининградской области, ФГУП «Росморпорт». «Я хочу сказать, что в соответствии с комплексным планом модернизации речь идет о реконструкции существующего канала, и на это выделены средства, они (работы - ИФ) должны начаться в будущем году, поэтапно идут, и до 2024 года планируется восстановить. Существующий канал был построен очень давно, соответственно, какие-то элементы устарели, их нужно заменять, ремонтировать. И мы были сконцентрированы на этой работе», - отметил **Цветков**.

«Мы пришли, мне кажется, еще ко второй важной части - в рамках реконструкции действующего канала посмотреть возможность, чтобы реконструкция (прошла - ИФ) таким образом, и провести моделирование, чтобы по существующему каналу после реконструкции могли работать уже крупнотоннажные суда. Потому что, возможно, и без драматических таких инвестиций потребности будут удовлетворены даже действующим каналом, и эта работа организована», - отметил **Цветков**.

«Поэтому договорились о долгосрочных целях и о краткосрочных, когда они работают с Росморпортом и с наукой и смотрят, что там можно сделать. Но опять же, повторюсь, решение еще не окончательное. Мы еще в рамках дискуссии», - сказал чиновник.

Осенью 2018 года губернатор Калининградской области Антон Алиханов попросил тогдашнего председателя правительства РФ Дмитрия Медведева поддержать проект реконструкции Калининградского морского канала для наращивания возможностей экспортных поставок продовольствия.

В настоящее время ширина Калининградского морского канала от Балтийска до Ижевского составляет 80 м, глубина - 10,5 м. На отрезке канала от Ижевского до Калининграда его глубина составляет 9 м. Предполагается, что углубление 20 км канала на 2 метра позволит портам Калининграда принимать суда дедвейтом 20 тыс. тонн. Сегодня порты могут обрабатывать суда максимум до 15 тыс. тонн.

ИНТЕРФАКС; 2020.28.01; МИНТРАНС РФ ОТСЛЕЖИВАЕТ СИТУАЦИЮ С РАСПРОСТРАНЕНИЕМ КОРОНАВИРУСА В ПОРТАХ, РЕКОМЕНДОВАЛ УСИЛИТЬ КОНТРОЛЬ

Министерство транспорта РФ отслеживает ситуацию с распространением коронавируса в судоходном сегменте, сообщил журналистам замглавы ведомства **Юрий Цветков**.

«Мы внимательно работаем, я имею в виду министерство транспорта внимательно работает и отслеживает эту ситуацию. Я говорю только с точки зрения моря», - сказал он.

«У нас через систему Portcall есть информация обо всех судах, которые заходили из Китая в РФ и из Российской Федерации в Китай, причем по видам флагов - под российским флагом, под иностранным флагом, под китайским, по количеству людей, по видам грузов. Соответствующие рекомендации даны на места (в порты - ИФ), чтобы усилили (контроль - ИФ)», - добавил замглавы ведомства.

«Когда приходит иностранное судно в РФ, оно запрашивает свободную практику, в том числе в части карантина. Соответственно, создается комиссия, которая разрешает вход судна и работу в порту. Комиссия межведомственная, там не **Минтранс** головной, туда входят и пограничники, и таможня, и Россельхознадзор, и Росприроднадзор, кстати, эти вещи находятся в зоне его ответственности, Санэпидемстанция», - напомнил он. По его словам, комиссия также дает разрешение на заход судна, грузовые операции, сход на берег экипажа. «Судно подает специальную декларацию о состоянии здоровья экипажа, она в числе прочих документов рассматривается», - уточнил он.

«Мы с коллегами из бизнеса находимся в постоянном контакте, в том числе с Российской палатой судоходства, мы эти рекомендации им озвучиваем», - отметил **Цветков**.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.28.01; АРКТИЧЕСКИЙ КЛАСС; УТВЕРЖДЕН ПЛАН РАЗВИТИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ ДО 2035 ГОДА

Правительство РФ утвердило **план развития инфраструктуры Северного морского пути (СМП) до 2035 года**. Это первый программный документ, определяющий развитие крупнейшей морской транспортной магистрали Российского Севера, отметил Михаил Григорьев, член Делового совета Госкомиссии по вопросам развития Арктики. План призван конкретизировать мероприятия федерального проекта «Северный морской путь». Помимо этого, в документе сообщается о дополнительных мерах, направленных на развитие арктической сырьевой базы и СМП до 2035 года.

Предполагается построить целую флотилию принадлежащих государству судов, которые будут обеспечивать судоходство в арктических морях. В частности, с 2022 по 2024 год должны быть введены в эксплуатацию 16 спасательных и 13 гидрографических судов. В документе отдельно оговорены сроки строительства четырех атомных ледоколов проекта 2220 «Арктика» - с конца 2022 по конец 2026 года. В декабре 2027 года должен быть построен головной ледокол проекта «Лидер» мощностью 120 мегаватт, способный прокладывать путь во льдах толщиной до четырех метров. С 2030 по 2032 год российским судостроителям предстоит построить еще два таких атомохода.

Также в рамках плана развития СМП к концу текущего года в правительство РФ представят предложения по разработке модели вертолета, способного базироваться на площадках новых и уже существующих ледоколов. К этому же сроку должны быть разработаны предложения по строительству еще одной транспортной новинки - рампового самолета, способного брать до 10 тонн груза, преодолевать до четырех тысяч километров и садиться на ледовые и грунтовые аэродромы в условиях Арктики. До сих пор подобных самолетов в мире не существует.

К апрелю 2020 года в рамках плана развития СМП предстоит разработать и утвердить программу геологического изучения участков недр Арктической зоны, которая позволит сформировать перспективную грузовую базу Северного морского пути на период до 2035 года. К этому же сроку будет подготовлено предварительное ТЭО создания российского контейнерного оператора международных перевозок по Северному морскому пути с применением контейнеровозов ледового класса, работающих на ядерном топливе или сжиженном природном газе. Помимо этого, на Росатом, **Минтранс** и Минпромторг возложена задача выработать план по строительству дноуглубительного флота для работы в акваториях Севморпути и проанализировать необходимость создания «национальной морской дноуглубительной компании».

Отдельные пункты плана посвящены развитию связи в Арктике. К 2024 году должна быть обеспечена бесперебойная спутниковая связь для пользователей СМП на территориях, расположенных выше 70-го градуса северной широты, а к концу 2025 года необходимо

решить проблему получения гидрометеорологических данных высокого разрешения по полярному региону планеты. Для этого необходимо развернуть высокоэллиптическую гидрометеорологическую систему спутников «Арктика-М».

Кроме того, поставлена задача к концу 2024 года создать и вывести на высокоэллиптическую орбиту четыре космических аппарата, а годом позже - три спутника «Ресурс-ПМ» и столько же спутников «Кондор-ФКА», на основе которых будут действовать автоматическая идентификация объектов в акваториях СМП и система дистанционного зондирования.

Итогом всей этой работы станет рост грузопотока по трассе Севморпути к 2024 году до 80 миллионов тонн, а к 2035 году - до 160 миллионов тонн, заявил заместитель министра РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Крутиков. Кстати, по данным на ноябрь 2019 года, к этому сроку по Севморпути было перевезено 26 миллионов тонн грузов.

По мнению Михаила Григорьева, появление плана развития инфраструктуры СМП можно считать большим шагом вперед, особенно если учесть, что «Стратегия развития Арктической зоны РФ» пока не принята. Хотя этот документ нельзя считать полным, но он вполне может служить «стартовой площадкой».

Что касается существующих рисков, то один из них в том, что в документе практически не обозначены вопросы социальной сферы в арктических регионах, зависящих от работы Севморпути. Без этого в Арктику невозможно будет привлечь кадры, особенно молодежь, считает Вера Сморгоча, профессор кафедры труда и социальной политики Института государственной службы и управления РАНХиГС. Правда, на этот счет есть и другие мнения. Задачей плана, подразумевающего развитие инфраструктурных проектов, не может быть решение социальных задач, говорит Михаил Григорьев. На эти вопросы должна ответить «Стратегия развития АЗ РФ».

Еще об одном риске заявили в Счетной палате РФ. По мнению аудиторов, нехватка транспортных судов может поставить под вопрос ожидаемый рост грузопотока до 80 миллионов тонн. В ведомстве отмечают, что в общем объеме планируемых перевозок по Севморпути 28 миллионов тонн приходится на трех крупных перевозчиков, в числе которых «Востокуголь», «Северная звезда» и «Нефтегазхолдинг». Эти предприятия не обладают ледокольным флотом и судами арктического класса. Однако по другим данным, «Востокуголь» готов заказать транспортные суда на одной из российских верфей. Вполне вероятно, что данный шаг предпримут и другие компании.

<https://rg.ru/2020/01/28/reg-szfo/utverzhdn-plan-razvitiia-severnogo-morskogo-puti-do-2035-goda.html>

ТАСС; 2020.29.01; НА САХАЛИНЕ ПЛАНИРУЮТ СОЗДАТЬ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ХАБ ДЛЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Власти Сахалинской области планируют включить Сахалин в работу Северного морского пути (СМП), сделав его порты площадками для перегрузки грузовых контейнеров, сообщила во вторник пресс-служба правительства региона.

В 2019 году по Северному морскому пути перевезли 20 млн т грузов. Ожидается, что к 2025 году этот показатель вырастет в пять раз. Как сообщили ТАСС в правительстве Сахалинской области, проект по созданию логистического хаба для СМП будет реализован в соответствии с новой пятилетней инвестиционной программы региона. Вопросы ее финансирования пока прорабатываются. Проект позволит нарастить грузопоток, который проходит через регион, до 10 млн тонн в год.

"Мы хотим, чтобы Сахалин стал площадкой для перегрузки [грузовых] контейнеров. Сейчас они проходят через Шанхай, а это значительно дороже", - приводятся в сообщении слова заместителя председателя правительства Сахалинской области Антона Зайцева.

По информации пресс-службы, для того, чтобы Сахалин стал логистическим хабом СМП, необходима модернизация островных портов. В связи с этим в порту Корсакова планируется провести работы по дноуглублению, продлить морской причал. В морской гавани должны появиться складские контейнеры площадью 160 тыс. кв. м и холодильные мощности для хранения морепродуктов.

В регионе разработана пятилетняя инвестиционная программа, согласно которой к 2025 году на Сахалине и Курилах должны реализовать 10 масштабных проектов, затрагивающих почти все направления экономики. Финансирование будет вестись за счет областного и федерального бюджетов. Документ представят в Минфине РФ в Москве 10 февраля.

<https://tass.ru/ekonomika/7621919>

КОММЕРСАНТЬ FM Н.НОВГОРОД; 2020.29.01; А В ТРАМВАЯХ-ТО ГОРАЗДО ДЛИННЕЕ; ВМЕСТО СТРОИТЕЛЬСТВА МЕТРО В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ ПРЕДЛАГАЮТ ПОСТРОИТЬ СРАЗУ 3 НОВЫХ ТРАМВАЙНЫХ ЛИНИИ

Возможность строительства новых трамвайных линий обсудили на круглом столе по модернизации и развитию транспортной системы нижегородской агломерации, который состоялся в проектно-офисе областного правительства в рамках исполнения соглашения с государственной корпорацией «ВЭБ.РФ», о чем сообщила пресс-служба правительства Нижегородской области. На круглом столе прозвучало предложение о создании новой линии от станции Мыза до автовокзала «Щербинки-2». Еще одна ветка трамвайных путей протянется в Сормовском районе города до Седьмого микрорайона. Кроме этого, в планах соединить трамвайные маршруты № 21 и 22 с существующей конечной остановкой «Парк Дубки», и маршруты № 3 и 21 — с трамвайной линией по проспекту Ленина.

О важности реализации этих планов ЪФМ НН рассказал транспортный обозреватель Александр Седов.

По мнению проектировщиков, новые трамвайные линии позволят увеличить пассажиропоток наземного электротранспорта почти в 3 раза: с 50 миллионов человек в год сегодня до 140 миллионов после оптимизации. Также для этого потребуются увеличить подвижной состав: число трамваев должно возрасти до 200 единиц, троллейбусов — до 158.

Экономическая сторона проекта пока не обсуждается. Следующим шагом специалистов «ВЭБ.РФ» и нижегородского Минтранса станет технико-экономическое обоснование предлагаемых изменений.

<https://www.kommersant.ru/doc/4234467>

ТАСС; 2020.28.01; НИКОЛАЕВ: МОСТ ЧЕРЕЗ ЛЕНУ В ЯКУТИИ ИЗМЕНИТ СТАТУС ТЕРРИТОРИЙ ОБОИХ БЕРЕГОВ

Строительство автомобильного моста через Лену в Якутии снимет статус затапливаемых территорий в двух селах, расположенных на берегах реки, где планируются работы. Об этом сообщил ТАСС глава Якутии Айсен Николаев во вторник.

Мост через реку Лена должен пройти от села Старая Табага (входит в городской округ Якутск) до села Хаптагай (Мегино-Кангаласский район). Как отметил глава Якутии, в настоящее время зарезервирован 81 земельный участок в районе города Якутска и Мегино-Кангаласского района. В ноябре прошлого года было принято предварительное решение прохождения подъездов к мостовому переходу вдоль берега, не задевая села Старая Табага. Такой вариант трассировки был принят, так как минимизирует количество попадающих под строительство земельных участков и практически не меняет традиционный уклад жизни жителей села.

"Действительно, территории сел Старая Табага и Хаптагай попадают в зоны затопления и подтопления и внесены в Единый государственный реестр недвижимости как зоны с особыми условиями использования территории. Проектирование и строительство Ленского моста, безусловно, будут учитывать защиту данных территорий от подтоплений. Проведение берегоукрепительных работ при строительстве снимет статус затапливаемых территорий в местах строительства мостового перехода", - сказал Николаев.

Как отметил глава республики, трассировка подходов и мостового перехода, однако, будет уточняться по итогам проведения проектно-изыскательских работ и разработки проектной документации с учетом технологической сложности и уникальности проекта, суровых климатических условий и специфического гидрологического режима реки Лена.

<https://tass.ru/v-strane/7620193>

ТАСС; 2020.28.01; ВЛАСТИ РОССИЙСКИХ РЕГИОНОВ ПОЛУЧАТ 20 МЛРД РУБЛЕЙ НА НОВЫЙ ПАССАЖИРСКИЙ ТРАНСПОРТ

Власти российских регионов получают федеральные средства в размере 20 млрд рублей сроком на пять лет для обновления подвижного состава пассажирского транспорта по национальному проекту "Безопасные и качественные автомобильные дороги", сообщил во вторник министр транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области Анатолий Костылевский на коллегии профильного министерства.

В Новосибирске в течение 2020-2025 годов планируется масштабное обновление общественного транспорта - будут приобретены 300 газомоторных автобусов, 124 троллейбуса и 50 трамваев, планируется модернизация 60 имеющихся трамваев. Кроме того, в 2020 году для Новосибирска планируется приобрести шесть трамваев за 140 млн рублей по совместной с правительством Белоруссии программе обновления общественного транспорта. Деньги будут выделены из областного бюджета.

"Федеральным центром выделено порядка 20 млрд [рублей] сроком на пять лет, по 4 млрд на каждый год, это обновление подвижного состава автобусов на сжатом газе, троллейбусы, трамваи и электробусы", - сказал Костылевский.

Федеральные средства будут выделены при условии, что 60% от стоимости транспортного средства предоставляется государственной транспортной лизинговой компании, которая в свою очередь передает перевозчику транспортное средство.

<https://tass.ru/ekonomika/7621653>

ТАСС; 2020.29.01; ВЛАСТИ НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ НАЧАЛИ ПОДГОТОВКУ К ЗАПЛАНИРОВАННОМУ РЕМОНТУ ДОРОГ

Власти Нижегородской области начали подготовку автомобильных дорог региона к весенне-летнему ремонтному сезону, сообщил журналистам губернатор Нижегородской области Глеб Никитин.

"На дорогах, где помимо ремонта покрытия, необходимо расчистить обочины и придорожные полосы от выросших там деревьев и кустарников, подрядные организации приступили к работам уже в январе", - сказал Никитин. Речь идет, прежде всего, о тех магистралях регионального значения, износ которых уже приближается к 90% и именно они, как отметил губернатор, в первую очередь попали в план ремонта текущего года.

"На некоторых дорогах, проходящих около сельских населенных пунктов, износ асфальтобетонного полотна составляет почти 90%, именно их мы в приоритетном порядке включали в план ремонта", - добавил Никитин. По этим дорогам, подчеркнул он, ежедневно ездят жители сел и деревень, они ведут к работающим агропредприятиям.

Никитин пояснил, что основные ремонтные работы подрядчик намерен начать в апреле-мае, то есть после наступления благоприятных погодных условий. "Срок завершения ремонта по контракту - 30 сентября 2020 года", - сказал глава региона. По его словам, расчистка обочин необходима для обеспечения безопасности дорожного движения и предотвращения аварийных ситуаций.

В пресс-службе губернатора Нижегородской области в этой связи напомнили ТАСС, что ранее Никитин сообщал, что в 2020 году власти планируют отремонтировать более 870 км дорог в рамках национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги". Работы будут проходить практически во всех районах Нижегородской области, а также в областном центре и в Дзержинске.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/7624005>

ТАСС; 2020.28.01; НА ГРАНИЦЕ СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ И ИНГУШЕТИИ РАСШИРЕН УЧАСТОК ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЫ

Участок федеральной трассы Р-217 "Кавказ" расширен на границе Северной Осетии и Ингушетии, сообщили во вторник в пресс-службе ФКУ Упрдор "Кавказ".

"На границе Северной Осетии и Ингушетии расширен до четырех полос участок Р-217 "Кавказ". Дорожники завершили капитальный ремонт участка федеральной автодороги Р-217 "Кавказ" от села Ольгинское до въезда в г. Назрань (км 559 - км 563)", - говорится в сообщении.

Двухполосный участок дороги не справлялся с интенсивностью движения и нуждался в обновлении. Сейчас пропускная способность возросла до 35 тыс. автомобилей в сутки. Работы на объекте начались в октябре 2019 года. Там укрепили земляное полотно, основание и покрытие дорожной одежды. Между верхним слоем основания и нижним слоем асфальтобетона уложена геосетка, предотвращающая образование трещин. Также на дороге устроено почти 2 км линий, обустроено 6 съездов в населенные пункты Чермен, Майское и Новое. Помимо того, нанесена термопластиковая разметка, установлены новые дорожные знаки и сигнальные столбики.

<https://tass.ru/v-strane/7624395>

ТАСС; 2020.28.01; ПЕРВАЯ ЛЕДОВАЯ ПЕРЕПРАВА В АРХАНГЕЛЬСКЕ ОТКРЫЛАСЬ НА МЕСЯЦ ПОЗЖЕ ИЗ-ЗА ТЕПЛОЙ ПОГОДЫ

Первая транспортная ледовая переправа на острова открыта в понедельник в Архангельске. Как сообщили ТАСС в пресс-службе города, прошлой зимой первая переправа была открыта 20 декабря.

"27 января открыта транспортная ледовая переправа между островами Бревенник и Хабарка. Это первая ледовая переправа в городе, открытая в нынешнем зимнем сезоне. Прошлой зимой первая переправа была открыта 20 декабря 2018 года, а переправа на Хабарку - 24 декабря. В этом году переправы открыты намного позже из-за теплой погоды", - сказали в пресс-службе.

Грузоподъемность переправы составляет 5 т. По мере увеличения толщины льда она возрастет до 10-15 т. Неустойчивый характер погоды затянул процесс установления ледостава и нарастания толщины льда на реках области. По данным Севгидромета, на Северной Двине толщина льда ниже среднееголетних значений для этого периода на 17-27 см.

В Архангельске этой зимой планируется открыть еще шесть переправ на острова, пока жителей города через реку перевозят буксиры.

<https://tass.ru/spb-news/7617575>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; АЛЕКСАНДР ЯРОШЕНКО; 2020.28.01; БУМ ПОСЛЕ БАМА; КАК СЕЙЧАС ЖИВЕТ ОДНА ИЗ КРУПНЕЙШИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ МИРА

Недавно страна отметила 45-летие с начала строительства Байкало-Амурской магистрали. В краю вечной мерзлоты и непроходимой тайги проложили одну из крупнейших железных дорог мира. Как сегодня живут люди, которым выпало попасть на «стройку XX века»?

Свет для Тынды

Тында - самый северный город Приамурья. Когда-то таежная деревушка стала столицей легендарного БАМа, городом, о котором узнал весь мир. Мороз под 40 градусов, ледяной воздух обжигает. «Да нормальные морозы. Наши!» - подмигивает Павел, водитель мэра бамовской столицы.

А чуть больше года назад в Тынде было жарко и страсти кипели нешуточные. На выборах мэра победила журналист Марина Михайлова. Победила с пустым предвыборным кошельком и вопреки мощнейшему административному ресурсу, который был брошен против нее. Горожане дружно сказали «нет» бывшему градоначальнику. Люди большинство голосов отдали Михайловой, которая долгие годы была для них образцом справедливости: она помогла землякам выиграть сотни судов.

- Власть стала значительно ближе к народу, мэр каждую неделю ведет прием горожан. Сама отвечает на все вопросы через соцсети. Мы впервые заметили, что нас слышат и с нами считаются, - говорит жительница Тынды Ольга Клапкова.

За год новой власти практически вся столица БАМа стала освещаться в ночное время. Для этого Михайловой пришлось сменить директора горэлектросетей.

- У него зарплата за февраль прошлого года была 765 тысяч рублей. В остальные месяцы порядка 200 тысяч, а город ночами погружался во тьму, - говорит Марина Валентиновна.

Она каждую субботу ведет прием, меньше тридцати человек не приходит. Мэр признается: думала, со временем посетителей станет меньше, но люди идут, как и шли. Говорит, что часто они хотят просто выговориться, попросить совета.

Самым трудным моментом она называет решение признать аварийным многоквартирный дом, который построили всего шесть лет назад по федеральной программе переселения из аварийного и ветхого жилья. Его фактически аварийным и возвели.

- Есть решение суда о том, что этот дом нужно капитально ремонтировать. Но, зная наши реалии, понимаю: на это уйдут годы. А не дай бог что случится с жильцами! Как мне с этим жить?! Поэтому и приняла это непопулярное решение, - вздыхает Марина Михайлова.

Удивительно, но в Тынде еще живы бараки 1932 года постройки и снесены дома, возведенные во второй половине перестроечных восьмидесятых. Так «выборочно» и «точечно» переселяли здешнюю «аварийную» жизнь. Новая власть наводит порядок и в этом важном вопросе. Но еще две тысячи столичных жителей легендарного БАМа живут во временках, которые для них стали постоянными.

Заметная и говорящая грань здешней жизни: сердце БАМа находится в женских руках. У руля Тынды стоит женщина-мэр, и Тындинским районом тоже управляет женщина.

Тамара Лысакова - глава администрации Тындинского района, бывший следователь, людей чувствует и понимает. Она одиннадцать лет не роняет доверие жителей маленьких станций и затерянных меж сопок поселков и сел.

- Ой, вы не представляете, сколько слез выплакано! Сколько раз я ложилась спать с твердым намерением все бросить, а утром просыпалась и думала: как могу оставить район и людей? - улыбаясь, говорит Тамара Александровна.

Вайфай в тайге

Напротив сельской администрации табун лошадей ворошил корм. «Бесхозные они, одичали уже. Но люди лошадей не трогают - жалко», - поясняет глава села Вероника Драй. Вероника румяная, черноволосая.

- Мама у меня эвенк, а папа русский, поэтому я такая красивая и получилась, - смеется Вероника.

В Усть-Уркиме живут 319 человек, из которых 220 - эвенки. За селом океан тайги, которая для них всегда была домом. Сегодня с ней на ты в основном те, кто старше сорока пяти лет. Вероникина мама до сих пор соболюет и не представляет своей жизни без тайги. А Вероника с лесом уже на вы.

- В интернате училась, поэтому и оторвана от образа жизни родителей, - замечает она.

Сегодня в селе живая и ухоженная начальная школа и детский сад, а старшеклассников возят за знаниями за 20 километров на станцию Ларба. Отказаться от интерната научила жизнь!..

Полтора поколения выросли в селе без клуба. Очаг культуры сгорел в 1984 году. С тех пор культура так и ютится по углам.

- Новогоднюю елку ставим на улице. Мороз сорок пять градусов, а мы пляшем! В этом году обязательно пойду на елку, а как же?! - говорит Любовь Мысникова.

Ей под восемьдесят, она до сих пор печет хлеб для односельчан. В печи, которую топят дровами. На городской вопрос, не трудно ли, Любовь Ильинична пожалала плечами.

- А как же людям жить без хлеба?..

Сюда только пару лет назад пришел интернет. Теперь вайфай щедро раздают прямо на сельских улицах. А вот телефонной связи нет! Здесь не очень понимают рассуждения о том, нужен ли БАМ России сегодняшней.

- БАМ - это жизнь. Не будь «железки», у нас бы интернета точно не было, - говорит хозяйка сельского магазина Ольга Агаркова.

«Психанул и построил бассейн...»

БАМ - дитя молодежи со всех советских республик. Станцию Ларба оставили в тайге строители из Туркменистана. Стальная змейка железной дороги, рядом большущий вокзал, фасад которого раскрашен мозаикой с монументальными образцами соцреализма. Ларба - это три четырехэтажных жилых дома, теплая, добротная школа с детсадом, два магазина, клуб, медпункт и почта.

Андрей Зозуля приехал сюда с Украины двадцатилетним парнем в 1999 году. «Помню, вышел с поезда, моя замшевая куртка через пять минут лопнула на морозе», - вспоминает он свою первую встречу с Ларбой. Сегодня он называет станцию второй Родиной и говорит, что у него и мыслей нет уезжать.

Андрей семь лет отработал на железной дороге: считал шпалы от рабочего пути до мастера участка. Седьмой год он возглавляет местную администрацию, держит большое хозяйство.

- Еще я соорудил большой теплый бассейн на даче. Теперь вот плаваю там в самые лютые морозы, - заговорщицки подмигивает он.

- Люди завидуют? - не выдерживаю я.

- Здесь люди другие. Взаимовыручка еще с бамовских времен осталась, - резюмирует Андрей Васильевич.

Яркий штрих к бамовскому менталитету. В августе 2014 года в кабинет главы администрации Тындинского района Тамары Лысаковой вошла молодая пара: высокий ладный парень и маленькая хрупкая девушка. С ними был трехлетний сынок. Железнодорожники Юлия и Иван Корман приехали в Тынду из Донбасса. Они были растеряны, сбивчиво просили любую работу и крышу над головой. В этот момент за окном заревела машина, и их маленький сынок сменился в лице и зашептал: «Мама, ховаться надо?»

Вспоминая это, Юля не может сдержать слез. Замолкает.

- Я работала проводником поезда Донецк - Львов, Ваня мастером на железной дороге.

Жили в городе Константиновка, была квартира, машина, родили сына, мечтали о долгой и счастливой жизни. А тут начались бомбежки.

Казалось, что мир сошел с ума. Однажды Иван пришел с работы бледный как полотно, его чуть не убило осколком снаряда.

- В тот момент мы решили уезжать. Все нажитое продали за сорок тысяч рублей и поехали, - Юля снова замолкает и долго смотрит в монитор компьютера.

Ларба встретила Корманов отремонтированной «двушкой», которая еще пахла свежей краской. Люди, узнав их историю, «упаковали» квартиру всем, что нужно для жизни.

- Мы даже во сне не могли себе представить, что такое бывает. Здесь люди добрые и открытые, - говорит Юлия Корман.

Иван работает на железной дороге, Юля в управляющей компании. Три года назад у них родилась дочка, крестной которой стала районная глава. К ним переехали с Украины родители. Свою сегодняшнюю жизнь Юля с Иваном называют одним словом: «счастье».

Мерзлота не страшна

Большая страна кроила когда-то эту жизнь с советским размахом. Котельные здешних станций готовы обогреть население городского микрорайона, а на деле мощнейшие котлы отапливают всего три-пять домов. Разница между задуманным и действительным вся видна в тарифе за коммунальные услуги. В месяц коммунальные платежи стандартной «двушки» выходят не менее десяти тысяч рублей.

Еще одна проблема - коммуникации. Здесь в сутки тормозит пара пассажирских поездов, расписание их таково, что за один день жители здешних станций не могут съездить в Тынду и вернуться назад.

Точное зеркало здешних микро- и макропроблем - цены на квартиры. В Ларбе двушка стоит 60-80 тысяч. И покупателей нет...

- В Тындинском районе порядка четырехсот пустых благоустроенных квартир. Это наша большая боль и проблема, - говорит Тамара Лысакова.

Самые большие социальные «пятна» видны на отдаленных станциях, до которых доходит только редкий поезд. И нет автомобильных дорог.

- На станцию Дипкун нужны тринадцать рабочих пути, всем готовы предоставить благоустроенные квартиры, есть там школа, детский сад, медпункт. Зарплата у путейцев - шестьдесят тысяч в месяц, плюс весь «железнодорожный соцпакет» - от бесплатного билета по всей стране до увеличенного отпуска. И найти не можем! - восклицает Тамара Александровна.

Да что там путейцев! Несколько населенных пунктов района обезглавлены. Там нет глав местных администраций. Зарплаты у них меньше, чем у рабочих пути, а отвечают за весь белый свет.

Будущего главу станции Аносовская Лысакова нашла в благовещенском такси. Разговорилась с водителем, он ей показался мужиком толковым.

- Поговорили, а он бывший участковый. Разбирается в людях и в законодательстве. Предложила ему попробовать поработать главой поселка. Согласился. Перед Новым годом должен на смотрины приехать. Говорю вам, а сама боюсь взглянуть, - грустно улыбается Тамара Александровна.

Ева Церикова, моложавая блондинка в стильных очках, на полном серьезе называет себя ветераном БАМа. Она приехала на станцию Хорогочи в 1981 году из Беларуси.

- Ехала за туманом и за запахом тайги. Все как в песне пели, - смеется Ева Леонидовна.

Говорит, что влюбилась в эти края с первого взгляда.

«Выходила из вагончика, а перед глазами осень, как костер, горела на сопках», - вспоминает белоруска.

Большая часть ее жизни прожита в Хорогочах. Ее тут держали любовь, романтика и окружающие люди.

- Партия тогда отбор делала серьезный, на БАМ ехали лучшие. Трудяги и романтики, другие здесь не задерживались, - поддерживает землячку Хорогочинский глава Александр Шуринов.

Он, поседевший, тоже из числа комсомольцев-первостроителей той стройки ушедшего века.

Хорогочинский мэр с женой в январе купаются в речке, а летом выращивают килограммовые сладчайшие помидоры.

Я им про вечную мерзлоту и рискованное земледелие. А они мне про теплицы, труд и любовь.

- Когда каждому кустику поклонись, то и мерзлота не страшна, - замечают супруги.

Север для настоящих

...Поселок Могот по всем меркам тянет на бамовское Подмосковье. Шестьдесят километров от Тынды прекрасного асфальта сделали его таковым.

В Моготе три года назад отправили в топку истории последний бамовский вагончик, в котором десятилетиями жили люди.

- Вику Чернюк последнюю в нашем поселке переселили из вагончика, она в нем родилась и жила все это время, - говорит Татьяна Гасенко, специалист поселковой администрации.

Татьяну сюда привезли родители школьницей из Самары. Говорит, что несколько лет назад она уезжала отсюда на Родину.

Через полтора года вернулась.

- Муж затосковал первым, без рыбалки здешней он жить не может. А потом и я ночами просыпалась и плакала, так меня сюда тянуло, - вспоминает Татьяна.

Тут как нигде остро заметна неизбежность времени: местная молодежь практически в полном составе выпархивает из своих станций, поселков и полустанков в большие города. Но сюда приезжают молодые люди из других регионов России и зарубежья, которое мы называем ближним.

...Железная дорога - синоним стабильной, «белой» зарплаты, в этой тайге люди построили и сохранили благоустроенное жилье. Здесь живые школы, медицинские пункты и амбулатории. Здесь нет депрессии, о которой так много говорят и пишут на «Большой земле». Здесь невозможно выпекать невкусный хлеб, плохо учить детей и равнодушно лечить заболевших. По-другому тут не проживешь. И не выживешь.

Байкало-Амурская магистраль - одна из крупнейших железных дорог в мире, ее протяженность - 4287 километров. Строительство только центрального участка дороги, проходившее в сложнейших климатических условиях, растянулось на двенадцать лет. БАМ является частью Великого Северного железнодорожного пути. Сегодня дорога работает на пределе своей пропускной способности, ведется модернизация магистрали, примерно уже на четверти дороги.

<https://rg.ru/2020/01/29/reg-dfo/kak-segodnia-zhivut-liudi-stroivshie-bam.html>

ТАСС; 2020.28.01; "ЕВРОСИБ" НАЧНЕТ РЕКОНСТРУКЦИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТЕРМИНАЛА В НОВОСИБИРСКЕ В 2021 ГОДУ

Компания "Евросиб СПб-транспортные системы" в 2021 году начнет реконструкцию терминально-логистического центра (ТЛЦ) в Новосибирске с целью увеличения емкости и перерабатывающей способности терминала с 100 тыс. TEU (единица измерения вместимости грузовых контейнеров) до 250 тыс. TEU, сообщил ТАСС во вторник на заседании коллегии регионального Минтранса президент Союза транспортников, экспедиторов и логистов Сибири Сергей Максимов.

ТЛЦ "Евросиб - Терминал - Новосибирск", построенный в 2006 году, изначально был рассчитан на 50 тыс. TEU, однако в 2019 году их количество возросло до 100 тыс. TEU, и у компании возникла необходимость в модернизации терминала. Летом прошлого года стало известно о решении "Евросиба" удлинить железнодорожные пути, расширить контейнерные и складские площадки ТЛЦ в Новосибирске, что увеличит пропускную мощность терминала. Также компания планирует частично перейти на новую крановую технологию обработки контейнеров.

"Предполагаются вложения около 1,5 млрд рублей. Проект готов, первая стадия будет реализована уже в 2021 году", - сообщил Максимов.

Как пояснил генеральный директор компании Иван Атемасов на заседании Совета по инвестициям Новосибирской области, завершение модернизации запланировано на 2026 год. По расчетам ЗАО "Евросиб СПб-транспортные системы", проект принесет в бюджет Новосибирской области 122 млн рублей налоговых поступлений.

Ранее в рамках развития ТЛЦ был обновлен парк перегрузочной техники, на завершающую стадию вышло внедрение информационной системы управления (ИСУ) SOLVO.TOS, которая позволит оптимизировать производственные процессы.

<https://tass.ru/sibir-news/7624723>

ТАСС; 2020.28.01; РЖД В 2020 ГОДУ ПРОВЕДУТ РАСЧЕТ ВОЗМОЖНОСТИ ВВОДА "ЛАСТОЧЕК" В РЕГИОНАХ СИБИРИ

"Российские железные дороги" (РЖД) планируют провести расчет стоимости внедрения скоростных поездов "Ласточка" в регионах Сибири в первом квартале 2020 года. Анализ будет проводиться в рамках созданной РЖД рабочей группы, в нее войдут региональные власти, которые должны подтвердить готовность бюджетов к реализации инициативы, сообщил во вторник, 28 января и. о. замначальника Западно-Сибирской железной дороги (ЗСЖД) по новосибирскому территориальному управлению Иван Пименов.

В конце ноября 2019 года замначальника Западно-Сибирской региональной службы развития пассажирских сообщений и предоставления доступа к инфраструктуре Алексей Булгаков сообщил, что РЖД в 2020 году планирует запуск скоростных поездов "Ласточка" в Западной Сибири, первым направлением станет Новосибирск - Барнаул, первые два состава планируется запустить в декабре 2020 года. Также движение поездов в 2020-2021 годах планировалось запустить от Новосибирска до Омска, Кемерово, Томска, Барнаула и Новокузнецка. Для этого нужно модернизировать существующие депо и построить новые, определить пропускную способность железнодорожных линий и выбрать перевозчика.

"Задача - с участием всех заинтересованных сторон детально рассмотреть перспективный план движения поездов, прогнозируемые пассажиропоток и тарифные планы. Также оценить влияние перспективного движения поездов "Ласточка" на маршрутную сеть. Самое главное - провести расчет стоимости расходов на эксплуатацию поездов "Ласточка" и подтвердить готовность включения необходимых средств в региональные бюджеты. Эту работу нам надо совместно провести в первом квартале текущего года", - сказал Пименов на заседании коллегии Министерства транспорта Новосибирской области.

Он пояснил, что для проработки этого вопроса по поручению руководства РЖД создается рабочая группа с участием представителей региональных министерств транспорта. Пименов добавил, что тестовые поездки электрички "Ласточка" на участке от Новосибирска до Барнаула показали готовность инфраструктуры ЗСЖД к эксплуатации таких поездов и заинтересовали региональные власти.

<https://tass.ru/sibir-news/7621399>

ТАСС; 2020.28.01; МИНФИН И МИНЭНЕРГО ОБСУЖДАЮТ ВЫЧЕТ ДЛЯ НПЗ ЗА ПОСТАВКИ ЗИМНЕГО ДИЗЕЛЯ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

Минфин и Минэнерго обсуждают вопрос субсидирования железнодорожных тарифов для НПЗ за поставки зимнего дизеля на Дальний Восток, логистический коэффициент может быть введен задним числом с 1 января 2020 года. Об этом сообщил журналистам заместитель руководителя ФАС Анатолий Голомолзин.

"Принципиальное решение, что такой механизм должен быть реализован, принято. Сейчас вопрос в технике. Его сейчас решают Минфин и Минэнерго", - сказал он.

Кроме того, Голомолзин отметил, что логистический коэффициент будет введен с 1 января 2020 года задним числом, поскольку необходимо обеспечить равные условия снабжения дизельным топливом Дальнего Востока и центральных регионов России. "Да", - ответил замглавы ФАС на вопрос о применении коэффициента задним числом.

В декабре 2019 года Голомолзин сообщал, что в правительстве обсуждается возможность введения логистического коэффициента, который предполагает вычет для НПЗ за поставки зимнего дизеля на Дальний Восток. Необходимость подобного решения связана с нехваткой топлива в регионе, объяснял замглавы ФАС. Коэффициент может быть перенесен в вычет из тарифов на перевозки РЖД. В ведомстве рассчитывали, что механизм заработает с начала 2020 года.

<https://tass.ru/ekonomika/7616449>

ВЕДОМОСТИ; 2020.29.01; «ПОБЕДА» МОЖЕТ ЗАКРЫТЬ РЕЙСЫ ИЗ РОСТОВА И САМАРЫ

Авиакомпания «Победа» может закрыть рейсы из Ростова-на-Дону и Самары в апреле из-за роста тарифов аэропортов на наземное обслуживание, рассказал «Ведомостям» источник в группе «Аэрофлот». Представитель «Победы» отказался комментировать эту информацию.

Согласно зимнему расписанию, которое действует до 31 марта, «Победа» летает из Ростова-на-Дону и Самары в Москву и Санкт-Петербург. По словам источника, изначально в летнем расписании эти направления планировалось сохранить. Кроме того, «Победа» планировала добавить рейс из Самары в Сочи.

Представитель холдинга «Аэропорты регионов», в который входят самарский аэропорт «Курумоч» и ростовский аэропорт «Платов», заявил «Ведомостям», что ранее для «Победы» действовала программа скидок, которая предоставляется авиакомпаниям при открытии новых маршрутов и наращивании пассажиропотока. «Победа» перестала выполнять эти условия в последний год. Представитель «Аэропортов регионов» также отметил, что решение «Победы» закрыть рейсы «нельзя назвать эффективным шагом». По его мнению, другие авиакомпании заместят их в короткие сроки.

Холдинг «Аэропорты регионов» входит в группу «Ренова» Виктора Вексельберга. Forbes оценивает состояние бизнесмена в \$11,5 млрд.

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2020/01/28/821616-pobeda>

ТАСС; 2020.29.01; В РОСТОВЕ И САМАРЕ УВЕРЕНЫ, ЧТО ПРИ ОТМЕНЕ РЕЙСОВ "ПОБЕДЫ" ЕЕ ЗАМЕНЯТ ДРУГИЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ

Аэропорты Ростова-на-Дону и Самары уверены, что в случае отмены рейсов авиакомпании-лоукостера "Победы" (дочерняя компания "Аэрофлота") ее заменят другие перевозчики. Рост тарифов, на которые указывает авиакомпания, связан с прекращением программы скидок, сообщила ТАСС представитель компании "Аэропорты регионов", которая управляет аэропортами в Ростове-на-Дону и Самаре.

Ранее источник в группе "Аэрофлот" сообщил ТАСС, что "Победа" с апреля перестанет выполнять все рейсы из Ростова-на-Дону и Самары из-за резкого роста аэропортовых тарифов в двух городах.

"Дело не в росте тарифов. Авиакомпания "Победа" пользовалась программой скидок, которые аэропорт предоставляет авиакомпаниям при открытии новых маршрутов и наращивании пассажиропотока. В последний год "Победа" не выполняла данные условия, а после закрытия для полетов Грузии транзитный пассажиропоток "Победы" и вовсе стал

сокращаться, в результате действие скидков прекратилось. <...> Выпадающие рейсы "Победы" в очень короткие сроки заместят другие перевозчики", - сказала представитель "Аэропортов регионов".

Там отметили, что "столь поспешный отказ от выполнения рейсов выглядит элементом коммерческого торга". "Но подобные шаги нельзя назвать эффективными", - заключили в холдинге.

<https://tass.ru/ekonomika/7623435>

ИЗВЕСТИЯ; ПАВЕЛ ПАНОВ; 2020.29.01; ОТ РОЗЕТКИ: ДВИГАТЕЛИ ДЛЯ ПЕРВЫХ ГИБРИДНЫХ САМОЛЕТОВ ПРЕДСТАВЯТ ЧЕРЕЗ 2 ГОДА; ВОЗДУШНЫЕ СУДА ВМЕСТИМОСТЬЮ ОТ 50 ДО 100 ПАССАЖИРОВ ПЛАНИРУЕТСЯ ИСПОЛЬЗОВАТЬ НА РЕГИОНАЛЬНЫХ НАПРАВЛЕНИЯХ

Тесты экспериментальных двигателей для первых российских гибридно-электрических самолетов могут начаться уже через два года. Об этом «Известиям» сообщили в Министерстве промышленности и торговли. В ведомстве считают, что эти воздушные суда в перспективе могут использоваться на региональных направлениях. Сейчас рассматриваются два варианта возможных компоновок салона самолета — до 50 и до 100 пассажиров. В Минпромторге рассчитывают, что новые технологии помогут уменьшить расход топлива, количество вредных выбросов и эксплуатационные затраты, а также снизят уровень шума в салоне. Тем временем зарубежные компании уже представляют свои аналоги гибридных самолетов — в ближайшие пару лет некоторые из них будут продемонстрированы в полете.

Воздушная экономия

Возможности классических подходов к улучшению летно-технических, экономических и экологических характеристик самолетов практически исчерпаны, отметили в Минпромторге. Кроме того, постоянно ужесточаются и требования Международной организации гражданской авиации (ИКАО) по допустимым уровням шума и эмиссии вредных веществ в атмосферу. Из-за этого перед странами стоит задача повысить не только экологичность воздушных судов, но и их энергоэффективность, в том числе — за счет использования альтернативных источников энергии.

Появление нового гибридного двигателя позволит на 60% увеличить эффективность использования энергии, снизить расходы на обслуживание самолета, а также сократить выброс вредных веществ и повысить топливную эффективность.

— Планируется создать демонстратор гибридной силовой установки мощностью 500 кВт, провести его стендовые и летные испытания на самолете — летающей лаборатории. Освоение технологии на основе высокотемпературных сверхпроводников позволит создавать более мощные электрические машины для самолетов региональной и ближне-магистральной авиации, так как данная технология позволяет сохранять высокие показатели весовой эффективности при росте мощности. Прототип и его летные испытания планируется выполнить в 2011–2022 году, — сообщили «Известиям» в пресс-службе Минпромторга.

Зарубежные компании также работают в этом направлении — некоторые из них уже провели летно-конструкторские испытания двигателя подобного типа и планируют получить сертификат на его использование в ближайшие несколько лет. Так, Airbus совместно с Siemens и Rolls-Royce ведет одновременно три проекта. Два из них (CityAirbus и Vahana) направлены на создание аппарата вертикального взлета и посадки. Предполагается, что они будут использоваться как аэротакси и смогут достигать скорости 200 км/ч. Правда, дальность полета у них небольшая, но в рамках крупного мегаполиса добраться из одного конца города в другой не составит проблем.

Еще один проект (E-Fan X) является полноценным гибридным самолетом. Демонстрационный полет его первого прототипа запланирован на 2021 год, а полноценное внедрение в гражданскую авиацию намечено на 2030-й. Первое воздушное судно, максимальное количество посадочных мест в салоне которого составит около 100 человек, будет обслуживать региональные рейсы.

Компания Boeing создала дочернее предприятие Augoга, которое занимается в том числе разработкой летательного аппарата вертикального взлета и посадки. Китай в 2018 году стал первым государством, где был сертифицирован пилотируемый летательный аппарат с электрическим двигателем.

В ряде стран сформированы государственные программы развития самолетов с электрическими и гибридными установками. Так, в Норвегии планируется к 2030 году осуществлять местные воздушные перевозки только на аппаратах с такими двигателями. Такие же планы имеются и в Японии.

Перспектива есть

Европейское агентство авиационной безопасности (EASA) и Федеральное управление гражданской авиации США (FAA) активно занимаются проработкой нормативных документов для сертификации подобного рода летательных аппаратов. Как отмечают в Минпромторге, в этой связи России в условиях санкций и ограниченного доступа к зарубежным технологиям необходимо ускоренными темпами формировать опережающий научно-технический задел в области гибридных и электрических установок.

Сейчас речь идет о научно-исследовательской работе, которая призвана подтвердить применимость предлагаемых решений в авиации, рассказал «Известиям» глава агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев. По его словам, создание гибридных и полностью электрических силовых установок — одно из магистральных направлений развития в современной авиации.

— Пока все эксперты отводят новым силовым установкам не слишком широкую нишу. Они есть на борту самолетов местных воздушных линий, учебно-тренировочных машинах и других воздушных судах, предназначенных для выполнения относительно коротких и непродолжительных полетов на умеренных скоростях. Впрочем, именно гибридная силовая установка может быть актуальна и на более крупных машинах с большей дальностью полета, — сказал Оле Пантелеев.

По мнению эксперта, в первой половине 2020-х годов мы станем свидетелями появления единичных сертифицированных образцов летательных аппаратов с такими силовыми установками. Но уже спустя 10 лет они начнут вытеснять традиционные машины из некоторых сегментов.

<https://iz.ru/966315/pavel-panov/ot-rozetki-dvigateli-dlia-pervykh-gibridnykh-samoletov-predstaviat-cherez-2-goda>

КОММЕРСАНТЪ; ЮЛИЯ ТИШИНА, GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.29.01; СИМ-КАРТЫ ЗАЙДУТ С ВОЗДУХА; ОПЕРАТОРЫ НАЧАЛИ ПРОДАВАТЬ УСЛУГИ В САМОЛЕТАХ

Сим-карты Tele2, «Тинькофф Мобайла», «СберМобайла» и Lycamobile начнут продаваться в самолетах семи российских авиакомпаний, включая «Аэрофлот». Операторы рассчитывают нарастить абонентскую базу за счет туристов, путешественников и предпринимателей, летающих в регионы России и за рубеж. Лояльность таких абонентов будет ниже, а стоимость их привлечения высока, предупреждают эксперты.

С 1 февраля сим-карты Tele2, а также работающих на его сети виртуальных мобильных операторов (MVNO) «Тинькофф Мобайл», «СберМобайл» и Lycamobile начнут продаваться на российских и международных рейсах авиакомпаний «Аэрофлот», «Россия», «Якутия», Utair, «Аврора», «Руслайн» и Royal Flight, следует из макета журнала SkyShop, с которым ознакомился «Ъ».

Сим-карты будут стоить €7 или 500 руб., их будут продавать бортпроводники, зарегистрироваться абоненты смогут самостоятельно через приложение ID.Abonent.

Соглашение о распространении сим-карт подписано с компанией «Аэрмар», занимающейся торговлей в самолетах, производством бортового питания, уборкой и экипировкой салонов, уточнил источник, знакомый с деталями проекта. Продажа сим-карт на борту обеспечит дополнительное удобство для пассажиров, отметили в Utair. В остальных авиакомпаниях не ответили на запросы.

В «Тинькофф Мобайле» подтвердили информацию о старте продаж в самолетах. У оператора уже популярна линейка роуминговых предложений, а за счет партнерства он получит таргетированную аудиторию — туристов, путешественников, предпринимателей и в целом людей, ведущих активный образ жизни, рассчитывают в компании. «Фактически целевой аудиторией для нас являются все, кто находится на борту воздушного судна», — заявил и представитель «СберМобайла», отметив, что в рамках предлагаемого тарифа оператор предлагает возможность безлимитно пользоваться мессенджерами по всему миру.

Tele2 также ориентируется на путешественников, которым интересны большие пакеты интернета и роуминговые опции, отметили в компании. Оператор уже распространяет неактивированные сим-карты в такси, аэроэкспрессах и супермаркетах «Пятерочка», а клиенты регистрируются самостоятельно через приложение, напомнил представитель Tele2. В Lусamobile на запрос не ответили.

В октябре 2019 года о старте продаж сим-карт на борту тех же семи авиакомпаний объявил виртуальный оператор Easy4, также работающий на сети Tele2. В «Вымпелкоме» тестировали продажу сим-карт в самолетах и поездах, включая рейсы «Уральских авиалиний» в Екатеринбурге. «Более того, у нас есть опыт продаж сим-карт в тук-туках Камбоджи», — отметила представитель оператора. — Но практика показала, что продажи сим-карт на транспорте носят очень нишевый характер». Оператор не исключает возможности возврата в эти каналы, «если это будет востребовано клиентами».

«МегаФон» развивает новые каналы дистрибуции и изучает возможные перспективы их расширения, в том числе и через авиакомпании, сообщил его представитель. Сейчас салоны оператора представлены в большинстве основных аэропортов России, также туристы могут приобрести сим-карту в терминалах или постаматах и самостоятельно ее зарегистрировать, добавил он. В МТС удовлетворены работой действующих каналов продаж, заявил представитель оператора.

Все операторы стараются перехватить потенциального абонента как можно раньше и уже освоили все каналы продаж около аэропортов, но не сами самолеты, констатирует аналитик Mobile Research Group Эльдар Муртазин. «Новый канал может обеспечить прирост абонентской базы, но стоимость выхода в него для операторов гораздо выше, чем просто организовать стойку в аэропорту», — отмечает он. Эти затраты закладываются в цену сим-карты, уверен господин Муртазин.

Участвующим в проекте операторам важно быстро нарастить абонентскую базу, а туристы и командировочные — одна из наиболее интересных им аудиторий, считает управляющий партнер АС&М Михаил Алексеев. При этом, предупреждает эксперт, минус в том, что стоимость реализации сим-карт в самолетах будет в несколько раз выше, чем в обычной рознице, а лояльность и lifetime value абонента (совокупная прибыль за время пользования услугами) — в несколько раз ниже.

<https://www.kommersant.ru/doc/4234562>

ТАСС; 2020.28.01; РЕГУЛЯРНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ ЗАПУСТИЛИ МЕЖДУ АБАКАНОМ И КЫЗЫЛОМ

Авиасообщение, существовавшее в советское время, восстановлено между Абаканом (Хакасия) и Кызылом (Тува). Об этом на своей странице "ВКонтакте" написал глава Тувы Шолбан Кара-оол.

"Сегодня состоялся первый авиарейс Абакан - Кызыл. Полеты будут регулярными и по вполне доступным ценам - от 1 тыс. рублей без багажа до 2,8 тыс. рублей с багажом, но не дороже. Этого рейса не было со времен СССР. Через столько лет возродили", - написал Кара-оол.

Он отметил, что на машине на дорогу между двумя городами нужно потратить пять-шесть часов, полет будет длиться существенно меньше и после Абакана самолет полетит дальше в Красноярск.

Рейс запущен красноярской авиакомпанией "Красавиа". В компании сообщили, что рейсы из Абакан в Кызыл и обратно будут выполняться по понедельникам, средам и пятницам на самолете Л-410. "Пока мы выполняем три рейса в неделю из Абакана в Кызыл и

обратно, но я думаю, в будущем мы найдем возможность увеличить частоту до пяти раз в неделю", - процитировали в "Красавиа" слова генерального директора авиакомпании Андрея Егорова.

<https://tass.ru/sibir-news/7617929>

ТАСС; 2020.28.01; К СТРОИТЕЛЬСТВУ НОВОГО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА В СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ ПРИСТУПЯТ В МАЕ 2020 ГОДА

Строительство нового терминала аэропорта Владикавказа стоимостью 1 млрд 300 млн рублей начнется в Северной Осетии в мае 2020 года, сообщила в понедельник пресс-служба министерства промышленности и транспорта республики.

"Строительство нового терминала в международном аэропорту Владикавказ начнется в мае текущего года. Проект нового терминала и реконструкции привокзальной площади сегодня представил генеральный директор аэропорта Сергей Чалов во время визита министра промышленности и транспорта Хайдарбека Бутова", - говорится в сообщении.

Площадь нового терминала составит 5,6 тыс. кв. м, проектируемая пропускная способность - 400-450 человек в час и 1 млн пассажиров в год. Стоимость проекта предварительно составит 1 млрд 300 млн рублей. Терминал построят только на частные средства инвесторов. Ввод в эксплуатацию предполагается летом 2022 года.

В новом терминале оборудуют мобильные рукава, по которым пассажиры смогут пройти в салон самолета. На автомобильной парковке возле здания аэропорта увеличат количество машиномест.

Необходимость строительства нового терминала связана с расширением географии полетов. В 2019 году там встречали полумиллионного пассажира. "Это говорит о том, что аэропорт Владикавказ перешел из категории малых в категорию средних российских аэропортов", - цитирует пресс-служба министра промышленности и транспорта региона.

<https://tass.ru/ekonomika/7615659>