



Ежедневный мониторинг СМИ

31 МАРТА 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ГУДОК; КСЕНИЯ ПОТАЕВА; 2020.31.03; СТРАТЕГИЯ НА ОСНОВЕ ТЕХНОЛОГИЙ.....	5
РИА НОВОСТИ; 2020.31.03; РОССИЯ СОКРАЩАЕТ КОЛИЧЕСТВО РЕЙСОВ ДЛЯ ВЫВОЗА ГРАЖДАН ИЗ-ЗА РУБЕЖА.....	6
РИА НОВОСТИ; 2020.30.03; КРЕМЛЬ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ РАБОТУ НАД ВОЗВРАЩЕНИЕМ РОССИЯН ИЗ-ЗА РУБЕЖА	7
ТАСС; 2020.30.03; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПОДДЕРЖИТ ТРАНСПОРТНУЮ ОТРАСЛЬ, ОБЩЕПИТ И ТУРИЗМ	7
ТАСС; 2020.30.03; МИШУСТИН ПОРУЧИЛ ГОЛИКОВОЙ НЕ ДОПУСТИТЬ НОВЫХ ЗАВОЗНЫХ СЛУЧАЕВ КОРОНАВИРУСА	7
ТАСС; 2020.30.03; ВОЗВРАЩЕНИЕ РОССИЯН ИЗ-ЗА ГРАНИЦЫ В МОСКВУ ОГРАНИЧЕНО ДО 500 ЧЕЛОВЕК В СУТКИ.....	8
ТАСС; 2020.30.03; В МИНТРАНСЕ ЗАЯВИЛИ О РЕШЕНИИ СОКРАТИТЬ КОЛИЧЕСТВО АВИАРЕЙСОВ ДЛЯ ВОЗВРАЩЕНИЯ РОССИЯН.....	8
ТАСС; 2020.30.03; В «АЭРОФЛОТЕ» ПРИЗВАЛИ РОССИЯН ИНФОРМИРОВАТЬ МИД О РЕШЕНИИ ВЕРНУТЬСЯ В РОССИЮ.....	10
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.30.03; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРИСМОТРИТ ЗА СИСТЕМООБРАЗУЮЩИМИ; СИТУАЦИЮ С 600 ГЛАВНЫМИ ПРЕДПРИЯТИЯМИ СТРАНЫ ВОЗЬМУТ ПОД КОНТРОЛЬ.....	10
КОММЕРСАНТЬ; «ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ». ПРИЛОЖЕНИЕ; МАРИЯ АНАСТАСЬЕВА; 2020.31.03; «ЭКСПОРТ РОССИЙСКИХ ИТ В УСЛОВИЯХ ИЗОЛЯЦИИ ПРОДОЛЖАЕТСЯ»; ОСНОВАТЕЛЬ И ГЕНДИРЕКТОР КОНЦЕРНА НТС – О ВЛИЯНИИ ПАНДЕМИИ НА БИЗНЕС, ВОСТРЕБОВАННОСТИ РОССИЙСКИХ ТЕХНОЛОГИЙ И ОСОБЕННОСТЯХ РАБОТЫ НА МИРОВОЙ АРЕНЕ	11
ТАСС; 2020.30.03; ЭКСПЕРТ: СИТУАЦИЯ С КОРОНАВИРУСОМ УСКОРИТ ЦИФРОВИЗАЦИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ.....	14
РИА НОВОСТИ; 2020.31.03; ПАССАЖИРСКИЕ КОРИДОРЫ МЕЖДУ БЛАГОВЕЩЕНСКОМ И ХЭЙХЭ ОТКРОЮТ В АПРЕЛЕ	14
ТАСС; 2020.30.03; РОССИЯНЕ, ВОЗВРАЩАЮЩИЕСЯ ИЗ ФИНЛЯНДИИ, СМОГУТ ПЕРЕСЕЧЬ ГРАНИЦУ ПЕШКОМ	15
ИНТЕРФАКС; 2020.30.03; ОБЪЕДИНЕННАЯ СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ УТВЕРДИЛА ПЛАН ИЗ 26 ПУНКТОВ ПО ЗАЩИТЕ ОТ КОРОНАВИРУСА – КОРПОРАЦИЯ	16
ТАСС; 2020.30.03; В ИТАЛЬЯНСКИЙ ПОРТ ЗАШЕЛ ЛАЙНЕР COSTA DIADEMA, В ЭКИПАЖЕ КОТОРОГО 13 РОССИЯН	16
RNS; 2020.30.03; «АЭРОПОРТЫ РЕГИОНОВ» ВЕКСЕЛЬБЕРГА ПРЕДОСТАВЯТ ПИТАНИЕ ПОЖИЛЫМ ЛЮДЯМ НА КАРАНТИНЕ	16
КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.31.03; РЕГИОНАЛЬНАЯ АВИАЦИЯ ШТУРМУЕТ ПРАВИТЕЛЬСТВО; ПРЕМЬЕРА ПОПРОСИЛИ ПОДДЕРЖАТЬ МАЛЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ	17
КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.31.03; АВИАЛАЙНЕРЫ МЕТЯТ В ГРУЗОВИКИ; ПЕРЕВОЗЧИКИ ИЗУЧАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ ТРАНСПОРТИРОВКИ ГРУЗОВ В ПАССАЖИРСКИХ САЛОНАХ	18

УРАЛИНФОРМ; ДАРЬЯ СКОРЫХ; 2020.30.03; ПАНДЕМИЯ ПОДРЕЖЕТ КРЫЛЬЯ РОССИЙСКОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ	19
КОММЕРСАНТЪ FM; ВЛАДИМИР СОКОЛОВ; 2020.30.03; ПУТИ ТУРИСТОВ ЗАПУТЫВАЮТСЯ; ПОЧЕМУ НЕКОТОРЫЕ РОССИЯНЕ НЕ МОГУТ ВЕРНУТЬСЯ ДОМОЙ	22
РИА НОВОСТИ; 2020.31.03; «АЭРОЭКСПРЕССЫ» БУДУТ ЕЗДИТЬ В АЭРОПОРТЫ РАЗ В ЧАС	23
ТАСС; 2020.30.03; МИД РФ: МНОГИЕ РОССИЯНЕ НЕ МОГУТ ОПЛАТИТЬ ТАРИФЫ АВИАКОМПАНИЙ ДЛЯ ВОЗВРАЩЕНИЯ НА РОДИНУ	23
ТАСС; 2020.30.03; ПАССАЖИРОПОТОК В 32 КРУПНЕЙШИХ АЭРОПОРТАХ РФ УПАЛ ПОЧТИ НА 60%	23
ИНТЕРФАКС; 2020.30.03; МИНСК ПЫТАЕТСЯ СОХРАНИТЬ ВОЗДУШНОЕ СООБЩЕНИЕ С МОСКВОЙ	24
РИА НОВОСТИ; 2020.30.03; «АЭРОФЛОТ» ОТМЕНИЛ 62 РЕЙСА ИЗ-ЗА ОГРАНИЧЕНИЙ ПО КОЛИЧЕСТВУ ПАССАЖИРОВ	24
ИНТЕРФАКС; 2020.30.03; РЕЙСЫ «АЭРОФЛОТА» ИЗ ЛОНДОНА И БЕРЛИНА 31 МАРТА И В НАЧАЛЕ АПРЕЛЯ ОТМЕНЯЮТСЯ	24
ИНТЕРФАКС; 2020.30.03; ПРИОСТАНОВКА РЕЙСОВ «ПОБЕДЫ» НА ФОНЕ COVID-19 ПОЗИТИВНА ДЛЯ КОМПАНИИ И ДЛЯ ОТРАСЛИ – ВТБ КАПИТАЛ	25
ТАСС; 2020.30.03; S7 ПЛАНИРУЕТ К СЕРЕДИНЕ АПРЕЛЯ ВЫВЕЗТИ ИЗ-ЗА РУБЕЖА ОКОЛО 6,5 ТЫС. РОССИЯН	25
ТАСС; 2020.30.03; S7 УВЕРЕНА, ЧТО СМОЖЕТ ПРЕОДОЛЕТЬ КРИЗИС НА АВИАРЫНКЕ	26
ИНТЕРФАКС; 2020.30.03; S7 НА ФОНЕ COVID-19 ХОЧЕТ ПРИСПОСОБИТЬ ПАССАЖИРСКИЕ САМОЛЕТЫ ПОД ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ – ИСТОЧНИК	26
РИА НОВОСТИ; 2020.30.03; S7 ПООБЕЩАЛА НАЧИСЛЯТЬ СВОИМ ПАССАЖИРАМ МИЛИ ЗА СИДЕНИЕ ДОМА	27
ИНТЕРФАКС; 2020.30.03; «ИРАЭРО» ОТМЕЧАЕТ ПАДЕНИЕ ОБЪЕМА ПЕРЕВОЗОК НА 15-20% ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА	27
ТАСС; 2020.30.03; БОЛЕЕ 35 ТЫС. РОССИЯН ВЕРНУЛИСЬ НА РОДИНУ ИЗ ОАЭ С 18 МАРТА	27
ТАСС; 2020.30.03; ВТОРОЙ БОРТ ЗА РОССИЯНАМИ ПРИБУДЕТ ПОЗЖЕ ИЗ-ЗА АВАРИИ В АЭРОПОРТУ МАНИЛЫ	28
ТАСС; 2020.30.03; ПОСОЛЬСТВО РОССИИ В БРИТАНИИ СООБЩИЛО ОБ ОТМЕНЕ ВЫВОЗНЫХ РЕЙСОВ «АЭРОФЛОТА» В МОСКВУ	29
ТАСС; ЕВГЕНИЙ ПАХОМОВ; 2020.30.03; ЗАСТРЯВШИЕ В ГОА. РОССИЯНЕ РАССКАЗАЛИ О ЖИЗНИ В УСЛОВИЯХ КОРОНАВИРУСА	29
РИА НОВОСТИ; 2020.30.03; НА СЕЙШЕЛЬСКИХ ОСТРОВАХ ОСТАЮТСЯ ПОРЯДКА 150 РОССИЙСКИХ ТУРИСТОВ	31
ТАСС; 2020.30.03; ПАССАЖИРОВ «ПОБЕДЫ» МОГУТ ВЕРНУТЬ ИЗ ТУРЦИИ ДРУГИМИ АВИАКОМПАНИЯМИ	31
КАВКАЗ.РЕАЛИИ; 2020.30.03; В АЭРОПОРТУ ГРОЗНОГО	32
ТАСС; 2020.30.03; ИНГУШЕТИЯ С 1 АПРЕЛЯ СОКРАТИТ АВИАРЕЙСЫ В РЕГИОН ДО ОДНОГО В СУТКИ	32
ИНТЕРФАКС; 2020.30.03; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА ИРКУТСКА СНИЗИЛСЯ НА 15% ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА	32
РИА НОВОСТИ; 2020.30.03; НА КАМЧАТКЕ РАССМАТРИВАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ ЗАКРЫТИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ	33
РБК УФА; АЛЬФИЯ КУТЛУЕВА; 2020.30.03; АЭРОПОРТ УФЫ ПЕРЕШЕЛ НА ЛЕТНИЙ ГРАФИК С СОКРАЩЕННОЙ ПРОГРАММОЙ ПОЛЕТОВ	33

ИНТЕРФАКС; 2020.30.03; АЭРОПОРТ ЧЕБОКСАР ПРИОСТАНОВИТ РАБОТУ С 1 АПРЕЛЯ ИЗ-ЗА УХОДА ПЕРЕВОЗЧИКОВ.....	34
ГТРК ЧУВАШИЯ; 2020.30.03; ЧЕБОКСАРСКОМУ АЭРОПОРТУ В ВЫНУЖДЕННОМ ОТПУСКЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ЗАНЯТЬСЯ РЕКОНСТРУКЦИЕЙ...34	
РИА НОВОСТИ; 2020.31.03; ПРИБЫВАЮЩИХ В ХАБАРОВСК ИЗ МОСКВЫ ПЛАНИРУЮТ ОТПРАВЛЯТЬ НА КАРАНТИН.....	35
ТАСС; 2020.30.03; АВТОПЕРЕВОЗЧИКИ ВЫСТУПАЮТ ЗА СНИЖЕНИЕ ПЛАТЫ ЗА «ПЛАТОН» НА 50% НА ФОНЕ КОРОНАВИРУСА.....	35
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2020.31.03; ТЕХОСМОТРУ ДОБАВЯТ СРОК; РЕФОРМА ДИАГНОСТИКИ ТРАНСПОРТА ОТКЛАДЫВАЕТСЯ	36
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.31.03; РАЗРЯДИТЬ ОСТАНОВКУ; АВТОПЕРЕВОЗЧИКИ ПРОСЯТ СОКРАТИТЬ КОЛИЧЕСТВО РЕЙСОВ	37
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2020.31.03; ТАКСИСТАМ ОСТАНОВИЛИ СЧЕТЧИК; ВЫПЛАТЫ В «ЯНДЕКС.ТАКСИ» СНИЗИЛИСЬ	38
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2020.30.03; ЕВРОПЕЙСКИЙ БЕНЗИН ПРИЕДЕТ В РОССИЮ; РЫНОК МОЖЕТ ЗАЛИТЬ ИМПОРТНЫМ ТОПЛИВОМ...39	
КОММЕРСАНТЬ ВОРОНЕЖ; АНДРЕЙ ПРАХ; 2020.30.03; ВЛАСТИ БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ХОТЯТ ОТСЛЕЖИВАТЬ ПРИЕЗЖАЮЩИХ В РЕГИОН МОСКВИЧЕЙ	40
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СЕРГЕЙ ВИННИК; 2020.30.03; ЗА СУТКИ ПОТОК МАШИН ЧЕРЕЗ КРЫМСКИЙ МОСТ СОКРАТИЛСЯ В 2,5 РАЗА	41
РИА НОВОСТИ; 2020.30.03; В ВОЛГОГРАДЕ И ВОЛЖСКОМ ОСТАНОВИЛИ ДВИЖЕНИЕ ТРАМВАЕВ И АВТОБУСОВ.....	41
RNS; 2020.30.03; В СЕВАСТОПОЛЕ ПРИОСТАНОВИЛИ МЕЖДУГОРОДНЕЕ АВТОБУСНОЕ СООБЩЕНИЕ ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА	42
ТАСС; 2020.30.03; БЕЛОЗЕРОВА ПОПРОСИЛИ УСТАНОВИТЬ МАКСИМАЛЬНЫЕ СКИДКИ НА ПЕРЕВОЗКУ ПРОДУКТОВ ПИТАНИЯ	42
ИНТЕРФАКС; 2020.30.03; РЖД ВВОДЯТ ОГРАНИЧЕНИЯ РАБОТЫ РЕСТОРАНОВ В ПОЕЗДАХ ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ	43
RNS; 2020.30.03; РЖД В МАРТЕ ЗАФИКСИРОВАЛИ РОСТ ПЕРЕВОЗОК ПРОДУКТОВ ПО РОССИИ	43
ТАСС; 2020.30.03; РАЗМЕТКА О СОБЛЮДЕНИИ ДИСТАНЦИИ ПОЯВИТСЯ НА ВОКЗАЛАХ И Ж/Д СТАНЦИЯХ В ПОДМОСКОВЬЕ.....	44
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; БАРШЕВ ВЛАДИМИР; 2020.30.03; ЖАЛУЙТЕСЬ НА ЗНАКИ	44
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; 2020.30.03; ВЛАДИСЛАВ КУЛИКОВ; 2020.30.03; ЛИХАЧ ПЕРВОЙ СВЕЖЕСТИ; МИНЮСТ НЕ СТАЛ ПОВЫШАТЬ СРОК ДАВНОСТИ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ-НАРУШИТЕЛЕЙ.....	47
ТАСС; 2020.30.03; КАРЕЛИЯ ПОЛУЧИТ ПОЧТИ 6,5 МЛРД РУБЛЕЙ ДО 2024 ГОДА НА РЕМОНТ 86 МОСТОВ	48
РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО; 2020.30.03; ГУМРФ ПРИЗНАН ЛУЧШЕЙ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ОТРАСЛИ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ	49
ИНТЕРФАКС; 2020.30.03; ГПБ ДОВЕЛ ФИНАНСИРОВАНИЕ КОНЦЕССИОНЕРА СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА В НОВОСИБИРСКЕ ДО 9 МЛРД РУБЛЕЙ.....	50
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИНА ЛЕДЯЕВА; 2020.30.03; В АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАКРЫЛИ РЯД ЛЕДОВЫХ ПЕРЕПРАВ	51
ТАСС; 2020.30.03; В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАКРЫЛИ ВСЕ ЛЕДОВЫЕ ПЕРЕПРАВЫ	51

Министерство транспорта РФ

ТАСС; 2020.30.03; ПЕРВЫЙ ТРАНЗИТНЫЙ ПОЕЗД ИЗ ЕВРОПЫ В АЗИЮ В РАМКАХ СЕРВИСА MAERSK ОТПРАВЛЕН ИЗ ПЕТЕРБУРГА	51
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.29.03; ТРАНЗИТНЫЕ ПОЕЗДА ПОЙДУТ С ЭЛЕКТРОННЫМИ ПЛОМБАМИ	52
ИНТЕРФАКС; 2020.30.03; НОВАТЭК ВОЗОБНОВИТ ПЕРЕВАЛКУ СПГ ЧЕРЕЗ НОРВЕГИЮ – КОРОНАВИРУС НЕ ДАЕТ НАЧАТЬ ЧЕРЕЗ МУРМАНСК	53
ИНТЕРФАКС; 2020.30.03; ПАРОМНОЕ СООБЩЕНИЕ МЕЖДУ КАЛИНИНГРАДСКОЙ И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТЯМИ ФУНКЦИОНИРУЕТ В ПОЛНОМ ОБЪЕМЕ – РОСМОРРЕЧФЛОТ	53
ИНТЕРФАКС; 2020.30.03; «КРУЗЕНШТЕРН» ЗАЙДЕТ В ИСПАНИЮ, НО БЕЗ УВОЛЬНЕНИЙ НА БЕРЕГ И ЭКСКУРСИЙ НА БОРТУ	53
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА ЮГА РОССИИ; АЛЕНА ЛАРИНА; 2020.30.03; СУДА ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ЗЕРНА ПОСТРОЯТ В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ	54
ТАСС; 2020.30.03; ИНВЕСТИЦИИ В ИНФРАСТРУКТУРУ АЭРОПОРТОВ НА СЕВЕРЕ КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ СОСТАВЯТ 2 МЛРД РУБЛЕЙ	55
ИНТЕРФАКС; 2020.30.03; ВС РФ ОТКАЗАЛ РОСАВИАЦИИ В ПЕРЕСМОТРЕ ДЕЛА О ВЗЫСКАНИИ В ПОЛЬЗУ «ШЕРЕМЕТЬЕВО» 21 МЛН РУБ. ЗА ОБСЛУЖИВАНИЕ ГОССТРУКТУР	55

ПУБЛИКАЦИИ

ГУДОК; КСЕНИЯ ПОТАЕВА; 2020.31.03; СТРАТЕГИЯ НА ОСНОВЕ ТЕХНОЛОГИЙ

Правительство РФ в целом одобрило проект транспортной стратегии до 2035 года, которую представил **Минтранс** 26 марта. Документ, в частности, предполагает увеличение скорости и объёма грузовых железнодорожных перевозок, реализацию ряда крупных инфраструктурных проектов, а также полный переход на электронный документооборот к 2030 году.

Документ (есть в распоряжении «Гудка») рассмотрен на заседании правительства в минувший четверг.

По словам министра транспорта РФ **Евгения Дитриха**, до 2024 года планируется построить и реконструировать участки железных дорог, входящих в международные транспортные коридоры «Север – Юг» и «Восток – Запад». Для этого планируется увеличить провозную способность Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей до 182 млн тонн к 2024 году и до 305 млн тонн к 2035-му.

Сроки доставки транзитных контейнеров на направлении «Запад – Восток» должны составлять семь суток к 2024 году и не более шести к 2035-му, а на направлении «Север – Юг» – не более 2,1 и 1,9 суток соответственно.

При этом объём транзита контейнеров запланировано увеличить в 4 раза к 2024 году и в 6,9 раза к 2035-му.

Также, согласно проекту, планируется построить высокоскоростные магистрали (ВСМ) Москва – Санкт-Петербург (до 2027 года) и Москва – Тула – Воронеж – Краснодар – Сочи (до 2035-го).

Кроме того, до 2035 года может быть создан высокоскоростной грузо-пассажирский железнодорожный коридор «Евразия», первым участком которого на территории России является ВСМ Москва – Казань.

По мнению советника первого заместителя генерального директора ОАО «РЖД» **Вадима Михайлова Фёдора Пехтерева**, основным отличием новой версии стратегии от предыдущих является то, что в ней много внимания уделяется вопросу технологического развития отрасли.

Согласно проекту транспортной стратегии, полный переход на электронный документооборот планируется к 2030 году.

«Последний вариант новой стратегии не станет окончательным и, скорее всего, будет корректироваться. Но уже сейчас понятно, что основной упор в новой стратегии сделан на то, чтобы достичь всех целей за счёт применения новых технологий», – рассказал Фёдор Пехтерев «Гудку».

По мнению генерального директора Координационного совета по трансъевразийским железнодорожным перевозкам **Геннадия Бессонова**, роль цифровизации в перевозочном процессе не стоит переоценивать.

«Конечно, технологии дают возможность ускорить обработку документов, но нужно понимать, что цифровизация развивается уже порядка 20 лет и, естественно, процессы будут происходить быстрее. Однако проблема заключается в том, что за последние 10 лет средства на развитие инфраструктуры направлялись в неполном объёме. Технически достижение целей стратегии возможно, вопрос заключается только в постоянном финансировании и способности освоить эти средства», – подчеркнул он.

Фёдор Пехтерев также считает, что, несмотря на цифровой вектор, сейчас перед отраслями, в том числе железнодорожной, встал вопрос об источниках финансирования для реализации этой программы.

«Естественно, что произойдёт корректировка всех инвестиционных программ отраслей. Так, инвестиционная программа и Долгосрочная программа развития ОАО «РЖД» до 2025 года уже корректируются с учётом всех изменений и уточнений. Однако нужно понимать, что основным источником инвестиций холдинга являются объёмы перевозок, которые сейчас сокращаются из-за эпидемии. Будем надеяться, что в недолгосрочный период они восстановятся, но на сегодняшний день нужно вводить определённые коррективы в новую программу», – подчеркнул он.

Отметим, что по итогам заседания министру транспорта **Евгению Дитриху** поручено до 2 апреля представить в правительство предложения по возможной корректировке состава проектов стратегии, в частности с учётом возможностей бюджета по их финансированию. Президент Института исследований проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин заметил, что в целом документ актуализирован. «Ожидать стопроцентного выполнения стратегии не стоит, потому что сложно прогнозировать на такой длительный период, но вектор вполне реалистичен. В документе чётко расставлены сроки и объёмы. Для отрасли такой документ необходим как стратегический ориентир того, как будет развиваться транспорт в целом», – заметил он.

Отметим, что прошлый вариант транспортной стратегии утверждён в 2008 году и рассчитан на период до 2030 года.

Павел Иванкин добавил, что для реализации стратегии необходимо создание локальных программ.

«Это касается, в частности, БАМа и Транссиба. До 2024 года есть понимание того, какие участки необходимо модернизировать и каких объёмов нужно достичь. Но до 2035 года такой программы нет, поэтому её требуется разработать», – резюмировал он.

<https://gudok.ru/newspaper/?ID=1499189>

РИА НОВОСТИ; 2020.31.03; РОССИЯ СОКРАЩАЕТ КОЛИЧЕСТВО РЕЙСОВ ДЛЯ ВЫВОЗА ГРАЖДАН ИЗ-ЗА РУБЕЖА

Россия с 31 марта сокращает количество чартерных рейсов для вывоза россиян из-за рубежа, сообщил ранее **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

Он отмечал, что это нужно для более полной работы с прилетающими из-за пандемии коронавируса.

Как сообщила **Росавиация** со ссылкой на соответствующее решение оперативного штаба по предупреждению завоза и распространения новой коронавирусной инфекции, прилет россиян из-за рубежа в Москву будет осуществляться только через аэропорт «Шереметьево», не более 500 человек в сутки, в аэропорты иных субъектов – не более 200 человек в сутки.

По решению правительства РФ график вывоза россиян с территории иностранных государств может быть дополнен. То есть, «квота» на ввоз граждан может быть увеличена.

Какое количество россиян осталось вернуть из иностранных государств, **Росавиация** не уточнила. Однако известно, что с 20 марта по 30 марта в РФ вернулось 155,8 тысячи граждан России, в том числе почти 15 тысяч из стран, с которыми воздушное сообщение прекращено или ограничено. 29 марта выполнено 66 чартерных рейсов из иностранных государств в Россию, перевезено 8,1 тысячи российских граждан. 30 марта российскими авиакомпаниями было запланировано 40 чартерных рейсов, 32 из которых – в московские аэропорты.

Крупнейшая российская авиакомпания «Аэрофлот» из-за введенных ограничений отменила более 60 рейсов, 31 марта-2 апреля вместе с дочерней «Россией» будет

выполнять по два-три чартера в день. S7 сообщила, что получила телеграмму об отзыве разрешений на вывозные чартерные рейсы с 31 марта, прорабатывает варианты действий. «Победа» заявила, что **Росавиация** отозвала у нее разрешение на два рейса из турецкой Анталии и не позволила выполнить их в «Шереметьево» вместо «Внуково».

<https://ria.ru/20200331/1569374675.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.30.03; КРЕМЛЬ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ РАБОТУ НАД ВОЗВРАЩЕНИЕМ РОССИЯН ИЗ-ЗА РУБЕЖА

Минтранс и МИД РФ эффективно и не покладая рук работают над вывозом на родину застрявших за рубежом россиян, сообщил журналистам пресс-секретарь президента РФ Дмитрий Песков.

За неделю с 20 марта по 27 марта в Россию из-за рубежа вернулись более 130 тысяч российских граждан, в том числе более 13 тысяч человек – из стран, воздушное сообщение с которыми прекращено или ограничено в связи с распространением в мире коронавируса, сообщил ранее МИД РФ в своем официальном Telegram-канале.

«Это очень важное и очень ответственное направление работы. И действительно, очень ответственно и очень эффективно работают все наши соответствующие ведомства. И **Минтранс**, и, наверное, в первую очередь министерство иностранных дел работают не покладая рук», – рассказал Песков.

<https://ria.ru/20200330/1569351640.html>

ТАСС; 2020.30.03; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПОДДЕРЖИТ ТРАНСПОРТНУЮ ОТРАСЛЬ, ОБЩЕПИТ И ТУРИЗМ

Кабмин окажет поддержку наиболее пострадавшим в результате складывающейся ситуации отраслям, заявил премьер-министр РФ **Михаил Мишустин**.

«Правительство будет оказывать первоочередную адресную поддержку наиболее пострадавшим отраслям как в рамках антикризисного плана, так и за счет мер, которые мы разработали для поддержки малого и среднего бизнеса», – сказал он на совещании с вице-премьерами.

Помощь будет оказана автомобильной отрасли, авиакомпаниям, индустрии развлечений, культуры, спорта, общепита и туризма. В частности, подписано распоряжение о выделении из Резервного фонда 1,5 млрд рублей на компенсацию затрат авиаперевозчикам, которые вывозят людей из стран с неблагоприятной эпидемиологической ситуацией.

Мишустин также подписал распоряжение, согласно которому Минпромторг и другие министерства обязаны отслеживать финансовое состояние российских системообразующих предприятий.

«Еще один важный аспект нашей работы – это мониторинг финансово-экономического состояния системообразующих организаций. Я подписал распоряжение, согласно которому Минпромторг и другие министерства должны заниматься отслеживанием их состояния, и это очень важно – учесть риски для каждой из этих отраслей и своевременно на них отреагировать», – сказал он.

<https://tass.ru/ekonomika/8111771>

ТАСС; 2020.30.03; МИШУСТИН ПОРУЧИЛ ГОЛИКОВОЙ НЕ ДОПУСТИТЬ НОВЫХ ЗАВОЗНЫХ СЛУЧАЕВ КОРОНАВИРУСА

Премьер-министр РФ **Михаил Мишустин** поручил оперативному штабу по борьбе с коронавирусом исключить новые случаи проникновения этой инфекции из-за рубежа.

«Особый вопрос – это меры строгого контроля за соблюдением противоэпидемиологического режима», – сказал глава кабмина на заседании президиума координационного совета по борьбе с распространением коронавируса. Он в связи с этим

напомнил, что в понедельник состоится очередное заседание оперативного штаба во главе с вице-премьером Татьяной Голиковой.

«Я бы просил принять все необходимые решения, чтобы не допустить распространения инфекции и также исключить новые случаи завозного коронавируса», – обратился к Голиковой **Мишустин**.

Он сообщил, что на заседании президиума координационного совета руководители **Минтранса, Росавиации** и «Аэрофлота» – **Евгений Дитрих**, **Александр Нерадько** и **Виталий Савельев** – доложат, каким образом в условиях временных ограничений на пересечение границы РФ будет организовано возвращение россиян из-за рубежа и отправка за границу иностранцев и других лиц, которые хотят выехать из России. Кроме того, в ходе заседания глава Роспотребнадзора **Анна Попова** выступит по вопросу организации режима изоляции тех, кто вернулся в Россию из-за рубежа и других карантинных мер, сказал **Мишустин**. В свою очередь, продолжил премьер, главы Минздрава и Федерального медико-биологического агентства (ФМБА) – **Михаил Мурашко** и **Вероника Скворцова** – доложат координационному совету о готовности больниц к приему пациентов с коронавирусной инфекцией.

<https://tass.ru/politika/8112629>

ТВ:

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/832657/cid/1/#>

ТАСС; 2020.30.03; ВОЗВРАЩЕНИЕ РОССИЯН ИЗ-ЗА ГРАНИЦЫ В МОСКВУ ОГРАНИЧЕНО ДО 500 ЧЕЛОВЕК В СУТКИ

Российские граждане с со вторника смогут прилететь в Москву из-за границы только в Шереметьево и только в количестве не более 500 человек в сутки. Для остальных городов квота на прилет составляет не более 200 человек в сутки. Об этом говорится в сообщении **Росавиации**.

«Прилет граждан в Москву осуществляется только через аэропорт Шереметьево с общей численностью пассажиров не более 500 человек в сутки, – отмечается в сообщении **Росавиации**. – Прилет граждан в аэропорты, расположенные в иных субъектах Российской Федерации, может осуществляться с общей численностью пассажиров не более 200 человек в сутки».

В **Росавиации** напомнили, что с 20 по 30 марта в Россию было возвращено более 155 тыс. граждан. Также в агентстве рассказали, что в ближайшее время к вывозу граждан подключится «Якутия», она перевезет россиян с Филиппин.

«**Аэрофлот**» прорабатывает возможность выполнения 1 апреля гуманитарного рейса в Тунис, – сообщили в **Росавиации**. – С авиакомпанией «Уральские авиалинии» прорабатывается возможность вывозных рейсов из пунктов Индии – Чиннаи, Тривандрума, Гокарны, Калькутты».

<https://tass.ru/obschestvo/8118789>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/V-Rossii-vveli-ogranichenie-po-chislu-vozvraschayuschih-sya-na-rodinu-grazhdan-2020-03-30/>

ТАСС; 2020.30.03; В МИНТРАНСЕ ЗАЯВИЛИ О РЕШЕНИИ СОКРАТИТЬ КОЛИЧЕСТВО АВИАРЕЙСОВ ДЛЯ ВОЗВРАЩЕНИЯ РОССИЯН

Количество чартерных рейсов для вывоза граждан РФ из-за рубежа будет сокращено с 31 марта. Об этом сообщил журналистам **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** на брифинге по итогам заседания президиума Координационного совета по борьбе с распространением новой коронавирусной инфекции.

«В связи с тем, что поток тех, кто прилетает в страну сокращается, количество рейсов за эти 10 дней снизилось, сегодня координационным штабом принято решение о сокращении

с завтрашнего дня количества рейсов, которые будут вывозить наших граждан», – сказал он.

По его словам, такая мера нужна, чтобы по прилету каждому пассажиру можно было уделить больше внимания на фоне пандемии нового коронавируса.

Россия РФ полностью закрыла международное пассажирское авиасообщение, оставив только возможность выполнения чартерных рейсов для возвращения граждан РФ домой.

Число россиян, вернувшихся к настоящему времени из-за рубежа, достигло 155 тыс., сообщил **Евгений Дитрих**.

«За последние 10 дней – с 20 марта по сегодняшний день – на территорию РФ вернулись 155 тыс. российских граждан. В том числе 15 тыс. прилетели из стран, с которыми в результате принимаемых мер по борьбе с распространением коронавирусной инфекции воздушное сообщение было прекращено или ограничено», – сказал он.

Дитрих также сообщил, что за 29 марта было выполнено 66 чартерных рейсов, вывезти удалось более 8 тыс. граждан РФ.

Кого вывезут первыми

Первыми из-за рубежа вывезут россиян, выехавших за пределы страны после 1 января 2020 года, затем – тех, кто постоянно проживает за границей, сообщил по итогам заседания президиума Координационного совета по борьбе с распространением коронавируса в России **замминистра** транспорта, глава **Росавиации** Александр **Нерадько**.

«В первую очередь мы будем продолжать вывоз граждан, которые заехали в страну временного пребывания после 1 января 2020 года. А те, кто давно находится в стране пребывания, на постоянном месте жительства, или имеет двойное, тройное гражданство и в общем-то не собирался таким экстренным образом в Россию – это будет следующий приоритет», – сказал **Нерадько**.

Рейсы «Белавиа»

Авиакомпания «Белавиа» предоставила помощь РФ в вывозе россиян из Хургады из Шарм-эш-Шейха, всего в Россию доставлено порядка 1200 граждан, сообщил по итогам заседания президиума Координационного совета по борьбе с распространением новой коронавирусной инфекции **замминистра** транспорта, глава **Росавиации** Александр **Нерадько**.

«Мы также перевезли наших граждан из Хургады и Шарм-эш-Шейха. Вы знаете, что с 2015 года у нас прервано чартерное сообщение с этими курортными городами из-за повышенной террористической угрозы. Наши коллеги из Белоруссии – авиакомпания «Белавиа» подставила нам плечо и семью рейсами вывезла более 1200 человек наших граждан из Хургады и Шарм-эш-Шейха», – сказал он.

<https://tass.ru/ekonomika/8114043>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200330/1569349472.html>

<https://ria.ru/20200330/1569350677.html>

<https://radiosputnik.ria.ru/20200330/1569352258.html>

<https://rns.online/transport/Rossiya-sokratit-chislo-reisov-dlya-vivoza-sootechestvennikov-iz-za-rubezha-2020-03-30/>

<https://rns.online/transport/Beloruskaya-Belavia-vivezla-bolee-tisyachi-rossiyan-s-kurortov-Egipta-2020-03-30/>

ТВ:

<https://www.1tv.ru/news/issue/2020-03-30/15:00#1>

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/832679/#>

ТАСС; 2020.30.03; В «АЭРОФЛОТЕ» ПРИЗВАЛИ РОССИЯН ИНФОРМИРОВАТЬ МИД О РЕШЕНИИ ВЕРНУТЬСЯ В РОССИЮ

Руководство «Аэрофлота» и сама компания работают в штатном режиме, все обязательства будут выполнены, заявил глава авиакомпании Виталий Савельев.

«Как уже было сказано, мы выполним все свои рейсы, мы просим вас не волноваться. Руководство «Аэрофлота» и «Аэрофлот» работают в штатном режиме в это непростое время, мы все на рабочих местах», – сказал Савельев на брифинге по итогам заседания президиума Координационного совета при правительстве РФ по борьбе с распространением новой коронавирусной инфекции на территории России.

Глава «Аэрофлота» принес извинения пассажирам авиакомпании за неудобства, которые доставила эпидемия коронавируса. «Я хочу поблагодарить своих коллег: наши кабинные экипажи, пилотов, наши наземные службы. Мы работали и будем работать для вашего удобства», – сказал он.

Глава «Аэрофлота» также призвал россиян информировать МИД о решении возвращаться или не возвращаться в РФ, чтобы избежать недозагрузки бортов. «Если вы принимаете решение по возврату в Россию, вы должны как можно быстрее определиться в своем решении и, если вы передумали, информировать МИД, потому что мы прилетаем, и улетаем недозагруженные. На наш взгляд, это непродуктивно», – сказал он.

Савельев заверил, что все граждане, пожелавшие вернуться в Россию, будут перевезены в установленные сроки с полным согласованием с МИДом и Минтрансом.

«Время непростое, я обращаюсь к вам с просьбой, когда вы заполняете свои данные для МИДа, вам необходимо указывать все те реквизиты, которые мы требуем», – подчеркнул Савельев. Он отметил, что из-за неточности данных рейсы заполняются не полностью.

Глава «Аэрофлота» привел статистику, согласно которой авиакомпания недосчиталась 2700 пассажиров за 30 марта.

«Это очень много, это ровно столько кресел, сколько мы могли бы заполнить людьми, которые хотят вернуться в Россию», – подытожил Савельев.

<https://tass.ru/ekonomika/8114121>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200330/1569350471.html>

КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.30.03; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРИСМОТРИТ ЗА СИСТЕМООБРАЗУЮЩИМИ; СИТУАЦИЮ С 600 ГЛАВНЫМИ ПРЕДПРИЯТИЯМИ СТРАНЫ ВОЗЬМУТ ПОД КОНТРОЛЬ

Премьер-министр **Михаил Мишустин** поручил ко 2 апреля определиться с порядком мониторинга ситуации на 600 системообразующих предприятиях российской экономики. Пока их перечень не обнародован – в Белом доме предварительно одобрили соответствующий документ, теперь он обсуждается в регионах.

Ко 2 апреля Минэкономики должно согласовать с Минпромторгом и Минэнерго порядок мониторинга финансово-экономического состояния системообразующих предприятий, следует из опубликованного сегодня распоряжения правительства. Как пояснил на совещании со своими заместителями **Михаил Мишустин**, отслеживание состояния таких организаций «важно для того, чтобы учесть риски для каждой из отраслей и своевременно на них отреагировать».

Три ведомства должны будут обеспечить проведение такого мониторинга – на основании полученных данных Минэкономики будет направлять в правительство сводный отчет о финансово-экономическом состоянии системообразующих мероприятий.

Включение в перечень системообразующих повышает шансы компаний на получение господдержки. В числе ее инструментов – предоставление госгарантий для реструктуризации ранее привлеченных кредитов.

Пока в перечне около 200 организаций, прибыль которых формирует более 70% совокупного национального дохода, а численность занятых составляет более 20% от общего количества занятых в экономике. Среди них – «Почта России», «Россети», «Аэрофлот», аптечная сеть «36,6» и ООО «Ашан».

В рамках борьбы с последствиями распространения коронавируса правительство включило обновление этого списка в план первоочередных мер – после этого сообщалось, что перечень будет расширен до 600 предприятий. Как пояснял первый вице-премьер **Андрей Белоусов**, такие предприятия «будут находиться под особым контролем» – в частности, они смогут обращаться за поддержкой в части реструктуризации кредитов или даже прямого субсидирования.

Новый список пока не обнародован – в Минэкономике лишь отметили, что в него включены организации, «оказывающие существенное влияние на развитие экономики страны, обеспечивающие наибольшую занятость в своих отраслях и являющиеся крупнейшими налогоплательщиками». В Минстрое сообщали, что в перечень включают застройщиков, которые строят не менее 500 тыс. кв. м площадей (прежний критерий – не менее 4 млн кв. м на территории четырех регионов) а также крупных подрядчиков. Помимо уже признанных системообразующими ПИК и ЛСР, этот статус может получить значительное число девелоперов (например, «Инград», Setl Group).

Пока новый перечень был утвержден на заседании правкомиссии по устойчивому развитию и направлен в регионы. Сегодня вице-спикер Совета Федерации Николай Журавлев подтвердил, что сейчас список обсуждается с субъектами РФ и дорабатывается.

<https://www.kommersant.ru/doc/4308799>

КОММЕРСАНТЪ; «ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ». ПРИЛОЖЕНИЕ; МАРИЯ АНАСТАСЬЕВА; 2020.31.03; «ЭКСПОРТ РОССИЙСКИХ ИТ В УСЛОВИЯХ ИЗОЛЯЦИИ ПРОДОЛЖАЕТСЯ»; ОСНОВАТЕЛЬ И ГЕНДИРЕКТОР КОНЦЕРНА НТС – О ВЛИЯНИИ ПАНДЕМИИ НА БИЗНЕС, ВОСТРЕБОВАННОСТИ РОССИЙСКИХ ТЕХНОЛОГИЙ И ОСОБЕННОСТЯХ РАБОТЫ НА МИРОВОЙ АРЕНЕ

Пандемия превратила глобальный мир снова в разрозненный, в котором перестали летать самолеты, остановились поезда, международные поставки и закупки, приостановлена трудовая миграция. О том, как выстраивать технологические связи и можно ли развивать экспортный бизнес в условиях изоляции, “Ъ” рассказал основатель и глава концерна НТС Алексей Нащекин.

– В прошлом году вы заявили, что начинаете международную экспансию. Как происходит движение в этом направлении?

– Мы активно развиваем бизнес на глобальном рынке. Это приоритетное для НТС направление. Специально для этого создали международную бизнес-единицу NTS International, которая занимается продвижением российских технологий за рубежом. Экспансию ведем двумя способами: через открытие представительств и поглощение локальных игроков. На данный момент мы уже начали деятельность в 12 странах, открыли офисы в Индии и Индонезии. В Латинской Америке ведем переговоры о приобретении местной компании.

– Изменились ли ваши планы в связи с пандемией? Что происходит сейчас с вашими международными проектами?

– Ждут своего времени только те, для кого оно никогда не наступит. Небо на землю не упало. Все продолжают работать, просто теперь удаленно. Мы – в том числе, экспорт российских ИТ в условиях изоляции вести непросто, но он продолжается. Наши локальные офисы функционируют согласно ограничениям и правилам, введенным правительствами стран, где они находятся. При этом удаленка, как выяснилось, дает даже некоторые преимущества. Стало меньше беготни, не нужно тратить время на дорогу, у

людей появилась возможность подумать над решением стратегических задач, которые раньше откладывались из-за перегруженности текущими делами и бесконечными встречами. Мы видим это по нашим зарубежным партнерам: у них стало больше времени, теперь удастся обсудить те задачи, которые раньше постоянно откладывались. Например, в Индии по вопросам разработки нового законодательства мы общались с высокопоставленным руководителем не чаще раза в месяц в связи с его колоссальной занятостью. А сейчас, когда там объявили трехнедельный карантин, удастся решать вопросы практически каждый день по видеосвязи.

С введением ограничений нарушаются логистические схемы. Однако пока у нас нет проблем с поставками и реализацией проектов – транспортная авиация пока летает, интернет работает. Но мы понимаем, что потенциально они могут возникнуть, поэтому принимаем превентивные меры: хеджируем риски и внедряем дистанционное управление поставками. Надеемся, что усилия, предпринятые государством по борьбе с распространением вируса, будут иметь эффект и бизнес максимально быстро вернется к обычному режиму работы.

– Какие российские технологии востребованы на глобальном рынке? Что именно вы поставляете на экспорт?

– За последние пять лет мы наработали обширный портфель технологических решений. После утверждения экспортной стратегии в прошлом году мы теперь разрабатываем продукты так, чтобы их можно было использовать сразу и в России, и за рубежом. Ключевые направления для нас – управление «умной» дорогой (Smart Roads), включая интеллектуальные транспортные системы (Intelligent Transportation System), платформу электронных платных дорог (Electronic Toll Collection), решения для «умного» города (Smart City). А кроме этого мы разрабатываем платформу мультимодальных перевозок с навигационными сервисами, интеллектуальную контрольную инфраструктуру, решения в области интернета вещей и беспилотного транспорта. Мы видим интерес ко всем нашим основным продуктам по этим направлениям на внешних рынках. Часто иностранные заказчики сами приезжают в Россию, чтобы подробнее изучить наши решения, и приглашают нас на тендеры.

– В прошлом году в интервью “Ъ” вы анонсировали разработку беспилотного грузовика. Как развивается этот проект?

– Мы работаем не столько над беспилотником, сколько над созданием беспилотной экосистемы – «умной» дороги нового поколения, которая должна стать основой для движения транспорта будущего. Наш беспилотный электрический грузовик – один из элементов этой экосистемы. В текущем году будет введен в эксплуатацию первый сегмент ЦКАД с инновационной интеллектуальной транспортной системой, работающей по принципу «свободный поток» (free flow). Это означает, что на платных участках не будет никаких барьеров, деньги будут сниматься автоматически и бесконтактно во время движения транспортного средства. Также это решение предусматривает взаимодействие «умной» дороги с подключенными традиционными автомобилями и беспилотниками. Водители подключенных автомобилей на ЦКАД смогут получать информацию о погодных условиях, состоянии покрытия, рекомендации по скорости, сведения о всевозможных рисках, авариях и инцидентах в автоматическом режиме прямо на экранах бортовых компьютеров. Это будет одна из самых инновационных и масштабных реализаций системы Smart Road в мире. На этом «умном» сегменте ЦКАД мы в партнерстве с автопроизводителями, участниками рынка и регуляторами планируем протестировать технические решения и разработать национальные стандарты взаимодействия «умной» инфраструктуры и автотранспорта.

Буквально на днях произошло знаковое для этой отрасли событие: председатель правительства **Михаил Мишустин** утвердил «Концепцию обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных

дорогах общего пользования», которая определяет подходы и принципы развития автономного транспорта в России. Этот документ фактически положил начало огромному массиву нормотворческой работы.

– Решит ли это одну из известных вечных проблем России?

– Как известно, в России две беды – энтузиасты и рельеф. Но со второй бедой есть явный прогресс. Отечественная транспортная инфраструктура быстро развивается. Усилия правительства РФ и **Минтранса** дают плоды: разворачиваются магистрали, соответствующие мировым стандартам, освещенные, с удобными развязками и ультрасовременными автоматизированными системами управления дорожным движением. В стране уже тестируются и внедряются технологии и системы, о разработке которых во многих странах только мечтают. В России запущена масштабная программа по созданию ИТС городских агломераций нового поколения. Мы, в свою очередь, предлагаем передовые комплексные решения как для российских регионов, так и для мегаполисов по всему миру.

– Вы развиваете бизнес в странах, которые сильно отличаются от России. Столкнулись ли уже с локальной спецификой? Как этот вопрос решаете?

– Нам приходится адаптироваться на ходу. В Латинской Америке без испаноязычной локализации продукты покупать не будут. Мир не такой англоязычный, как может показаться. Жители Индонезии говорят более чем на 700 наречиях, при этом государственный язык один – индонезийский бахаса. В России им владеют на высоком уровне редкие специалисты. Для перевода огромного объема технической документации, мне кажется, мы привлекли уже всех имеющих в стране подходящих по профилю «бахасоведов». В Юго-Восточной Азии много культурных особенностей, своя специфическая ментальность и структура общества. Причем все это варьируется от страны к стране. Нет одного подхода, который бы работал во всех странах. Помимо культурных особенностей в каждом государстве свои методики, нормативные акты, подходы к сертификации и организации конкурсов. Кроме того, в некоторых странах есть тонкие неписанные традиции, религиозная специфика и нюансы, о которых не узнаешь, пока не столкнешься с ними. Все это нужно изучать и учитывать, иначе бизнес там не построить.

– Чем привлекают иностранных заказчиков российские решения?

– Прежде всего тем, что наш концерн не посредник или интегратор. Мы производим эти системы и можем в реальном режиме гибко адаптировать решения под конкретного заказчика. Важной особенностью является то, что все системы клиент получает в исходных кодах, так как они построены исключительно на открытом ПО. Это не «черный ящик», поставляемый по лицензии, в котором целый ряд сублицензионных компонентов, таких как базы данных, операционная система и т. д. За которые в том числе нужно платить.

Решения с открытым кодом легче сертифицировать по требованиям национальной безопасности. Заказчик знает, что внутри, может проверить каждую строчку кода. Кроме того, отсутствие проприетарных лицензионных компонентов третьих компаний значительно снижает затраты как на создание, так и на поддержку наших систем. В развивающихся странах Латинской Америки, а также в Азии – в Индии, Индонезии, на Филиппинах – мы очень конкурентны.

– Сталкиваетесь ли вы с конкуренцией на внешних рынках? Насколько острая борьба в этой области?

– Безусловно, конкуренция довольно жесткая. В международных конкурсах за крупные проекты борются сильные игроки. Мы конкурируем с концернами и корпорациями, оборот которых сопоставим с бюджетом страны среднего размера. Многих поддерживает государство. Особенно агрессивно демпингуют китайские компании – часто для того, чтобы просто занять рынок. На этом этапе по всему миру их поддерживает правительство,

выдавая крупные субсидии. В России же поддержка высокотехнологичного экспорта часто носит либо точечный, либо символический характер.

– Каков ваш основной метод конкурентной борьбы с этими международными корпорациями?

– Для глобальной экспансии нам важно консолидировать лучшую технологическую экспертизу страны. Благо, что в России одна из лучших школ подготовки математиков и программистов. Мы ищем способы, как привлечь высококлассных специалистов к международным проектам. В том числе предлагаем компаниям, у которых есть перспективные разработки, совместно участвовать в комплексных проектах. Мы готовы сотрудничать как с компаниями из тех стран, где развиваем бизнес, так и с российскими партнерами, имеющими конкурентоспособные на мировом рынке продукты. Мы верим в то, что российские технологии могут занять лидирующие позиции на глобальном рынке, и видим огромный потенциал именно в этой, еще только формирующейся индустрии «умных» дорог и беспилотного транспорта. Но это возможно только через совместные усилия, партнерство, выход на экспорт «единым фронтом».

<https://www.kommersant.ru/doc/4308333>

ТАСС; 2020.30.03; ЭКСПЕРТ: СИТУАЦИЯ С КОРОНАВИРУСОМ УСКОРИТ ЦИФРОВИЗАЦИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

Пандемия коронавируса станет драйвером развития цифровой трансформации транспортной отрасли в России, поскольку в условиях сложившейся ситуации покажет важность перевода ряда процессов в онлайн режим. Такое мнение высказал аналитик ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» (ЦТЛ) Андрей Ионин в ходе конференции «Преодоление COVID-19 индустрией транспорта».

«До настоящего времени некоторые государственные программы, связанные с цифровой экономикой, на мой взгляд, были скорее политической риторикой. Здесь было больше разговоров, дорожных карт, долгосрочных планов, но сейчас с учетом всего происходящего государство будет более мотивировано к переходу к практической реализации. Это уже становится необходимостью. Тем более, если проекты будут поддержаны и другой стороной – бизнесом», – отметил он.

По словам Ионина, кризисная ситуация на фоне коронавируса также ускорит реализацию уже существующих проектов цифровой трансформации на транспорте. В частности, речь идет о внедрении электронного документооборота. «Бизнес и государство сейчас будут этот проект всячески поддерживать, чтобы он реализовался», – считает аналитик.

Он также отметил, что сейчас бизнесу следует объединиться, чтобы эффективно координировать с государством свои инициативы в проектах цифровой трансформации транспорта и логистики.

<https://tass.ru/ekonomika/8117471>

РИА НОВОСТИ; 2020.31.03; ПАССАЖИРСКИЕ КОРИДОРЫ МЕЖДУ БЛАГОВЕЩЕНСКОМ И ХЭЙХЭ ОТКРОЮТ В АПРЕЛЕ

Временные пассажирские **пункты пропуска** на границе Благовещенска и китайского Хэйхэ для возврата в Приамурье россиян и граждан Китая с видом на жительство в РФ и выезда в КНР вновь заработают в апреле, сообщает министерство экономического развития и внешних связей Амурской области.

В понедельник правительство Приамурья сообщило о временном приостановлении работы коридоров. Благовещенск и Хэйхэ граничат по реке Амур, между городами действует безвизовый режим. Временные транспортные коридоры организуют на границе Благовещенск-Хэйхэ с конца января.

«Временные пассажирские коридоры через **пункты пропуска** Благовещенск и Хэйхэ возобновляют свою работу. Договоренность об этом накануне была достигнута с

федеральными компетентными органами. На этой неделе они будут организованы 1 и 3 апреля», – говорится в сообщении.

Как и прежде, коридор будет открываться в 14.00 (08.00 мск), последние автобусы с пассажирами отправятся в 16.30 (10.30 мск). На следующей неделе коридор на границе организуют трижды: 6, 8 и 10 апреля.

Все прибывшие из Китая пройдут двойной тепловизионный контроль, сдадут анализы, им предстоит обязательный двухнедельный карантин из-за угрозы распространения коронавируса. Временные пассажирские коридоры организуют на границе Благовещенска и Хэйхэ с 27 января 2020 года. По согласованию с китайской стороной из Китая в Россию могут прибывать только россияне и граждане КНР с видом на жительство в России, по аналогичному коридору через **пункт пропуска** из России в Китай могут выехать только граждане КНР.

Вернулись в Благовещенск за время работы коридоров 646 россиян и 71 китаец с видом на жительство в РФ. В Китай выехало 882 гражданина КНР, на временных коридорах не было выявлено людей с коронавирусом. Правительство Амурской области в воскресенье сообщило о первом случае заражения коронавирусом в регионе, молодая женщина прилетела в Благовещенск из Марокко и находилась на самоизоляции, о плохом самочувствии сообщила по телефону горячей линии. Состояние заболевшей удовлетворительное, она находится в областной инфекционной больнице Приамурья.

<https://ria.ru/20200331/1569377465.html>

ТАСС; 2020.30.03; РОССИЯНЕ, ВОЗВРАЩАЮЩИЕСЯ ИЗ ФИНЛЯНДИИ, СМОГУТ ПЕРЕСЕЧЬ ГРАНИЦУ ПЕШКОМ

Граждане России, возвращающиеся на родину из Финляндии, получают возможность пересечь границу пешком в **пункте пропуска** Иматра – Светогорск на фоне введенных властями РФ ограничений на пересечение российской госграницы с 30 марта. Об этом сообщило в понедельник посольство России в Финляндии.

«В связи с временным ограничением движения через наземные, речные и смешанные **пункты пропуска** через государственную границу Российской Федерации, введенным с 00:00 мск 30 марта распоряжением правительства, приостановлено заказное автобусное пассажирское сообщение, выполнявшееся российской транспортной компанией «Scandinavia» по маршруту Хельсинки – Санкт-Петербург. С пограничными властями двух стран достигнута договоренность о возможности пересечения границы российскими гражданами, возвращающимися в Россию, в режиме пешеходного перехода на участке Иматра – Светогорск», – говорится в сообщении.

В посольстве добавили, что для возвращающихся в РФ пока остается возможность уехать на автобусе по маршруту из финского города Лаппеенранта в Выборг, однако информацию по этому маршруту следует всегда заранее уточнять. Кроме того, вернуться можно на личном транспорте. Пассажирское железнодорожное и авиасообщение между двумя странами пока временно прекращено.

Правительство России поручило с 30 марта временно ограничить движение через автомобильные, железнодорожные, пешеходные и другие **пункты пропуска** через госграницу РФ, включая сухопутный участок российско-белорусской границы, в целях профилактики коронавируса.

<https://tass.ru/obschestvo/8118419>

ИНТЕРФАКС; 2020.30.03; ОБЪЕДИНЕННАЯ СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ УТВЕРДИЛА ПЛАН ИЗ 26 ПУНКТОВ ПО ЗАЩИТЕ ОТ КОРОНАВИРУСА – КОРПОРАЦИЯ

В Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) создан штаб против распространения коронавируса, на предприятиях введен план по защите от инфекции и обеспечению стабильности работы, сообщили в пресс-службе ОСК.

«В Объединенной судостроительной корпорации Алексея Рахманова приказом президента создан оперативный штаб по предупреждению распространения коронавирусной инфекции (COVID-19) и утвержден план мероприятий по защите работников ОСК от коронавируса и обеспечению стабильности их работы», – говорится в сообщении.

Уточняется, что план включает в себя 26 пунктов, в том числе ежедневный мониторинг эпидемиологической обстановки, покупка средств индивидуальной защиты и термометров, информирование о мерах личной безопасности, проведение дезинфекции помещений и транспорта.

«Медицинские кабинеты на предприятиях переведены в режим повышенной готовности», – сообщает ОСК.

Кроме того в корпорации отменены зарубежные командировки и минимизированы деловые поездки по территории Российской Федерации, отложены все массовые мероприятия.

«При проведении совещаний и встреч отдается приоритет использованию электронных средств связи. Предпринимается максимум мер, чтобы сохранить здоровье людей и при этом обеспечить выполнение сдаточной программы в полном объеме», – сообщает корпорация.

ТАСС; 2020.30.03; В ИТАЛЬЯНСКИЙ ПОРТ ЗАШЕЛ ЛАЙНЕР COSTA DIADEMA, В ЭКИПАЖЕ КОТОРОГО 13 РОССИЯН

Круизный лайнер Costa Diadema с 1 255 членами экипажа, среди которых 13 россиян, зашел в итальянский порт Пьямбино. Об этом сообщили ТАСС в понедельник в компании-судовладельце Costa Crociere.

Как сообщил новостной канал Rai News 24 со ссылкой на итальянские власти, на борту судна выявлено не менее пяти случаев заражения коронавирусом.

Лайнер под флагом Италии с интернациональным экипажем вышел из Дубая 14 марта.

В порту Чивитавеккья (в 100 км к северу от Рима) стоит другой лайнер Costa Victoria, где в режиме карантина находятся 85 россиян. Еще 13 граждан России (трое живущих не в РФ) с другого лайнера – Costa Luminosa, ранее зашедшего в порт Генуи, – размещены в одной из гостиниц Рима за счет судовладельца для прохождения карантина. Как сообщили в посольстве РФ в Италии, дипломаты совместно с итальянской стороной и компанией Costa Crociere прорабатывают вопрос о вывозе россиян на родину в условиях приостановления авиасообщения с Италией. В посольстве уточнили, что отдельные рейсы «Аэрофлота» будут организованы по решению Росавиации.

В Италии, где число инфицированных коронавирусом приближается к 100 тыс. человек, из которых более 10 тыс. скончались, действует строгий режим карантина. Порты закрыты для захода кораблей. Ранее Costa Crociere сообщила о прекращении всех круизов до 30 апреля, однако у компании еще два судна с экипажами находятся в море в поиске портов для захода.

<https://tass.ru/obschestvo/8115281>

RNS; 2020.30.03; «АЭРОПОРТЫ РЕГИОНОВ» ВЕКСЕЛЬБЕРГА ПРЕДОСТАВЯТ ПИТАНИЕ ПОЖИЛЫМ ЛЮДЯМ НА КАРАНТИНЕ

Холдинг «Аэропорты регионов» Виктора Вексельберга и входящие в него кейтеринговые организации аэропортов Кольцово (Екатеринбург), Курумоч (Самара), Стригино (Нижний

Новгород) и Платов (Ростов-на-Дону) предоставят пожилым людям, находящимся на карантине, ежедневное бесплатное питание, сообщили в пресс-службе холдинга.

«Кейтеринги аэропортов Кольцово, Курумоч, Стригино и Платов будут ежедневно снабжать бесплатным питанием пожилых людей, находящихся на карантине (всего более 3 тыс. рационов трехразового питания в сутки)», — говорится в сообщении холдинга в Facebook.

Доставлять питание будут волонтерские организации и службы соцзащиты этих городов, уточнили в компании.

<https://rns.online/transport/aeroporti-regionov-Vekselberga-predostavyat-pitanie-pozhilim-lyudyam-na-karantine-2020-03-30/>

КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.31.03; РЕГИОНАЛЬНАЯ АВИАЦИЯ ШТУРМУЕТ ПРАВИТЕЛЬСТВО; ПРЕМЬЕРА ПОПРОСИЛИ ПОДДЕРЖАТЬ МАЛЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

Сенатор от Магадана Анатолий Широков предложил правительству внести в перечень системообразующих предприятий 12 региональных авиакомпаний Дальнего Востока и Крайнего Севера. По его мнению, остановка работы хотя бы одного из этих перевозчиков повлечет катастрофические последствия для населения отдаленных территорий, в большинстве случаев не имеющих альтернативного транспорта. Эксперты же считают, что в нынешней ситуации поддержать нужно вообще всех участников авиарынка без исключения.

Как выяснил “Ъ”, полномочный представитель Совета федерации в госорганах по вопросам развития Дальнего Востока Анатолий Широков обратился к премьеру Михаилу Мишустину с просьбой включить в перечень системообразующих организаций российской экономики 12 региональных авиакомпаний: «Аврору», «Ираэро», «Аэросервис», «Сибирскую легкую авиацию», «Ямал», «Якутию», «Полярные авиалинии», «Хабаровские авиалинии», «Камчатское авиационное предприятие», «Чукотавиа», «Национальную службу санитарной авиации» и «Русские вертолетные системы». Анатолий Широков подтвердил это “Ъ”. Он считает, что остановка или перебои работы хотя бы одной из авиакомпаний могут иметь последствия «не меньшие, чем пандемия коронавируса».

Правительство утвердило перечень системообразующих предприятий 27 марта. Компании, попавшие в него, смогут рассчитывать на первоочередную помощь властей, в том числе на получение льготных кредитов, госгарантий по инвестпроектам, рефинансированию долгов и другие меры поддержки. По информации “Ъ”, в перечне сейчас «Аэрофлот», S7, «Уральские авиалинии», Utair, аэропорты Шереметьево, Домодедово, Внуково, Пулково.

Анатолий Широков предлагает сформировать специальный резервный фонд для оперативной помощи авиакомпаниям, помочь им с лизинговыми и страховыми платежами за воздушные суда (в том числе штрафами за досрочное прекращение договоров лизинга), компенсациями сотрудникам во время вынужденного отпуска или сокращения, а также услугами по стоянке и охране судов в аэропортах. Предлагается продлить до конца года действие сертификатов летной годности воздушных судов – по данным “Ъ”, их продление становится проблемой из-за отмены командировок госслужащих в регионы. Сенатор также хочет до конца года заморозить цены на авиакеросин, освободить предприятия гражданской авиации от налогов до восстановления объемов производственной деятельности, обнулить ставку таможенных пошлин на ввозимые для авиакомпаний оборудование и запчасти. Перевозчиков с госучастием он предлагает освободить от выплаты дивидендов за 2019–2020 годы.

В правительстве не ответили на вопросы “Ъ”.

В «Чукотавиа» (принадлежит властям Чукотки) поддерживают идею: «Этот статус должен обеспечить приоритет по работе в своем регионе: заход других авиакомпаний в регион работы системообразующего предприятия будет возможен только по согласованию с ним». Там уточнили, что пока в целом пассажиропоток сократился с начала года незначительно, так как в зимний период он и так невысок.

«Мы, как и все перевозчики, видим нестабильный спрос. На некоторых местных маршрутах на Дальнем Востоке и в Восточной Сибири объем перевозок не падает, но межрегиональные перевозки сокращаются. Мы потеряли пассажиров на всех международных направлениях», – говорят в «Ираэро».

Власти Хабаровского края (контролируют «Хабаровские авиалинии») также поддерживают внесение перевозчика в перечень. «С прошлой недели по решению краевого правительства прекратились перевозки вахтовиков на отдаленные предприятия, в связи с чем пассажиропоток упадет на 10%», сказал **министр транспорта** и дорожного хозяйства края Валерий Немытов. По его оценке, доходы упадут примерно на 250 млн руб., и для покрытия нужна помощь федерального центра.

Глава Infomost Борис Рыбак уверен, что единственный способ сохранить воздушный транспорт в России в изменившихся условиях – компенсировать авиакомпаниям все доходы, которые те получали до начала эпидемии. Он добавил, что поддержать необходимо все авиакомпании, сохранившиеся на рынке к настоящему времени. Если и сегодня не поддержать авиакомпании или поддерживать их выборочно, то часть территории России просто лишится авиатранспорта, полагает эксперт, потому что никто из крупных перевозчиков не разместит часть флота, например, в Якутске. Аэропорт Чебоксар, например, с 1 апреля уже приостанавливает работу «из-за ухода перевозчиков».

<https://www.kommersant.ru/doc/4308942>

КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.31.03; АВИАЛАЙНЕРЫ МЕТЯТ В ГРУЗОВИКИ; ПЕРЕВОЗЧИКИ ИЗУЧАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ ТРАНСПОРТИРОВКИ ГРУЗОВ В ПАССАЖИРСКИХ САЛОНАХ

Российские авиакомпании, потерявшие больше половины пассажиропотока из-за пандемии коронавируса и резкого падения спроса, в качестве альтернативного способа заполнения провозных емкостей рассматривают возможность перевозки груза в пассажирских салонах. Для этого больше подходят широкофюзеляжные самолеты, находящиеся в парках у чартерных авиакомпаний. Регулятор ждет технических расчетов перевозчиков, чтобы согласовать транспортировки с точки зрения безопасности полетов.

Авиакомпания S7 рассматривает возможность перевозки грузов в салонах пассажирских самолетов. Об этом во время онлайн-конференции «Преодоление COVID-19 индустрией транспорта» заявил начальник инженерного центра S7 Technics Леонид Шошин. «В текущей ситуации считаем очень важным вопрос о возможности перевозки некоторых грузов в салонах и багажниках пассажирских самолетов. Со своей стороны, прорабатываем технический аспект», – отметил господин Шошин, адресуя вопрос о взаимодействии **Минтрансу** и **Росавиации**. В S7 считают преждевременным комментировать данную тему.

Из опрошенных “Ъ” перевозчиков интерес к использованию простаивающих самолетов для перевозки грузов подтвердили в авиакомпании Nordwind. В компании говорят, что приостановят выполнение рейсов по многим направлениям маршрутной сети из-за введения режима домашней самоизоляции, повлекшего общий спад деловой активности и снижение количества полетов деловых пассажиров на внутренних линиях.

«Избежать продолжительного простоя воздушных судов, по нашему мнению, поможет использование широкофюзеляжных типов судов для грузовых перевозок», – сообщили в Nordwind. – В меньшей степени это применимо к Boeing 737 и A321, но, учитывая наличие трети флота в количестве 11 лайнеров Boeing 777 и A330, Nordwind отработывает с

потенциальными заказчиками возможности перевозки грузов как на пассажирских направлениях маршрутной сети, так и выполняя заказные чартерные рейсы по любому маршруту».

На данный момент у компании простаивают пять самолетов, еще три отправлены на С-check – форму технического обслуживания, предполагающую около двух недель работ в ангаре. В парке авиакомпании 33 самолета, 11 из которых широкофюзеляжные.

Источник “Ъ” в одной из российских компаний, эксплуатирующей дальнемагистральный флот, говорит, что в А330 вмещается около 40 тонн груза. По его словам, в салонах из Китая в Россию и Европу можно везти электронику и медицинские изделия. «Государство до сих пор не выделило ни копейки на поддержку авиакомпаний, – считает собеседник “Ъ”. – Возможно, ему стоит проявить гибкость в регулировании авиаперевозок, чтобы не допустить исчезновения отрасли».

Источник “Ъ” в **Росавиации** рассказал, что сегодня несколько авиакомпаний прорабатывают техническую составляющую перевозок груза в салонах самолетов. «Они должны проработать вопросы центровки и закрепления груза», – пояснил он. Регулятор рассмотрит представленные расчеты на предмет безопасности полетов.

Эксперт авиационной практики Vain&Company Сергей Зайцев считает, что в текущей ситуации использование простаивающих судов для перевозки грузов на некоторых рынках может быть целесообразно. Причем использовать для этого пассажирские салоны не обязательно. «В обычное время около половины груза, перевозимого воздушным транспортом, перевозится в грузовом отсеке пассажирских судов, другая половина перевозится специализированными грузовыми самолетами. Из-за прекращения большей части регулярного пассажирского сообщения на рынке ощущается острая нехватка емкостей, что ведет к резкому росту цен: на некоторых маршрутах цены выросли в пять-семь раз», – говорит эксперт.

По словам эксперта, при текущем уровне цен доходы от перевозки грузов в багажных отсеках пассажирских судов могут покрыть не только переменные, но и часть постоянных расходов авиакомпании.

«В принципе, использование грузовых перевозок начинает быть целесообразным, если оно позволяет покрыть все переменные расходы и хотя бы один рубль из постоянных», – отмечает господин Зайцев.

Перевозка грузов в пассажирских салонах позволит увеличить объемы перевозимого груза «всего на 20%», говорит господин Зайцев. При этом транспортировка сопровождается ограничениями и дополнительными действиями перевозчика: требуется время на тщательную установку и закрепление груза, а также на разгрузку, что приводит к увеличению расходов. Кроме того, не все типы грузов можно поместить в салоне, поясняет он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4308890>

УРАЛИНФОРМ; ДАРЬЯ СКОРЫХ; 2020.30.03; ПАНДЕМИЯ ПОДРЕЖЕТ КРЫЛЬЯ РОССИЙСКОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Распространение COVID-19 в мире закрыло небо во многих направлениях – самолеты отправляются на консервацию. В России пока держатся внутренние перелеты, но в целом рынок заморожен. Перевозчики теряют выручку, наращивают убытки и не могут спрогнозировать ситуацию. О том, кто после пандемии взлетит из российских авиакомпаний и чего пассажирам ждать после коронавируса, корреспондент «Уралинформбюро» поговорил с исполнительным директором агентства «АвиаПорт» Олегом Пантелеевым.

- Очевидно, что кризис на фоне пандемии поразит все авиакомпании. Возможно, большим игрокам будет чуть проще подняться в небо. Как будут обстоять дела с небольшими перевозчиками?

- Мы рассматриваем текущую ситуацию, когда правительство не предложило каких-либо действенных мер поддержки авиаотрасли. Ключевой вопрос даже не в том, какой масштаб у авиакомпании, а в том, есть ли у нее запас ликвидности. Еще недавно были важны денежный поток и низкий уровень издержек. Сейчас выживание связано только с ликвидностью, деньгами на счетах, поддержкой со стороны акционера или другой стороны.

Если компания специализируется на международных туристических перевозках, то двух-трехнедельный простой в связи с полным прекращением полетов при сохранении затрат на лизинг воздушных судов, на оплату труда персонала и по другим статьям расходов гарантировано убивает бизнес авиакомпании. Чтобы этого избежать, приходится изыскивать возможность отправить персонал в отпуск и решать другие вопросы, связанные с радикальным сокращением издержек.

Мы отлично понимаем, что ведущие компании, такие, как группа «Аэрофлот» и «Сибирь», могут рассчитывать на получение кредитов. Другим ожидать кредитования банков не приходится. Рассчитывать на наращивание кредиторской задолженности перед поставщиками услуг тоже не стоит. После нынешней ситуации, когда возобновятся перевозки, в кредит топливо предоставлять, думаю, никто не пожелает.

Единственная возможность получить оборотные средства – устраивать распродажи. Но и здесь возможностей у «Аэрофлота» и «Сибири» больше, чем у других авиакомпаний.

Если та или иная компания работает по программам субсидированных перевозок на региональных или местных воздушных линиях, то вполне возможно, что ее потери от закрытия международного сообщения либо вообще отсутствуют, либо минимальны. Да и благодаря субсидиям у них есть возможность продолжать деятельность. Но слишком велики риски ограничения полетов на внутренних линиях. Самоизоляция, которую необходимо соблюдать, убивает вообще все полеты.

- Можете назвать процент российских авиакомпаний, которые выйдут из игры?

- Давайте будем реалистами. Диапазон возможных сценариев начинается с того, что отрасль пройдет этот период без потерь, в случае, если государство начнет массово «заливать» все проблемы деньгами, до такого варианта, что останется только группа «Аэрофлот», если федеральные власти не примут каких-либо мер поддержки. Возможно абсолютно все. Пока мы считаем так: если ситуация не будет ухудшаться, мы недосчитаемся порядка 2/3 авиакомпаний, специализирующихся на международных туристических перелетах. Ну, и как минимум половины российских авиакомпаний, выполняющих регулярные рейсы.

Будут ли закрываться внутренние перелеты и сколь долго продлятся запреты на международные – ответы на эти вопросы никто не знает. Но даже без запрета на полеты по внутрироссийским направлениям меры безопасности, введенные в Москве и Московской области, фактически убивают спрос на авиаперелеты. Вероятность того, что за неделю все нормализуется, нулевая. Если правительство не объявит о масштабных мерах поддержки, отсчет потерь начнем уже в следующем квартале.

- Многие перевозчики, включая лоукостеров, сейчас работают на лизинговых самолетах. Означает ли это, что кризис отберет у российских пассажиров лоукостеры?

- Лоукостер – это не низкие цены, а низкие издержки. Из понятия следует совсем не то, что привык представлять обыватель. Компании, издержки которых будут ниже, чем у конкурентов, будут существовать всегда. Конечно, если бы остался один «Аэрофлот», как это было в Советском Союзе, определение «лоукостер» было бы неуместно. Но если мы вспомним, например, что лоукостер «Победа» входит в группу «Аэрофлот», который наверняка устоит в сложившейся ситуации, то нет сомнений, что компания, предлагающая более привлекательные цены, чем сетевые перевозчики, присутствовать будет.

С другой стороны, мы понимаем, что у ряда авиакомпаний ценовая политика в целом достаточно привлекательная: и у Utair, и у Smartavia, и у «Северного ветра» бывают очень

выгодные предложения. Этим компаниям будет тяжело, потому что они не имеют такой эффективности, как «Победа». Там, где она будет нести минимальный убыток, убыток для конкурентов будет значительным.

Так или иначе, лоукостеры на российском рынке будут. Как минимум один. Но нельзя забывать, что цена на билет зависит от соотношения спроса и предложения. Сегодня значительная часть самолетов, которые авиаперевозчики использовали на международных авиалиниях, выброшены на внутренний рынок. Это привело к тому, что стоимость перелетов по России по сравнению с прошлым годом значительно упала. Если спустя три месяца предложение на рынке значительно сократится из-за банкротства компаний, то и в этом случае нельзя утверждать, что цены сразу вырастут.

В среднесрочной перспективе, когда перевозки пойдут на возобновление, а количество игроков и их предложений на рынке упадет относительно сегодняшнего дня, цены в этот период будут существенно выше, чем сегодня.

- То есть потребителям все же готовиться к подорожанию билетов в перспективе?

- Потребителям, в первую очередь, необходимо заботиться о своих доходах. Почему? Конечно, предложение сократится, тарифы вырастут. При оптимистичном сценарии авиаперевозки останутся доступными для россиян. Другое дело, что есть риск откатиться даже не к 2015 году, а к ситуации, похожей на начало 1990-х. Это время, когда из-за драматического падения уровня доходов населения, авиаперевозки из массовых перешли в эксклюзивную услугу для самых состоятельных слоев населения, чиновников и командировочных.

Вопрос, конечно, в покупательской способности. То, что мы видели в девяностые, нулевые и десятые годы объяснимо: воздушный транспорт из услуги для богатых превращался в способ передвижения для всех. Логично, что количество пассажиров увеличивалось. По мере роста доступности растет и число клиентов. По мере роста числа клиентов сокращаются издержки авиакомпаний в пересчете на одного пассажира – это дает возможность компаниям еще больше повысить доступность сервиса.

Поэтому за период 2000-2020 годов перевозки в России выросли в несколько раз. Темпы роста количества авиапассажиров существенно превышали среднемировые темпы роста.

- Если сравнивать российский авиарынок и европейский, есть ли у иностранных игроков преимущества в вопросах господдержки в таких ситуациях, как пандемия?

- Тут две детали. Первая – глубина кризиса, который поразил гражданскую авиацию Европы, Китая, Северной Америки и России. Если мы посмотрим на Европу, то к настоящему моменту падение объемов перевозок там может быть от 60 до 90% в зависимости от страны. В то же время в России внутренние рейсы до недавнего времени выполнялись, сегмент внутреннего рынка держался. То есть проблем в этом смысле у российских перевозчиков, на первый взгляд, несколько меньше.

Но с 30 марта в Москве и Подмосковье введены новые ограничения на перемещение граждан. Это – предвестник коллапса на воздушном транспорте.

При этом в России несмотря на падение стоимости нефти на мировых рынках не подешевело топливо. У нас значительно увеличились расходы на техобслуживание и ремонт самолетов. Да и в целом финансовое положение многих российских авиакомпаний оставляло желать лучшего еще до пандемии.

С другой стороны, говорить о том, что европейские авиакомпании получили колоссальную поддержку, пока не приходится. США и Китай, вероятнее всего, выйдут из этой ситуации с наименьшими потерями. Европа, страны Персидского залива и Россия – с наибольшими. По первым двум регионам там движение почти полностью парализовано. А в России отсутствие мер государственной поддержки и экономическая рецессия не дадут многим компаниям сохранить свою деятельность.

<https://www.uralinform.ru/interviews/economy/325208-pandemiya-podrejet-krylya/>

КОММЕРСАНТЪ FM; ВЛАДИМИР СОКОЛОВ; 2020.30.03; ПУТИ ТУРИСТОВ ЗАПУТЫВАЮТСЯ; ПОЧЕМУ НЕКОТОРЫЕ РОССИЯНЕ НЕ МОГУТ ВЕРНУТЬСЯ ДОМОЙ

Десятки тысяч россиян остаются за пределами страны. При этом Россия с 30 марта полностью закрывает границы. Постановление об этом подписал премьер-министр **Михаил Мишустин**. Документ не коснется лишь дипломатов, членов официальных делегаций, водителей международных грузовых перевозок и экипажей речных судов. Решения по россиянам, застрявшим в ряде стран, в документе нет. В понедельник **Минтранс** и МИД обещали представить окончательный план вывоза граждан из-за границы.

Удастся ли властям в столь короткие сроки вернуть всех желающих на родину? Официальный представитель МИД Мария Захарова рассказала, что ведомство сейчас активно взаимодействует с властями других стран и делает все возможное, чтобы решить проблему застрявших туристов как можно быстрее: «С одной стороны, хочется помочь всем и глобально. С другой стороны, есть индивидуальные случаи, которые тоже нужно видеть, и целый ряд стран, где люди находятся в десятках километров от столицы или от аэропортов. Учитывая, что в этих странах введены комендантские часы, и объявлено чрезвычайное положение, то добраться просто невозможно. На Филиппинах, где люди были разбросаны по островам, дипломаты на своих же машинах вывозили их».

В своем посте в Facebook Мария Захарова также рассказала, что проблемы с возвращением домой испытывают некие «очень богатые люди». Неназванный россиянин, в частности, по каналам МИД хотел добиться разрешения вывезти своего сына из Лондона на частном самолете. Мария Захарова упрекнула таких граждан: «Вы оболванивались и платили золотом за тлен, за иллюзию, вместо того, чтобы поддерживать свою страну и свой народ. А теперь очереди в мировых аэропортах и крики: “Мы – граждане России!” Разве? “Мы по закону граждане”, – сдувая пыль с российских паспортов, объясняют они».

“Ъ FM” связался с российскими туристами за рубежом. Некоторые решили сознательно продлить отпуск:

Татьяна Волкова, Индия: «Тем, у кого были билеты “Аэрофлота”, пришло предложение вернуть деньги. Даже если они в ближайшее время вернуться, их не хватит и на двадцатую часть тех коммерческих цен, которые предлагаются. Например, у авиакомпании “Россия” билет стоит 64 тыс. А у нас для троих билеты в 60 тыс. обошлись, Москва–Дели и обратно».

Яна Безрукова, Филиппины: «Я гражданка России. Мой муж гражданин Германии. Мы стали записываться на программу эвакуации, которая была организована Германией, но было непонятно, возьмут ли они меня с собой. И тут я получаю звонок из русского посольства: “Не хотите ли вы вернуться в Москву?” Нам пообещали, что не будет проблемы с транзитной визой для моего спутника. Нам не дали пересечь паспортный контроль, не сделали транзитную визу. В итоге мы сидим на паспортном контроле уже третий день».

Олеся Облачная, Перу: «У нас очень ограниченная связь, мы находимся в 20 км от ближайшего населенного пункта. Двое русских взяли на себя обязательства найти транспортную компанию. Короче говоря, так договорились с ней, что она по каким-то причинам была не уверена, что рейс состоится точно. Владелец транспортной компании все равно продолжал уверять, что, пока он не получит свои \$400 предоплаты, он никуда не поедет».

Тем временем в Ростуризме также порекомендовали россиянам отменить внутренние поездки, а туроператорам перенести их на более поздние даты с сохранением прежних условий.

<https://www.kommersant.ru/doc/4308428>

РИА НОВОСТИ; 2020.31.03; «АЭРОЭКСПРЕССЫ» БУДУТ ЕЗДИТЬ В АЭРОПОРТЫ РАЗ В ЧАС

Компания «Аэроэкспресс» в связи с уменьшением объема авиаперевозок из-за коронавируса с 1 апреля сократит частоту курсирования поездов в аэропорты «Внуково», «Домодедово» и «Шереметьево» до одного раза в час, сообщили РИА Новости в компании.

«Компания «Аэроэкспресс» сообщает о корректировке графика движения поездов с 1 апреля на всех направлениях в связи с уменьшением объема авиаперевозок ввиду эпидемиологической ситуации. С 1 апреля отправление аэроэкспрессов будет осуществляться один раз в час», – сообщили в компании.

Таким образом, поезда в сторону аэропорта «Шереметьево» с Белорусского вокзала будут отправляться каждый час в 05 минут, начиная с 6.05 до 23.05 включительно. Из аэропорта «Шереметьево» – каждый час в 15 минут с 5.15 до 23.15 включительно.

На Домодедовском и Внуковском направлениях отправление аэроэкспрессов будет происходить каждый час в 00 минут. Между аэропортом «Домодедово» и Павелецким вокзалом поезда будут отправляться в обе стороны ежедневно с 6.00 до 23.00 включительно. Между аэропортом «Внуково» и Киевским вокзалом – с 6.00 до 0.00 включительно.

«Аэроэкспресс», напомнили в компании, выполняет все необходимые дезинфекционные мероприятия, чтобы обеспечить безопасность пассажиров и не допустить распространения инфекции.

Срок действия всех электронных билетов на «Аэроэкспресс», приобретенных в период с 1 февраля 2020 года, продлен до 31 декабря 2020 года.

<https://ria.ru/20200331/1569381798.html>

ТАСС; 2020.30.03; МИД РФ: МНОГИЕ РОССИЯНЕ НЕ МОГУТ ОПЛАТИТЬ ТАРИФЫ АВИАКОМПАНИЙ ДЛЯ ВОЗВРАЩЕНИЯ НА РОДИНУ

Граждане РФ уже давно заявили о своем желании вернуться из-за рубежа, но многие не в состоянии оплатить коммерческие тарифы авиакомпаний с учетом текущего курса. Об этом заявили ТАСС в понедельник в МИД РФ, комментируя заявления авиаперевозчиков о необходимости россиянам еще раз определиться с желанием вернуться на родину.

«Российские граждане уже давно заявили о своем желании вернуться в Россию, заполнили всевозможные анкеты и списки, но большинство просто не в состоянии оплатить коммерческие тарифы авиакомпаний с учетом текущего курса. Даже позвонить в кол-центры они физически не смогут: деньги на телефоне в роуминге закончились, они осуществляют связь, если найдут бесплатный интернет», – указали в дипведомстве.

<https://tass.ru/ekonomika/8114903>

ТАСС; 2020.30.03; ПАССАЖИРОПОТОК В 32 КРУПНЕЙШИХ АЭРОПОРТАХ РФ УПАЛ ПОЧТИ НА 60%

Показатель пассажиропотока в 32 крупнейших аэропортах России по состоянию на 29 марта 2020 года упал на 59% по сравнению с показателем за аналогичный период 2019 года. Об этом сообщается в телеграм-канале Международной ассоциации аэропортов (МАА).

«График динамики пассажиропотока, составляемый МАА, отражает ситуацию в 32 крупнейших аэропортах России, в том числе во всех трех столичных. К оперативному обмену данными присоединились два крупнейших аэропорта страны – Шереметьево и Домодедово. Общее снижение объемов в отрасли к началу новой недели – 60%», – говорится в публикации.

Отмечается, что в последний раз пассажиропоток показывал положительную динамику 9 марта текущего года и был на 7% выше, чем 9 марта 2019 года. Начиная с 10 марта фиксируется отрицательная динамика: с 15% до 59% 29 марта.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/passaziropotok-v-32-krupnejsih-aeroportah-rf-upal-pocti-na-60>

ИНТЕРФАКС; 2020.30.03; МИНСК ПЫТАЕТСЯ СОХРАНИТЬ ВОЗДУШНОЕ СООБЩЕНИЕ С МОСКВОЙ

Власти Белоруссии предпринимают все усилия для сохранения воздушного сообщения с Москвой в условиях пандемии COVID-19, сообщили в министерстве транспорта и коммуникаций республики в понедельник.

«Гражданская авиация имеет решающее значение для развития бизнеса и торговли, а также гуманитарного взаимодействия, поэтому департамент по авиации совместно с авиакомпанией «Белавиа» и министерством иностранных дел принимает все усилия по сохранению воздушного сообщения с Москвой», – приводятся в сообщении министерства слова директора департамента по авиации Артема Сикорского.

В **Минтрансе** напомнили также, что на данный момент ведется активная работа по возвращению граждан Белоруссии с территорий иностранных государств.

В целом же, отметили в **Минтрансе**, авиационная отрасль испытывает серьезные трудности. «В результате огромного снижения спроса на перевозки, связанного с ограничениями вплоть до закрытия границ государств, многие авиакомпании выполняют или почти пустые рейсы, или вообще не летают. А такие авиаперевозчики, как airBaltic и LOT Polish Airlines, даже были вынуждены временно закрыться», – напомнили в **Минтрансе**.

«Для мировой гражданской авиации наступило нестабильное время, ситуация меняется ежедневно и поэтому делать прогнозы о конечном результате отрасли пока рано», – отметили в министерстве.

РИА НОВОСТИ; 2020.30.03; «АЭРОФЛОТ» ОТМЕНИЛ 62 РЕЙСА ИЗ-ЗА ОГРАНИЧЕНИЙ ПО КОЛИЧЕСТВУ ПАССАЖИРОВ

«Аэрофлот» отменил более 60 рейсов из-за ограничений по количеству пассажиров прилетающих из-за границы в московский аэропорт «Шереметьево», 31 марта – 2 апреля будет выполняться по два-три чартера в день, сообщается на сайте авиакомпании.

Речь идет о 62 рейсах, как из-за рубежа, так и обратно. Они перечислены в списке.

«Аэрофлот» 31 марта выполнит рейсы Москва – Дели и Бангкок – Москва, «Россия» (входит в группу «Аэрофлот») – Денпасар – Москва. Первого апреля запланированы рейсы «Аэрофлота» Дели – Москва и «России» Монастир – Москва. Второго апреля «Аэрофлот» выполнит рейсы Москва – Лондон и Лондон – Москва, «Россия» – Коломбо – Москва.

В понедельник стало известно, что россияне смогут прилетать из-за рубежа в Москву только через аэропорт «Шереметьево», не более 500 человек в сутки, в воздушные гавани других регионов – не более 200 человек в сутки.

<https://ria.ru/20200331/1569374388.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.30.03; РЕЙСЫ «АЭРОФЛОТА» ИЗ ЛОНДОНА И БЕРЛИНА 31 МАРТА И В НАЧАЛЕ АПРЕЛЯ ОТМЕНЯЮТСЯ

Рейсы «Аэрофлота» из Лондона и Берлина 31 марта, а также полеты из британской столицы в начале апреля отменены, сообщают посольства РФ в этих европейских странах.

«00 часов 00 минут 31 марта **Росавиация** отзывает разрешения на все международные рейсы. Таким образом, отменяются рейсы ПАО «Аэрофлот», ранее запланированные на 31 марта и 1, 4, 5 апреля», – говорится в сообщении посольства РФ в Лондоне.

В свою очередь, в российской дипмиссии в Германии сообщили, что, по информации авиакомпании «Аэрофлот», рейсы 31 марта по маршруту Берлин-Москва также не состоятся.

С 27 марта все международные пассажирские рейсы из РФ запрещены за исключением рейсов для возвращения россиян на родину.

Ранее в посольстве РФ в Лондоне сообщали, что 30, 31 марта и 1, 4, 5 апреля организуются последние вывозные рейсы для возвращения россиян на родину. Рейсы 31 марта из Берлина также были последними из запланированных на данный момент.

ИНТЕРФАКС; 2020.30.03; ПРИОСТАНОВКА РЕЙСОВ «ПОБЕДЫ» НА ФОНЕ COVID-19 ПОЗИТИВНА ДЛЯ КОМПАНИИ И ДЛЯ ОТРАСЛИ – ВТБ КАПИТАЛ

Решение авиакомпании «Победа» приостановить рейсы в условиях COVID-19 позитивно как для нее самой, так и для всей авиационной отрасли РФ, считают аналитики «ВТБ Капитала».

«Хотя рынок может воспринять это решение негативно, мы считаем, что оно правильное. Отрасль выиграет от него, поскольку это позволит убрать около 10% емкостей с внутреннего рынка и повысить среднюю доходность», – говорится в обзоре инвестбанка.

«Компания также выиграет от этого. Учитывая, что она перенесла все свои лизинговые платежи с 2020 на 2021 год, единственная крупная статья фиксированных затрат, которая у нее сейчас есть, – это расходы на персонал. По нашим расчетам, потери от продолжения деятельности могут быть выше этих расходов», – считают аналитики.

Как сообщалось, с 1 апреля до 31 мая 2020 г. «Победа» приостанавливает операционную деятельность. Это позволит «сосредоточить ресурсы на антикризисной программе и подготовке к возобновлению полетов», заявляли в компании.

Ранее на фоне пандемии коронавируса «Победа» приостановила полеты из Москвы по всем своим зарубежным направлениям: в города Германии, Турции, Италии, Испании, Израиля, Кипра, Чехии, Словакии, Нидерландов, Латвии, Черногории, а также в Дубай и армянский Гюмри. Компания продолжала выполнять только рейсы по РФ, а также вывозить россиян из-за рубежа, отправляя за ними пустые самолеты.

«Победа» входит в группу «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT), базируется во «Внуково», в ее парке 30 Boeing 737-800 NG. Ранее сообщалось, что «Аэрофлот» договорился с «ВТБ лизингом» о переносе на полгода платежей по 67 самолетам группы, включая все суда лоукостера.

На фоне COVID-19 «Победа» стала первой прекратившей полеты российской компанией с регулярными рейсами. До этого о приостановке коммерческих полетов за рубеж сообщали чартеры AZUR air (до 20 апреля) и IFly (срок ограничения не уточнялся).

ТАСС; 2020.30.03; S7 ПЛАНИРУЕТ К СЕРЕДИНЕ АПРЕЛЯ ВЫВЕЗТИ ИЗ-ЗА РУБЕЖА ОКОЛО 6,5 ТЫС. РОССИЯН

Авиакомпания S7 рассчитывает закончить вывоз граждан РФ из-за границы к середине апреля. На данный момент на апрель запланировано более 40 чартерных рейсов, осталось вывезти около 6,5 тыс. пассажиров, сообщил ТАСС заместитель генерального директора по стратегии S7 Group Григорий Давыдов.

«S7 Airlines продолжает выполнять чартерные рейсы для вывоза россиян по ряду международных маршрутов, в том числе из популярных среди российских путешественников Турции, Японии, Вьетнама, – сказал он. – На апрель запланировано более 40 чартерных рейсов, нам нужно вывезти еще около 6,5 тыс. пассажиров. А за февраль – март S7 Airlines вывезла из зарубежных стран домой порядка 30 тыс. человек. Мы рассчитываем завершить процесс возвращения путешественников до середины апреля».

<https://tass.ru/ekonomika/8114067>

ТАСС; 2020.30.03; S7 УВЕРЕНА, ЧТО СМОЖЕТ ПРЕОДОЛЕТЬ КРИЗИС НА АВИАРЫНКЕ

Вторая крупнейшая по пассажиропотоку российская авиакомпания – S7 – имеет достаточный запас прочности, чтобы преодолеть кризис на рынке авиаперевозок. Об этом ТАСС заявил заместитель генерального директора по стратегии S7 Group Григорий Давыдов.

«Вне зависимости от того, как будет развиваться ситуация, S7 Airlines обладает достаточным запасом прочности для преодоления кризиса в отрасли авиаперевозок», – сказал он.

По словам Давыдова, сейчас компания сосредоточена на возвращении из-за рубежа оставшихся пассажиров. Всего за февраль-март перевозчик вывез из-за границы около 30 тыс. человек, предстоит вернуть еще около 6,5 тыс. Вывозные чартерные рейсы S7 выполняет в том числе из Турции, Японии и Вьетнама.

«Мы рассчитываем завершить процесс возвращения путешественников до середины апреля», – отметил Давыдов. Как заявил 30 марта **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**, за последние 10 дней в Россию удалось вернуть более 150 тыс. граждан РФ.

Летний сезон

На прошлой неделе большинство перевозчиков перешли на летнее расписание полетов. По словам Давыдова, летняя полетная программа S7 сокращена на 50% от ранее запланированной. Компания также отмечает и вполне закономерное в текущей ситуации снижение спроса на внутренние и международные перевозки (сейчас продажи осуществляются на более глубокие даты, когда пандемия, вероятно, пройдет и международные перевозки возобновятся).

«Спрос на международные полеты сейчас крайне низкий, включая более глубокие даты, – сказал Давыдов. – Люди существенно ограничили свою мобильности и по России: продажа на внутренних линиях примерно на 50-60% ниже, чем в прошлом году. В основном покупки билетов осуществляются на ближайшие три дня, что отражает высокую степень неопределенности».

При этом, по его словам, приостанавливать работу части флота не планируется: такое решение может быть коммерчески выгодным только в случае, если самолеты будут припаркованы в течение нескольких месяцев.

«Речь о «парковке» части флота не идет. Летом возможно восстановление объемов, а приземлять самолеты целесообразно только минимум на несколько месяцев», – пояснил Давыдов.

Также компания не рассчитывает компенсировать потери от приостановки международных полетов за счет увеличения числа рейсов по внутренним направлениям.

<https://tass.ru/ekonomika/8115071>

ИНТЕРФАКС; 2020.30.03; S7 НА ФОНЕ COVID-19 ХОЧЕТ ПРИСПОСОБИТЬ ПАССАЖИРСКИЕ САМОЛЕТЫ ПОД ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ – ИСТОЧНИК

Авиакомпания S7 в условиях ограничений полетов из-за COVID-19 хочет приспособить пассажирские самолеты под перевозку грузов, сообщил «Интерфаксу» источник, близкий к группе S7.

«В текущей ситуации считаем важным вопрос о возможности перевозки некоторых грузов в салонах и багажниках пассажирских самолетов», – сказал собеседник агентства.

По его словам, «прорабатывается технический проект, сделаны запросы производителям – Boeing и Airbus». «Они планируют на этой неделе предоставить информацию», – отметил собеседник.

В пресс-службе S7 оперативно не ответили на запрос.

РИА НОВОСТИ; 2020.30.03; S7 ПООБЕЩАЛА НАЧИСЛЯТЬ СВОИМ ПАССАЖИРАМ МИЛИ ЗА СИДЕНИЕ ДОМА

Российская авиакомпания S7 будет начислять своим пассажирам мили за сидение дома на фоне пандемии коронавируса, сообщили в пресс-службе компании.

«30 марта S7 Airlines запускает акцию «Летайте дома»: в течение месяца за каждый день, проведенный дома, путешественники будут получать по 100 миль на личный счет в программе лояльности S7 Priority. Лучшее, что каждый из нас может сделать в борьбе с пандемией сегодня, – это ограничить свои перемещения и оставаться дома. Путешествия снова вернутся в нашу жизнь. Возможно, не сейчас, но позже – обязательно», – говорится в сообщении.

Чтобы принять участие в акции, нужно авторизоваться или зарегистрироваться в программе лояльности S7 Priority и раз в день подтверждать свое присутствие дома на сайте s7.ru.

«Для получения миль нужно только нажать кнопку «Я дома» и поделиться своей геолокацией. То же самое повторить на следующие день. Если местоположение не изменилось, на счет S7 Priority начислятся очередные 100 миль. Путешественники смогут не только потратить их на будущие перелеты и дополнительные услуги S7 Airlines, но и приблизиться к получению нового статуса в программе лояльности. Рассказав об акции в социальных сетях, можно договориться собирать мили вместе с друзьями, – так мили на будущие полеты будут у целой компании путешественников», – отмечает компания.

Все мили, собранные за время акции «Летайте дома», а также накопленные ранее, останутся на счете S7 Priority до конца 2021 года. Использовать их можно в любой момент, покупая авиабилеты способом Miles & Cash, когда часть стоимости оплачивается милями, а часть – рублями.

<https://ria.ru/20200330/1569372885.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.30.03; «ИРАЭРО» ОТМЕЧАЕТ ПАДЕНИЕ ОБЪЕМА ПЕРЕВОЗОК НА 15-20% ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА

Авиакомпания «ИрАэро» отмечает падение объема пассажирских перевозок на 15-20% по сравнению с началом года из-за угрозы распространения коронавируса, сообщили «Интерфаксу» в пресс-служба перевозчика.

«Выделить какое-то наиболее пострадавшее направление сложно, поскольку «просела» вся маршрутная сеть», – сказал сотрудник пресс-службы.

По его словам, раннее бронирование снизилось практически до нуля, даже на популярные курортные направления.

«Относительная стабильность только на перевозках в труднодоступные регионы и населенные пункты в пределах Сибири и Дальнего Востока. Там отказы от полетов чаще всего мотивированные, то есть сдают билеты в основном вахтовики, студенты, те, кто должен был лететь на спортивные соревнования. При этом освободившиеся билеты все равно пользуются спросом», – сказал он.

В рамках профилактики коронавируса перевозчик принял ряд мер: часть сотрудников предприятия отправлена в очередной отпуск, офисные работники по возможности переводятся на удаленную работу. В самолетах проводится дополнительная санобработка, а экипажи снабжены индивидуальными средствами защиты.

Парк воздушных судов «ИрАэро» (базируется в Иркутске) состоит из самолетов трех типов: SSJ-100, Ан-24/26/26-100 и Bombardier CRJ-200.

ТАСС; 2020.30.03; БОЛЕЕ 35 ТЫС. РОССИЯН ВЕРНУЛИСЬ НА РОДИНУ ИЗ ОАЭ С 18 МАРТА

Более 35 тыс. российских граждан вернулись из ОАЭ в РФ с 18 марта. Об этом сообщил в понедельник ТАСС вице-консул генерального консульства России в Дубае Иван Губанов.

«С 18 марта выехало в Россию [из ОАЭ] более 35 тысяч россиян», – сказал он.

Кроме того, в диппредставительстве сообщили, что вывоз российских туристов, приехавших по пакетным турам, завершен.

Дипломат отметил, что консульство оказывает максимальное содействие скорейшему возвращению россиян на родину. «Сотрудники присутствуют в аэропорту при регистрации рейсов несмотря на комендантский час. Функционирует телефон горячей линии, идет прием личных обращений», – сказал он, добавив, что с 20 марта обработано более 5 тыс. обращений.

Губанов напомнил, что с туроператорами поддерживается контакт, в том числе по вопросам доставки туристических групп в аэропорт. В оперативном порядке, добавил он, на сайте посольства и генконсульства публикуются необходимые сведения для граждан РФ, сотрудники работают круглосуточно.

Вице-консул сообщил, что на учете в генконсульстве числятся порядка 10 тыс. российских граждан, постоянно проживающих в ОАЭ.

<https://tass.ru/obschestvo/8113347>

ТАСС; 2020.30.03; ВТОРОЙ БОРТ ЗА РОССИЯНАМИ ПРИБУДЕТ ПОЗЖЕ ИЗ-ЗА АВАРИИ В АЭРОПОРТУ МАНИЛЫ

Второй специальный борт, который должен вывезти более 160 российских туристов с филиппинских островов Боракай и Лусон, прибудет в Манилу позже, чем планировалось, из-за аварии в аэропорту, которая произошла накануне. Об этом в понедельник сообщила советник-посланник посольства РФ на Филиппинах Татьяна Шлычкова. Ожидалось, что самолет, который должен лететь по маршруту Владивосток – Манила – Калибо – Владивосток, прибудет в столицу Филиппин утром 30 марта.

«Самолет был готов вылететь еще вчера, но [из-за аварии в аэропорту Манилы] произошли сдвиги, – сказала она во время трансляции на странице диппредставительства в Facebook. – Возможна задержка рейса, [несмотря на это] все должны прибыть в аэропорты [Манилы и Калибо] до комендантского часа (20:00 по местному времени, 16:00 мск)». По ее словам, пока неизвестно, когда состоится вылет с Филиппин во Владивосток, но скорее всего 31 марта.

Накануне вечером в международном аэропорту Манилы во время взлета потерпел крушение самолет Lion Air, который направлялся в Японию. Погибли все восемь человек, находившиеся на борту. Причину аварии устанавливает Управление гражданской авиации Филиппин. «Как только мы получим расчетное время прибытия спецборта, мы разместим информацию на Facebook, – попытожила дипломат.

Согласно обновленной информации диппредставительства, на острове Боракай находятся 129 граждан РФ, среди которых четверо резидентов. Что касается Лусона, то там ожидают вывоза 42 россиянина. Шлычкова ранее поясняла, что вместимость второго борта, который отправится из Владивостока на Филиппины 30 марта, – 170 посадочных мест. Дипломат подчеркивала, что спецрейсы предназначены в первую очередь для российских туристов. Это обстоятельство, отметила она, будет учитываться при распределении мест, поскольку в отличие от туристов, у постоянно проживающих на Филиппинах есть возможность переждать карантин в домах, где они зарегистрированы.

27 марта авиарейсом в Москву из Себу были доставлены 457 российских граждан, которые не могли самостоятельно покинуть Филиппины из-за карантина, введенного для предотвращения распространения коронавируса.

<https://tass.ru/obschestvo/8111787>

ТАСС; 2020.30.03; ПОСОЛЬСТВО РОССИИ В БРИТАНИИ СООБЩИЛО ОБ ОТМЕНЕ ВЫВОЗНЫХ РЕЙСОВ «АЭРОФЛОТА» В МОСКВУ

Посольство России в Великобритании информировало, что авиакомпания «Аэрофлот» отменила вывозные рейсы из Лондона в Москву. Об этом говорится в сообщении, распространенном в понедельник на сайте диппредставительства.

«С 00 часов 00 минут 31 марта Росавиация отзывает разрешения на все международные рейсы. Таким образом, отменяются рейсы «Аэрофлота», ранее запланированные на 31 марта и 1, 4, 5 апреля», – говорится в сообщении.

«Лицам, которые приобрели билеты на отмененные рейсы, настоятельно рекомендуем обратиться для оформления их возврата в представительство «Аэрофлота» по телефону +44 208 897 0579 (с 09-00 до 18-00 в рабочие дни) либо по электронной почте loninfres@aeroflot.ru. С учетом того, что аэропорты представляют собой зоны повышенного риска заражения коронавирусом, убедительно просим воздержаться от личного обращения в офис авиакомпании», – сообщили в посольстве РФ.

<https://tass.ru/obschestvo/8119131>

ТАСС; ЕВГЕНИЙ ПАХОМОВ; 2020.30.03; ЗАСТРЯВШИЕ В ГОА. РОССИЯНЕ РАССКАЗАЛИ О ЖИЗНИ В УСЛОВИЯХ КОРОНАВИРУСА

Россиянам, застрявшим из-за коронавирусной инфекции в штате Гоа, приходится выживать, несмотря на нехватку продуктов и информации. Об этом корреспонденту ТАСС рассказали сами российские граждане, которые сейчас находятся в Индии.

«Власти Гоа в местных СМИ утверждают, что открыли продовольственные магазины, которые уже работают и доступны. Это не соответствует действительности – магазины, и то не все, открыты только три часа и там пустые полки. Правда, ожидается, что на начавшейся неделе в штат наконец пустят грузовики с продуктами. Но люди реально в панике», – сказала ТАСС Анастасия Грицай – живущая в Гоа российская журналистка, издававшая единственную во всей Индии газету на русском языке Goan Times и журнал «Краски Гоа».

Многие россияне, постоянно проживающие в самом популярном среди туристов индийском регионе, пострадали после того, как власти закрыли штаты и территории, чтобы остановить распространение болезни. Пострадали также российские туристы, которые никак не могут вернуться домой.

Вспышка заболевания началась, когда туристический сезон в Индии был на пике. По разным оценкам, в индийских отелях и ашрамах, у исторических памятников и на пляжах оказались порядка 10 тыс. россиян. И большая часть, по различным данным, до 7,5 тыс. отдыхали именно в Гоа. Когда 23 марта премьер-министр страны Нарендра Моди объявил общенациональный локдаун – до 14 апреля включительно (и эта дата возможно не окончательная), – эти люди оказались заблокированными. В Индии временно отменены внутренние и международные авиарейсы, прекращено курсирование пассажирских поездов и даже автобусов между штатами, полицейские блокпосты перекрыли въезды на все территории, проехать куда-то можно только по разрешению МВД и ряда других ведомств.

«Власти штата Гоа оказались не готовы к таким мерам. Сначала вообще оказались закрыты все магазины. Потом какие-то стали открываться, но до них не добраться: автобусы не ходят, такси запрещены, даже бензин продают только по спецразрешениям чиновникам, полиции и так далее. И если у местных жителей и были какие-то запасы, то иностранцам приходится выживать с трудом. А русские здесь – самая большая группа иностранцев», – подчеркивает Анастасия Грицай.

Она отметила, что русскоязычные граждане пытаются помогать друг другу, обмениваются информацией, поддерживают, если есть возможность.

«Например, в конце прошлой недели один наш знакомый в пять утра сумел выехать в районный центр на рынок и привез фрукты – папайю, апельсины, груши. А потом разместил на странице русскоязычного сообщества информацию – и бесплатно раздал фрукты нашим женщинам с детьми», – рассказала Грицай. – «Он молодец. Но это – капля в море».

Проблемы с гостиницами

«Нас выселили из гостиницы с двумя детьми, как только закончилась оплаченная путевка. Мы пытались объяснить, что не можем улететь, нет самолетов. Но нас не слушали. Разместились у знакомых пока. Что делать дальше, не знаем. Ждем, что нас все-же вывезут», – рассказала Валентина. (Имя изменено по ее просьбе).

Однако есть и случаи, когда местные жители помогают туристам, оказавшимся в сложном положении.

«Конечно, как и везде это зависит от того, на кого попадешь, но большинство гоанцев – нормальные люди. Мы посещаем Гоа каждый год уже 11 лет и всегда были в хороших отношениях с местными. Мы снимаем дом у гоанских жителей, и они нам теперь помогают, приносят еду, поддерживают. Но уже сами остаются без продуктов. Знаю, что в других штатах нет таких проблем с продуктами. В Гоа вообще происходит что-то странное, а ведь это туристический штат!» – рассказывает россиянин Петр. (Имя изменено).

У туристов пропали авиационные билеты. Кто-то летел до Гоа через Нью-Дели. «Аэрофлот» предложил поменять рейс на другие даты, либо вернуть средства. Также проблема заключается в том – как добраться до аэропорта, даже если будут вывозные рейсы.

«Таксистам запрещено работать. Кроме этого не понятно какой пакет документов нужно иметь при себе для беспрепятственного трансфера и где его брать. Теперь в штат ввели военную полицию, и в связи с этим местные жители вообще боятся нас возить. Говорят, что возможна конфискация автомобиля», – рассказывает Петр.

«Главное – не стоит паниковать», – уверен Виталий Гринюк. Он с друзьями организовал для россиян в Гоа центр goa-help.ru, который действует уже 10 лет. Этот центр помогает в случае, если пропали документы или кто-то заболел.

«Нам оказывают поддержку многие, плотно общаемся с представителем по Гоа от генконсульства России в Мумбаи. Нас многие знают. В чрезвычайных ситуациях наш центр работает бесплатно. А сейчас как раз такая ситуация», – говорит Виталий.

«Паника до добра не доведет. Но эта паника среди россиян в Гоа вызвана простой причиной – отсутствием хоть какой-то внятной информации. Даже местные жители не знают, когда откроются магазины, как и когда начнут доставляться продукты и товары первой необходимости», – говорит собеседник агентства.

В подобном положении оказались граждане многих стран. Им пытаются помочь консульства, посольства, в том числе российское генконсульство. «Но самое основное – дайте российским гражданам информацию, как и когда их будут вывозить. И это должна сделать российская сторона. Будут ли это вывозные борта МЧС или самолеты авиакомпаний, как будут вывозить и на каких условиях», – отмечает Виталий.

Авиакомпания «Россия» планировала 30 марта рейс из Гоа. Но он перенесен. При этом неясно, как добраться до аэропорта Даболим, да и билеты по 65 тыс. рублей для людей, у многих из которых закончились деньги, очень дороги.

Комментарий генконсульства России

Генеральное консульство России в Мумбаи обратилось к индийским властям с просьбой оказать содействие в доставке в аэропорт пассажиров вывозного рейса авиакомпании «Россия» из Гоа в Москву, который назначен на 31 марта. Этот авиарейс планировался на 30 марта, но затем был перенесен.

«Получили от них [властей Гоа] твердое заверение, что трансфером займется полиция в соответствии с поданным авиакомпанией списком пассажиров, приобретших билеты на данный рейс. Генконсульство направило индийским властям предварительный список, полученный из компании «Библио-Глобус», выполняющей рейс FV 5672 совместно с АК «Россия», – говорится в сообщении генконсульства.

Дипломатическое ведомство также разместило на своем сайте информацию для тех, кто испытывает нехватку продуктов.

«Принимая во внимание сложившуюся ситуацию и сложности с приобретением продуктов питания, генеральное консульство провело переговоры с властями штата Гоа и получило подтверждение их готовности оказывать помощь в доставке продуктов российским гражданам по направленным от генконсульства спискам», – сообщили в дипведомстве. Генконсульство отметило, что необходимо заполнить соответствующую форму прямо на сайте.

<https://tass.ru/obschestvo/8113287>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200330/1569349349.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.30.03; НА СЕЙШЕЛЬСКИХ ОСТРОВАХ ОСТАЮТСЯ ПОРЯДКА 150 РОССИЙСКИХ ТУРИСТОВ

Порядка 150 российских туристов в настоящее время остаются на Сейшельских островах, их планируется вывезти в Россию к 1 апреля, сообщил РИА Новости заведующий консульским отделом посольства РФ на Сейшелах Александр Рязанцев.

«Сейчас ведется работа с местными органами власти, **Росавиацией**, с центральным аппаратом МИД РФ. Ориентировочно, дата уже прозвучала, это 1 апреля. Мы стремимся к этой дате, списки уже готовы, отправлены в Москву и уже отправлены из центрального аппарата МИД РФ в **Росавиацию**, поэтому мы находимся в максимальной готовности», – сказал дипломат.

Он отметил, что некоторые россияне смогли поменять билеты и вернуться на родину 27 марта.

«Сейчас осталось где-то 150 человек», – уточнил заведующий консульским отделом посольства РФ.

<https://ria.ru/20200330/1569348131.html>

ТАСС; 2020.30.03; ПАССАЖИРОВ «ПОБЕДЫ» МОГУТ ВЕРНУТЬ ИЗ ТУРЦИИ ДРУГИМИ АВИАКОМПАНИЯМИ

Пассажиры лоукостера «Победа», который сегодня принял решение отменить два вывозных рейса из турецкой Анталы в Москву, могут быть перевезены другими авиакомпаниями. Об этом ТАСС сообщил источник, близкий к авиакомпании.

По его словам, ранее **Росавиация** установила квоту: вернуть в РФ из-за границы можно не более 500 человек в день и только в Шереметьево. «Мизерную квоту в 500 человек выберут базовые авиакомпании. На данный момент в Турции ожидают возвращения в Москву около 400 клиентов «Победы», – сказал собеседник агентства.

В «Победе» факт отмены рейсов подтвердили. «Мы вынуждены отменить два вывозных рейса «Победы» из Анталы в связи с аннулированием **Росавиацией** выданного ранее разрешения», – пояснил журналистам официальный представитель лоукостера. «Для возвращения наших клиентов в Москву мы сделали все необходимое, в том числе направили в **Росавиацию** запрос на выполнение рейса в Шереметьево. Но до сих пор ответ не получен», – добавил он.

С похожей проблемой столкнулись и в S7. «S7 Airlines получила телеграмму [**Росавиации**] об отзыве разрешений на чартеры с 31 марта. В настоящее время в оперативном режиме мы прорабатываем варианты действий», – отметили в компании.

<https://tass.ru/ekonomika/8118479>

<https://tass.ru/ekonomika/8119085>

КАВКАЗ.РЕАЛИИ; 2020.30.03; В АЭРОПОРТУ ГРОЗНОГО

В аэропорту Грозного у вылетающих в Москву чеченцев записывают номера телефонов и делают фотографии документов. Тех, у кого нет прописки в Чечне, спрашивают, в каких числах они прилетели в республику и планируют ли вернуться обратно. Предупреждают, что из-за ситуации с коронавирусом «вернуться пока что будет нельзя», передает корреспондент «Кавказ.Реалии».

Все сотрудники аэропорта и посетители одеты в защитные маски и резиновые перчатки. Без них запрещено не только заходить в аэропорт, но и выходить на улицу или находиться в личном автомобиле.

В аэропорту находятся медики, которые будут досматривать тех, кто прилетел из Москвы. Сейчас вылеты и прилеты из аэропорта Грозного ограничены – летает только один рейс компании «Аэрофлот». Вылет возможен только в Москву.

<https://www.kavkazr.com/a/30517193.html>

ТАСС; 2020.30.03; ИНГУШЕТИЯ С 1 АПРЕЛЯ СОКРАТИТ АВИАРЕЙСЫ В РЕГИОН ДО ОДНОГО В СУТКИ

Власти Ингушетии приняли решение с 1 апреля сократить регулярные рейсы из Москвы в регион до одного в сутки из-за угрозы распространения коронавируса, сообщил ТАСС директор аэропорта Ингушетии «Магас» Магомед Цуров.

«С 1 апреля авиасообщение с Ингушетией будет ограничено до одного ежедневного рейса в Москву и обратно. Данное решение принято в целях усиления мер по предупреждению завоза и распространения коронавирусной инфекции в регион и защиты населения республики», – сказал Цуров.

Ранее в аэропорту Магас выполнялись три ежедневных регулярных авиарейса в Москву авиакомпаниями «Аэрофлот», Utair и «Победа». 29 марта Цуров сообщил ТАСС о сокращении регулярных рейсов Москва – Магас – Москва до двух, также с 27 марта аэропорт Ингушетии принимал перенаправленные рейсы Москва – Грозный авиакомпании Utair, которые с 30 марта приземляются в точке назначения в Грозном.

<https://tass.ru/ekonomika/8116763>

ИНТЕРФАКС; 2020.30.03; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА ИРКУТСКА СНИЗИЛСЯ НА 15% ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА

Аэропорт Иркутска отмечает падение пассажиропотока из-за угрозы коронавируса и прогнозирует дальнейшее снижение в ближайшее время.

Всего с 1 по 26 марта в аэропорту Иркутска обслужено 136,2 тыс. человек, в том числе 105,095 тыс. пассажиров внутренних линий (на 1,8% ниже данных такого же периода прошлого года), 31,105 тыс. пассажиров международных линий (снижение на 42,4%).

Пресс-служба аэропорта отмечает, что авиакомпании сокращают количество рейсов из областного центра в столицу. С ежедневного направления Иркутск-Москва уходит «Победа», которая ранее объявила о прекращении всех полётов по России с 1 апреля по 31 мая.

«Снижает количество вылетов и «Аэрофлот». До настоящего момента авиакомпания выполняла по 4 рейса из Иркутска в Москву в день. С 29 марта по 6 апреля отменены в общей сложности 15 рейсов, в этот период «Аэрофлот» будет выполнять по 2 рейса из Иркутска в Москву в день», – говорится в сообщении.

Изменения, как поясняется, вызваны низкой загрузкой: самолеты, рассчитанные на 160 мест, летают с 50-60 пассажирами на борту.

Авиакомпания S7, как уточняет аэропорт, планировала ввести дополнительную частоту Иркутск-Москва с 24 апреля, но, по последним данным, полеты в этом направлении начнутся не раньше 30 апреля.

На ту же тему:

<https://baikal.mk.ru/social/2020/03/30/izza-koronavirusa-v-irkutskom-aeroportu-na-154-snizilsya-potok-passazhirov.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.30.03; НА КАМЧАТКЕ РАССМАТРИВАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ ЗАКРЫТИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ

Губернатор Камчатского края Владимир Илюхин дал поручение региональному штабу по предупреждению распространения коронавирусной инфекции оценить возможность закрытия авиасообщения с полуостровом, сообщает пресс-служба краевого правительства. Ранее на change.org была опубликована петиция с обращением к губернатору Камчатки с просьбой прекратить авиационное сообщение между Камчатским краем и другими субъектами страны.

«Получил обращение по поводу прекращения сообщения с материком. Знаю, что некоторые камчатцы выступают в поддержку этого предложения. Я уже дал поручение в рамках регионального штаба оценить все за и против, а также саму возможность принятия такой меры», – приводит пресс-служба слова Илюхина.

Глава региона подчеркнул, что принятое решение по данному вопросу будет озвучено в ближайшее время.

<https://ria.ru/20200330/1569339003.html>

РБК УФА; АЛЬФИЯ КУТЛУЕВА; 2020.30.03; АЭРОПОРТ УФЫ ПЕРЕШЕЛ НА ЛЕТНИЙ ГРАФИК С СОКРАЩЕННОЙ ПРОГРАММОЙ ПОЛЕТОВ

Международные рейсы полностью исключены, полеты по России сократились почти вдвое.

Полетная программа аэропорта «Уфа» сократилась на внутренних направлениях на 40%, международные рейсы исключены в полном объеме. Количество обслуженных пассажиров снизилось по сравнению с первой декадой марта прошлого года на 60%, сообщили в пресс-службе авиаузла.

Переход на летнее расписание-2020 состоялся в условиях регулярной отмены рейсов в связи с карантинными мероприятиями, призванными не допустить распространение коронавирусной инфекции.

Так, с апреля и до конца мая авиакомпания «Победа» полностью прекратила полеты, отменив рейсы из Уфы в Москву, Санкт-Петербург и Сочи. Об отмене ряда рейсов в Москву, запланированных в апреле, сообщают авиакомпании «Аэрофлот», Utair, Nordwind, Red Wings.

Авиакомпания «Россия» отменила некоторые апрельские рейсы в Сочи и Санкт-Петербург. Также в апреле частично отменены рейсы в северную столицу авиакомпании Smartavia.

Российский лоукостер «Азимут» снизил частоту полетов из Уфы в Ростов-на-Дону, отменив вылеты по пятницам. Также частично отменены рейсы авиакомпании Utair в Казань, Екатеринбург, Волгоград и Сургут.

«Международный аэропорт «Уфа» предупреждает о возможных изменениях в расписании. При выезде в аэропорт просим уточнять информацию о своих рейсах на сайте аэропорта или в авиакомпании», – отметили в пресс-службе воздушной гавани.

Как сообщал ранее РБК Уфа, наряду с федеральной господдержкой власти Башкирии разработали региональный пакет антикризисных мер для самых пострадавших из-за пандемии коронавируса отраслей экономики.

<https://ufa.rbc.ru/ufa/30/03/2020/5e81e7789a7947bad2637b76>

На ту же тему:

<http://www.bashinform.ru/news/1431982-iz-za-sokrashcheniya-poletov-aeroport-ufy-prizyvaet-passazhirov-proveryat-svoi-reysy-zaranee/?yn>

<https://www.kommersant.ru/doc/4308588>

ИНТЕРФАКС; 2020.30.03; АЭРОПОРТ ЧЕБОКСАР ПРИОСТАНОВИТ РАБОТУ С 1 АПРЕЛЯ ИЗ-ЗА УХОДА ПЕРЕВОЗЧИКОВ

В аэропорту города Чебоксары приостанавливается выполнение авиарейсов с 1 апреля. Пресс-служба администрации главы Чувашии сообщает, что исполняющий обязанности министра транспорта и дорожного хозяйства республики Владимир Осипов на совещании в понедельник напомнил, что авиакомпания «Победа» приняла решение с 1 апреля 2020 года временно остановить выполнение регулярных рейсов по всем направлениям маршрутной сети. Ранее на прошлой неделе прекратила полеты в Москву из Чебоксар авиакомпания «Северный ветер»(Nordwind).

«Создается ситуация полного прекращения перевозок пассажиров воздушным транспортом. В первую очередь, это создаст неудобства пассажирам, которые регулярно пользуются воздушным транспортом. Во-вторых, прекращение авиарейсов поставит под угрозу деятельность оператора аэропорта – ООО «Международный аэропорт Чебоксары» (МАЧ), который реализует масштабный проект по реконструкции аэропортового комплекса», – приводятся в сообщении слова и.о. министра.

В целях сохранения перевозок через аэропорт города ведомство направило соответствующее обращение в пять авиакомпаний. При этом спрос на авиабилеты у жителей и гостей республики снизился на 40-45%.

В пресс-релизе сообщается, что в случае невозобновления авиaperевозок ООО «МАЧ» планирует с начала апреля отправить персонал в вынужденный простой с сохранением части оклада.

В связи с этим **Минтранс** Чувашии предложил в качестве антикризисных мер рассмотреть вопрос о приостановке или отсрочке действия договора аренды имущества аэропорта до возобновления регулярных рейсов. Такая поддержка будет оказываться при условии, что ООО «МАЧ» продолжит реализацию инвестпроекта по реконструкции аэропортового комплекса. Данное предложение и другие меры по урегулированию сложившейся ситуации на текущей неделе обсудят на отдельном совещании врио главы Чувашии Олега Николаева со всеми заинтересованными лицами.

Как сообщалось, с 1 апреля до 31 мая 2020 года «Победа» приостанавливает операционную деятельность. Это позволит «сосредоточить ресурсы на антикризисной программе и подготовке к возобновлению полетов», заявляли в компании.

Сообщалось также, что Nordwind выполняла из аэропорта Чебоксар один ежедневный рейс в Москву («Шереметьево»), авиакомпания «Победа» – два ежедневных рейса. Кроме того, трижды в неделю «Победа» летала из Чебоксар в Санкт-Петербург.

С сентября 2016 года оператором аэродрома Чебоксар является ООО «Международный аэропорт Чебоксары», входящее в группу «Аэрофьюэлз». ООО взяло в аренду аэропорт на 25 лет, при этом договор предполагает обязательное инвестирование собственных средств арендатора в реконструкцию арендуемого имущества, проведение капитального и текущего ремонта. Реконструкции аэровокзального комплекса Чебоксар оценивалась в 550 млн рублей, работы планировалось завершить в 2021 году.

ГТРК ЧУВАШИЯ; 2020.30.03; ЧЕБОКСАРСКОМУ АЭРОПОРТУ В ВЫНУЖДЕННОМ ОТПУСКЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ЗАНЯТЬСЯ РЕКОНСТРУКЦИЕЙ

Россия полностью закрыла международное авиасообщение, резко сократилось и число рейсов внутри страны. Временно закрыты и воздушные ворота столицы Чувашии.

Ряд перевозчиков, поддерживавших авиасообщение между Чебоксарами и Москвой, в ближайший месяц не возобновят рейсы. Это не самым лучшим образом отразится на работе нашего аэропорта, который сейчас приступил к масштабной реконструкции. Тем не менее, республиканский **Минтранс** надеется возобновить авиасообщение.

- В целях сохранения перевозок через аэропорт города Чебоксары **Минтранс**ом Чувашии направлены письма в 5 авиакомпаний: «Сибирь», «Ют Эйр», «Руслайн», «Уральские авиалинии», «Ямал», «Аэрофлот». Ответы должны поступить в ближайшие 2 дня, – поведает и.о. министра транспорта и дорожного хозяйства ЧР Владимир Осипов.

Пассажиропоток в целом также сократился, более чем на 40%, поэтому в республиканском **Минтрансе** активно рассматривают предложения от авиакомпаний, имеющих в своем парке небольшие самолеты. В случае, если ответ от авиакомпаний будет отрицательным, аэропорт, скорее всего, уйдет на каникулы. Но и этот фактор в нашей ситуации можно рассматривать как «положительный» и приступить к реконструкции, подчеркнул руководитель региона.

- Может быть, надо принять то предложение, когда аэропорт уходит в отпуск, и мы с вами за это время реализуем мероприятия по реконструкции и развитию аэропорта, -предложил врио Главы Чувашии Олег Николаев.

<https://chgtrk.ru/novosti/transport/cheboksarskomu-aeroportu-v-vynujdenom-otpuske-predlozili-zanyatsya-rekonstrukciey/>

РИА НОВОСТИ; 2020.31.03; ПРИБЫВАЮЩИХ В ХАБАРОВСК ИЗ МОСКВЫ ПЛАНИРУЮТ ОТПРАВЛЯТЬ НА КАРАНТИН

Власти Хабаровского края прорабатывают вопрос об отправке на карантин по коронавирусу граждан, прилетающих в Хабаровск из Москвы, сообщили журналистам в пресс-службе правительства Хабаровского края во вторник.

«Решается вопрос об отправке на карантин всех прибывающих из Москвы. Механизм сейчас прорабатывается», – сообщил представитель пресс-службы.

Он также отметил, что властями края принято решение оставлять на карантин в обсерваторе в Хабаровске жителей северных районов края, прибывающих из-за границы. Сейчас в Хабаровске на карантине находятся 19 жителей отдаленных районов.

Ранее сообщалось, что отправка туристических групп из Хабаровска за границу приостановлена. Самолеты только привозят туристов, которые ранее отправились в зарубежные поездки. Так, в минувшую субботу в Хабаровск прибыли 4 рейса из Таиланда с 1,6 тысячи человек. Туристов также привозят из Вьетнама. Все они обязаны пройти 14-дневный домашний карантин.

Согласно онлайн-табло аэропорта, полеты между Москвой и Хабаровском выполняют авиакомпании «Аэрофлот» и «Россия». Ежедневно в Хабаровск прилетают три рейса из Москвы.

<https://ria.ru/20200331/1569377370.html>

ТАСС; 2020.30.03; АВТОПЕРЕВОЗЧИКИ ВЫСТУПАЮТ ЗА СНИЖЕНИЕ ПЛАТЫ ЗА «ПЛАТОН» НА 50% НА ФОНЕ КОРОНАВИРУСА

Снижение размера платежей за «Платон» на 50% стало бы эффективной мерой в качестве господдержки российских грузоперевозчиков в связи с ситуацией с коронавирусом. Такое мнение высказал вице-президент Российского автотранспортного союза Валерий Алексеев во время онлайн-конференции «Преодоление COVID-19 индустрией транспорта».

«Все перевозчики (были опрошены АСМАП и Союз транспортников России – прим. ТАСС) за то, чтобы на время кризиса отменить платежи, или хотя бы в два раза снизить «Платон». Это существенная мера в поддержку перевозчиков... Снять затратную часть перевозчиков на время кризиса. Вице-премьер сказал, что нам «Платон» нужен, мы не будем его отменять в связи с тем, что он мониторит движение транспортных средств. Как

раз бы половины хватило на оплату по контракту «РТ-Инвест» (оператор «Платона» – прим. ТАСС) для осуществления этих необходимых функций, которые в данный момент выполняются системой «Платон», – отметил он.

При этом он напомнил, что эффективными мерами господдержки грузоперевозчиков на фоне ситуации с коронавирусом также является мораторий на транспортный налог и реструктуризация лизинговых платежей для транспортных компаний. «Мы эту меру испытали в период 2008 года, она дала эффект», – уточнил Алексеев.

Ранее Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) и Союз транспортников России направили в правительство совместное письмо с просьбой рассмотреть пакет мер поддержки автомобильных перевозчиков, в том числе приостановку «Платона». Кабмин в свою очередь решил не приостанавливать работу госсистемы, при этом продлив срок службы бортовых устройств, с которых оплачивается проезд, на три месяца с возможностью пролонгации.

О системе «Платон»

Система «Платон», по которой взимается плата за передвижение большегрузных автомобилей, действует с ноября 2015 года. Она призвана компенсировать вред, причиняемый большегрузами дорогам федерального значения. Собранные средства поступают в федеральный бюджет, откуда направляются на ремонт, содержание дорожного полотна и развитие транспортной инфраструктуры.

Сейчас в системе зарегистрировано более 556 тыс. перевозчиков. Сборы за время работы системы достигли 100 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/8116627>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2020.31.03; ТЕХОСМОТРУ ДОБАВЯТ СРОК; РЕФОРМА ДИАГНОСТИКИ ТРАНСПОРТА ОТКЛАДЫВАЕТСЯ

Начало глобальной реформы техосмотра, которая должна положить конец продаже диагностических карт, может быть перенесено.

Минэкономразвития обсуждает этот вопрос с заинтересованными министерствами и ведомствами, связывая отсрочку со снижением нагрузки на бизнес из-за пандемии коронавируса. Российский союз автостраховщиков предлагал ввести мораторий на нововведения еще в прошлом году. Но связано это с неготовностью подзаконных актов и дефицитом пунктов техосмотра.

В общем, если отсрочка будет принята, то многие автовладельцы вздохнут с облегчением. О том, что Минэкономразвития прорабатывает возможность переноса сроков вступления в силу поправок в закон о техосмотре в связи с усложнением экономической ситуации и распространением коронавируса, сообщает «Коммерсант» со ссылкой на пресс-службу ведомства.

Напомним, что эти поправки предполагают оформление диагностических карт только в электронном виде. Кроме того, они вводят обязательное фотографирование автомобиля до, в процессе и после проверки.

Фотографии с указанием координат места съемки также будут вноситься в единую автоматизированную информационную систему ЕАИС ТО.

Также устанавливаются новые требования к оборудованию пунктов техосмотра. А еще устанавливается пропускная способность таких пунктов. Таким образом, пункт не сможет выдать больше диагностических карт, чем способен пропустить через себя автомобилей.

Кроме того, перед тем как аккредитовать оператора, представитель Российского союза автостраховщиков должен будет лично посетить и проверить все его пункты. А так как переаккредитовывать надо всех операторов, то времени и денег это потребует массу. Между тем большинство необходимых для работы по новым правилам нормативных

актов до сих пор не приняты. Хотя изначально планировалось, что они должны быть приняты до 1 апреля.

Именно поэтому еще в прошлом году Российский союз автостраховщиков предлагал отложить вступление в силу поправок на год. Нормативных актов нет, операторы техосмотра не знают, как и что им переоборудовать, переоборудование требует времени и денег. А тарифы на техосмотр пока и вовсе никто менять не собирается. Они установлены Федеральной антимонопольной службой. И проектов по их изменению еще никто никуда не вносил.

Как отметил заместитель исполнительного директора РСА Сергей Ефремов, сейчас стоимость техосмотра устанавливают регионы. В разных регионах она составляет от 300 до 1000 рублей. Например, в Дагестане техосмотр стоит 305 рублей. Этих денег не хватает, чтобы содержать ту технику, которая есть сейчас, и платить зарплаты экспертам, а новые вложения операторы не потянут. Понятно, что если вводить эти требования, стоимость техосмотра надо увеличивать, а это – социальный вопрос.

Подсчет пропускной способности покажет, что ныне действующих пунктов ТО в регионах не хватает. Значит, их потребуется развивать. Но при нынешней ценовой политике реализация дополнительных требований приведет к тому, что желающих заниматься техосмотром не останется.

Это может привести к тому, что в регионах диагностическая карта станет дефицитом. И транспорт просто не сможет выехать на дороги, не нарушив закон.

<https://rg.ru/2020/03/30/reforma-diagnostiki-transporta-otkladyvaetsia.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.31.03; РАЗРЯДИТЬ ОСТАНОВКУ; АВТОПЕРЕВОЗЧИКИ ПРОСЯТ СОКРАТИТЬ КОЛИЧЕСТВО РЕЙСОВ

Пассажиропоток на городских, пригородных и междугородних автобусных маршрутах снизился на 50%, сообщили «РГ» в Российском автотранспортном союзе. Перевозчики просят увеличить интервал движения транспорта, чтобы снизить издержки и предотвратить закрытие автопредприятий.

Спрос на городские и междугородние автоперевозки упал из-за распространения коронавирусной инфекции и нерабочей недели, начавшейся с 30 апреля. «Сейчас выполняется работа, за которую нет оплаты, но есть затраты. Перевозчики обязаны выполнять перевозки, вне зависимости от пассажиропотока, так как маршруты и количество автобусов по расписанию согласовано», – говорит вице-президент Российского автотранспортного союза Валерий Алексеев.

Закljučают контракты на перевозку пассажиров региональные и муниципальные власти. Хорошо еще, что в Москве 70% оплаты по контрактам идет за то, что автобус прошел определенный маршрут, а не количество перевезенных пассажиров, отмечает Алексеев. В регионах ситуация совсем сложная, так как платят за перевезенных пассажиров, количество которых было рассчитано теоретически.

Особенно ощутима потеря льготных категорий пассажиров – пенсионеров, школьников, студентов. Вузы и школы закрыты для посещения, а льготные проездные пенсионерам заблокированы. Прекратились и выплаты за льготников.

Если увеличить интервалы движения, сократить количество автобусов на маршруте, можно будет сэкономить на топливе, отчасти на оплате труда водителей, диспетчеров и другого обслуживающего персонала, считают транспортники. Они предлагают обратиться к региональным властям с предложением заключить дополнительные соглашения к контрактам.

Для метрополитена сокращение интервалов движения вряд ли даст ощутимую экономию, добавляет президент Московского транспортного союза Юрий Свешников.

Пассажиropoтoк упал на 30%, но охрана, кассиры, уборщики, электромонтеры и другие специалисты все равно работают, а экономия на электроэнергии несущественная.

Подточить стабильность автоперевозчиков могут также лизинговые платежи. Они могут достигать 300 тысяч рублей в месяц за новые большие автобусы, говорит Свешников. «Нужно гарантировать лизинговым компаниям на уровне правительства, что они потом получат деньги, но сейчас нужно перенести платежи примерно на полгода», – считает он. Кроме того, по мнению транспортников, могли бы помочь «налоговые каникулы», то есть фактически перенос налоговых платежей.

Предложения поддерживает **минтранс**, говорит Алексеев. В министерстве на вопрос «Российской газеты» о возможных мерах поддержки отрасли на момент сдачи материала не ответили.

«Сейчас городское и пригородное сообщение в регионах переводят в режим выходного дня, интервалы движения уже увеличены, и этого пока достаточно», – считает председатель Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов.

<https://rg.ru/2020/03/30/avtoperevozhniki-prosiat-sokratit-kolichestvo-rejsov.html>

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2020.31.03; ТАКСИСТАМ ОСТАНОВИЛИ СЧЕТЧИК; ВЫПЛАТЫ В «ЯНДЕКС.ТАКСИ» СНИЗИЛИСЬ

Таксисты жалуются на снижение гарантированных выплат от «Яндекс.Такси». На фоне мер, принимаемых властями для борьбы с распространением коронавируса, спрос на поездки падает, поэтому агрегаторы готовятся перепрофилировать освободившихся водителей на доставку продуктов. При этом уже летом на рынке такси ожидается пополнение кадров из оставшихся без работы менеджеров.

«Яндекс.Такси» снизил размер гарантированных выплат водителям, рассказал “Ъ” партнер этого агрегатора в Краснодаре. По его словам, таксист за 30 поездок в 16-часовую смену получал 5,4 тыс. руб., а с 27 марта – 4,7 тыс. руб. О снижении выплат с 27 марта написали еще несколько водителей из разных городов в сообществе таксистов на сайте Рikabu. В одном из регионов за 35 поездок водители стали получать от «Яндeкса» 5,25 тыс. руб. вместо прежних 7,27 тыс. руб., утверждает один из них.

Агрегаторы перечисляют таксистам гарантированные выплаты в зависимости от количества заказов и региона, чтобы стимулировать их работать с конкретной платформой.

Условия в каждом городе разные и могут меняться, говорит PR-директор «Яндекс.Такси» Владимир Исаев. «Сегодня мы наблюдаем значительные изменения структуры поездок, поэтому только в ближайший месяц планируем направить более 500 млн руб. на поддержку партнеров и стимулирование роста заказов», – обещает он.

«Ситимобил» (входит в СП Сбербанкa и Mail.ru Group) тоже «оптимизирует» гарантированные доплаты на фоне снижения спроса на услугу, подтверждает представитель компании. В отдельные дни в Москве агрегатор фиксировал снижение спроса на поездки более чем на 30% и прогнозирует дальнейший спад.

Карантин и внеплановые выходные внесли существенные коррективы в дорожный трафик «Яндекс.Такси», «Ситимобил» и Gett и раньше меняли размер гарантированных выплат, причем в сторону повышения тоже, говорит председатель профсоюза водителей такси «Возрождение» Андрей Кудинов: «Это делалось, чтобы привлекать водителей. Сейчас в этом нет нужды». На понижение выплат повлияло падение спроса на услуги такси, говорит председатель Общественного совета по развитию такси в регионах Ирина Зарипова: только в столице он снизился на 40%. По подсчетам ГК «Везет», в Перми, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Волгограде, Саратове и Воронеже спрос 25 марта снизился на 20% в сравнении с 4 марта. В Москве и Санкт-Петербурге активность упала

на 30%, хотя поездки в дневные часы сократились не так драматично – такси является наименее контактным общественным транспортом, отмечает представитель ГК «Везет». Новым источником дохода таксистов может стать доставка товаров.

«Планируем инвестировать в развитие этого направления. Оно может также стать драйвером заказов такси», – говорит Владимир Исаев. ГК «Везет» уже организовала доставку на юге страны и ведет переговоры с несколькими продуктовыми и лекарственными ритейлерами для организации бесконтактной доставки населению и планирует «пилот» в нескольких городах. Доставка через «Везет» в городах, где она работает, стоит 200 руб. Сервис доставки прорабатывает и «Ситимобил». «Теоретически такой сервис мог бы загрузить водителей и дать им возможность зарабатывать на фоне снижения спроса со стороны пассажиров», – полагают в компании.

По словам Ирины Зариповой, таксисты и таксопарки в таких условиях нуждаются в снижении или отсрочке платежей по лизингу или аренде помещений, уже «прорабатывается ряд мер». Особенно с учетом того, что уже в июне на рынке, по ее мнению, произойдет «вброс кадров», поскольку многие менеджеры среднего звена останутся без работы. «Мы смотрим на это как на угрозу. Если законопроект о такси не будет оперативно рассмотрен, на рынке может быть избыток нелегалов, работающих без необходимых документов», – предупреждает госпожа Зарипова.

Глава комитета по развитию транспортного обслуживания пассажирских перевозок Московской ТПП Богдан Коношенко считает, что необходимо повысить спрос на сами услуги такси, а агрегаторам – снизить комиссию с заказа для водителей, рассуждает он. В то же время «без помощи государства вряд ли удастся обойтись: власти могут субсидировать, например, затраты на дезинфекцию автомобилей».

<https://www.kommersant.ru/doc/4308978>

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2020.30.03; ЕВРОПЕЙСКИЙ БЕНЗИН ПРИЕДЕТ В РОССИЮ; РЫНОК МОЖЕТ ЗАЛИТЬ ИМПОРТНЫМ ТОПЛИВОМ

Российский топливный рынок может вернуться в 1990-е годы, начав импорт бензина из-за рубежа. Сейчас бензин в Европе намного дешевле, чем в России, из-за упавших цен на нефть. В то же время российские нефтекомпании не могут снизить цену внутри страны, так как выплачивают в бюджет отчисления по демпферу. Эксперты считают, что демпфер не был рассчитан на столь низкие цены и нуждается в корректировке, хотя это и приведет к снижению доходов бюджета. Но в Минфине сказали “Ъ”, что сейчас такой вариант не рассматривается.

Российский топливный рынок может оказаться под давлением импортного бензина, в основном из Европы. Первым о возможности подобного сценария написало Reuters. По оценкам агентства, бензин из России стоит дороже импортной альтернативы по меньшей мере на 6–8 тыс. руб. за тонну. При этом бензины на бирже СПбМТСБ продолжают дешеветь: стоимость АИ-92 и АИ-95 снизилась 30 марта на 3% и 4%, до 41,5 тыс. руб. и 43 тыс. руб. за тонну соответственно. При этом, по расчетам Reuters, с учетом ввозной пошлины в 5%, текущего курса рубля, акциза и НДС импортный бензин в европейской части РФ будет стоить 37 тыс. руб. за тонну.

Еще более опасным для рынка станет возможный импорт из Белоруссии, после того как местные НПЗ будут загружены российской беспошлинной нефтью.

В российских нефтекомпаниях и Минэнерго не ответили “Ъ”.

Причина проблемы – в демпферной составляющей обратного акциза на нефть. Демпфер был придуман, чтобы сглаживать влияние колебаний цены на нефть на стоимость топлива в РФ: при высоких ценах на нефть бюджет компенсировал нефтяникам потери от продажи топлива внутри страны по сравнению с экспортом, а при низких ценах, как сейчас, наоборот, нефтяники платят в бюджет. Эти налоговые издержки нефтекомпаний

закладывают в будущие цены для потребителей, за счет чего и возникает премия для импорта, согласен Сергей Ежов из VYGON Consulting.

По его мнению, если правительство не примет срочных мер, импорт неизбежен. В текущих котировках премия от поставок на внутренний рынок импортного бензина превышает 15 тыс. руб. за тонну, по дизтопливу – до 10 тыс. руб. на тонну. А поскольку величина демпфера, согласно формуле, никак не зависит от текущих цен внутреннего рынка, то если нефтекомпании решат снизить цены, чтобы быть более конкурентными, то лишь увеличат свои убытки, замечает эксперт. Сергей Ежов подчеркивает, что демпфер был рассчитан на другой диапазон цен на нефть и должен быть скорректирован. Однако в Минфине “Ъ” заявили, что сейчас не рассматривают корректировку демпфера.

Источники “Ъ” отмечают, что корректировка демпфера – болезненная тема, так как приведет к сокращению доходов бюджета, которых в текущих условиях и так мало.

Более вероятным они считают введение заградительной пошлины на импорт топлива. О том же говорят источники Reuters.

Ситуация выглядит фантастической – такое наблюдалось лишь в далекие 1990-е годы, когда в России не хватало бензина собственного производства, отмечает Иван Хомутов из «Петромаркета». Хотя экономически импорт топлива становится безусловно выгодным, эксперт видит ряд препятствий. Так, если в европейской части РФ есть существенные логистические ограничения на импорт топлива, то в азиатской части такой инфраструктуры практически нет. Возможен завоз топлива железнодорожным транспортом из Финляндии, Прибалтики, Китая. Но это еще нужно организовать, причем с нуля – схем завоза продуктов из Европы в больших объемах не практиковалось уже много лет. Наиболее реалистичным в этом смысле выглядит вариант ввоза продуктов с НПЗ Белоруссии, согласен Иван Хомутов. «Естественно, это очень плохой сценарий для российских НПЗ – они и так потеряют рынок из-за гарантированного снижения спроса на бензин в апреле–мае, так еще и столкнутся с неожиданной конкуренцией за российский рынок с зарубежными игроками», – заключает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4308909>

КОММЕРСАНТЪ ВОРОНЕЖ; АНДРЕЙ ПРАХ; 2020.30.03; ВЛАСТИ БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ХОТЯТ ОТСЛЕЖИВАТЬ ПРИЕЗЖАЮЩИХ В РЕГИОН МОСКВИЧЕЙ

Губернатор Белгородской области Евгений Савченко поручил региональному совету безопасности и главам муниципалитетов организовать внутренний учет и контроль граждан, приезжающих из Москвы и Московской области к родственникам и друзьям. Глава региона считает эти меры необходимыми для борьбы с распространением коронавируса COVID-19.

«Мы не можем этого запретить, но держать на контроле всех этих граждан надо, в том числе и с помощью Роспотребнадзора. Мы не должны повторить печальный опыт Италии, когда из зараженного севера Италии народ выехал к родне на юг, и теперь вся Италия полыхает», – заявил господин Савченко.

Впрочем, как именно организовать этот процесс, в правительстве региона пока не знают. «Губернатор озвучил предложение, теперь ответственные чиновники должны оценить возможность его реализации, в том числе техническую», – пояснили в пресс-службе правительства региона.

Ранее секретарь регионального совбеза предложил с 30 марта приостановить межмуниципальное автобусное сообщение с соседними Курской и Воронежской областями. Однако позже в правительстве региона уточнили, что этот вопрос пока только «рассматривался»: «Данное решение может быть принято только на уровне правительства РФ, поскольку регулирование межсубъектных автобусных маршрутов находится в

ведении **Минтранса**. До особого распоряжения межрегиональные автобусы будут курсировать в обычном режиме».

По последним данным, в Белгородской области подтверждено пять случаев заболевания COVID-19 и один случай выздоровления. В обсерваторе находятся 33 человека, еще 21 – в инфекционных стационарах.

<https://www.kommersant.ru/doc/4308982>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СЕРГЕЙ ВИННИК; 2020.03; ЗА СУТКИ ПОТОК МАШИН ЧЕРЕЗ КРЫМСКИЙ МОСТ СОКРАТИЛСЯ В 2,5 РАЗА

Количество машин, пересекающих Керченский пролив по Крымскому мосту за сутки сократилось в 2,5 раза. Эти данные на заседании оперативного штаба по предупреждению распространения коронавирусной инфекции привела заместитель председателя Совета министров Крыма Юлия Жукова.

По ее сведениям, за прошедшие сутки в сторону Керчи по мосту проехало 3771 машина, включая 35 автобусов. В обратном направлении мостом воспользовались 3109 автомобилей.

- Машинопоток по мосту уменьшился в 2,5 раза, – сообщила Жукова. – Тем не менее движение продолжается.

Вице-премьер также отметила, что на железной дороге пассажиры начали возвращать билеты. За последние сутки билеты на поезда сдали 96 человек. В это же время **Минтранс** Крыма продолжил проверку автоперевозчиков муниципального и междугороднего сообщения в республике, а также пригородных электропоездов и такси. Массовых нарушений проверяющие не нашли, однако в двух случаях таксисты и в двух случаях водители автобусов были без масок, а у одного из водителей муниципальных автобусов отсутствовали дезинфицирующие средства.

<https://rg.ru/2020/03/30/reg-ufo/za-sutki-potok-mashin-cherez-krymskij-most-sokratilsia-v-25-raza.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.30.03; В ВОЛГОГРАДЕ И ВОЛЖСКОМ ОСТАНОВИЛИ ДВИЖЕНИЕ ТРАМВАЕВ И АВТОБУСОВ

Движение всего общественного транспорта в Волгограде и Волжском, включая автобусы, электротранспорт и речные трамвайчики, приостановлено до 5 апреля, кроме того на этот период не будут работать межмуниципальные маршруты, сообщает оперативный штаб Волгоградской области в своем официальном Telegram-канале.

С 16 марта в Волгоградской области введен режим повышенной готовности из-за ситуации с коронавирусной инфекцией, в регионе, по данным облздрави на 30 марта, четыре подтвержденных случая коронавирусной инфекции, одна из больных – 15-летняя девочка из города Волжский. Все заболевшие вернулись из-за границы. С 28 марта по 5 апреля в области не работают торговые точки, кафе, салоны красоты, не проводятся развлекательные и массовые мероприятия.

По информации администрации региона, в целях профилактики заболевания с 1 по 5 апреля жителям области рекомендуют находиться на самоизоляции, на этот период между Волгоградом и муниципалитетами региона приостанавливается движение общественного транспорта, в самом областном центре и Волжском – втором по величине городе региона – также не будет ходить общественный транспорт.

«В Волгограде и Волжском приостанавливается движение общественного городского электротранспорта (включая электрички), автобусов и маршруток. Временно закроют движение для речных трамвайчиков», – сообщает штаб. Отмечается, что специальные маршруты будут действовать в утренние и вечерние часы для работников предприятий и учреждений, которые не работают в дистанционном режиме.

<https://ria.ru/20200330/1569368226.html>

RNS; 2020.30.03; В СЕВАСТОПОЛЕ ПРИОСТАНОВИЛИ МЕЖДУГОРОДНЕЕ АВТОБУСНОЕ СООБЩЕНИЕ ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА

Власти Севастополя временно приостанавливают междугородние автобусные маршруты из-за распространения нового коронавируса, сообщает пресс-служба правительства региона.

«Приостанавливается прием и отправка автобусов междугороднего и межсубъектового сообщения на автовокзалах и автостанциях Севастополя. Отметим, что данная мера временная и будет действовать предварительно одну неделю, с возможностью продления», – говорится в сообщении.

Кроме того, в городе с 31 марта устанавливается особый режим работы автобусов и катеров: с 6:00 до 10:00 и с 16:00 до 23:00. Работа троллейбусов будет приостановлена, 16 троллейбусных маршрутов полностью продублируются одним или несколькими автобусными маршрутами.

<https://rns.online/transport/V-Sevastopole-priostanovili-mezhdugorodnee-avtobusnoe-soobschenie-iz-za-koronavirusa-2020-03-30/>

ТАСС; 2020.30.03; БЕЛОЗЕРОВА ПОПРОСИЛИ УСТАНОВИТЬ МАКСИМАЛЬНЫЕ СКИДКИ НА ПЕРЕВОЗКУ ПРОДУКТОВ ПИТАНИЯ

Ассоциация операторов рефрижераторного подвижного состава (АСОРПС) обратилась к генеральному директору «Российских железных дорог» (РЖД) Олегу Белозерову с просьбой установить максимальные скидки на перевозку продуктов питания в условиях распространения новой коронавирусной инфекции, следует из письма президента ассоциации Михаила Синева на имя главы холдинга (текст письма есть в распоряжении ТАСС).

«...просим вас в срочном порядке установить максимально возможные скидки на тариф железнодорожных перевозок продовольственных грузов в изотермических (в том числе рефрижераторных) контейнерах и вагонах по всей сети российских железных дорог во внутреннем и импортном сообщении, без гарантированных объемов перевозок», – говорится в письме.

Скидки предлагается установить для обеспечения бесперебойной и ритмичной доставки продуктов питания в условиях распространения нового коронавируса. В письме президента АСОРПС отмечается, что железнодорожный транспорт в условиях пандемии имеет существенное преимущество – это наиболее бесконтактный способ доставки грузов, если оценивать его с точки зрения количества персонала на тонну груза.

«РЖД уделяет максимальное внимание перевозкам продуктов питания, перевозимых во всех типах подвижного состава. Принимаемые меры касаются технологии перевозки и ценовых параметров. Так, со стороны РЖД организованы перевозки в рамках услуги «Зерновой экспресс», перевозка рыбы по расписанию в рамках услуги «Грузовой экспресс», – сообщили ТАСС в пресс-службе холдинга.

В РЖД напомнили, что сформировали и направили в Федеральную антимонопольную службу России предложения по сближению тарифных условий на перевозки грузов в различных типах контейнеров. На данный момент действуют скидки в размере 30,1% и 20,4% на перевозки продовольственных грузов между городами-миллионниками, скидка 41% – на перевозки плодоовощной продукции. «Компания занимает проактивную позицию и готова рассматривать предложения рынка по формированию ценовых решений», – заверили в РЖД.

Второе письмо от имени Синева направлено премьер-министру РФ Михаилу Мишустину (текст письма также есть в распоряжении ТАСС), в нем президент АСОРПС отмечает необходимость обеспечить непрерывную и недорогую доставку рыбопродукции, добываемой на Дальнем Востоке, в западные регионы РФ. «Это можно реализовать через инструменты тарифных коридоров (до 50% от текущего уровня) и/или сближения тарифов

на рефрижераторные контейнеры с универсальными контейнерами. Это также позволит переориентировать часть потоков качественных белковых продуктов с экспорта в Китай и другие страны Юго-Восточной Азии», – пишет Синев. Кроме того, предлагается снять введенные в 2019 году ограничения на импорт косточковых и цитрусовых плодов из Китая в Россию, а также снизить тарифы на экспортные и импортные перевозки через сухопутные пограничные переходы и порт Владивосток.

<https://tass.ru/ekonomika/8113819>

ИНТЕРФАКС; 2020.30.03; РЖД ВВОДЯТ ОГРАНИЧЕНИЯ РАБОТЫ РЕСТОРАНОВ В ПОЕЗДАХ ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ

ОАО «РЖД» ввело временные изменения по обслуживанию пассажиров в вагонах-ресторанах поездов дальнего следования.

«Во исполнение предписания главного государственного санитарного врача по железнодорожному транспорту Российской Федерации от 29 марта 2020 года и в целях предупреждения распространения новой коронавирусной инфекции вводятся временные изменения в работу вагонов-ресторанов поездов, курсирующих в составе поездов дальнего следования и вагонов-быстро высокоскоростных поездов «Сапсан», – говорится в сообщении РЖД.

«Вагоны-рестораны и вагоны-быстро будут временно закрыты для посещения, но продолжат приготовление горячих блюд для индивидуальной доставки пассажирам на их места в вагонах. Чтобы заказать блюда из меню вагона-ресторана, пассажирам необходимо обратиться к проводнику», – сообщили РЖД.

«Также, согласно предписанию, в вагонах поездов дальнего следования будет прекращена продажа всех непродовольственных товаров. К покупке останутся доступны только товары первой необходимости, к которым относятся дезинфицирующие средства, влажные и сухие салфетки, дорожные наборы, наборы для душа», – говорится в сообщении.

Пассажиры также могут воспользоваться услугой доставки еды к вагонам поездов дальнего следования АО «ФПК» (пассажирская «дочка» РЖД). Услуга доставки еды к вагонам поездов доступна для пассажиров, отправляющихся с вокзалов столицы, а также с Московского вокзала Санкт-Петербурга. Оформить доставку еды к поезду можно при покупке билета на официальном сайте РЖД, а также в «Личном кабинете» в дополнение к ранее купленному проездному документу, напоминают в РЖД.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/RZHD-zakroyut-vagoni-restorani-v-poezdah--2020-03-30/>

RNS; 2020.30.03; РЖД В МАРТЕ ЗАФИКСИРОВАЛИ РОСТ ПЕРЕВОЗОК ПРОДУКТОВ ПО РОССИИ

РЖД в марте значительно увеличили перевозки продуктов питания по внутрироссийским маршрутам по сравнению с показателями февраля, сообщила компания.

«РЖД» отмечает в марте рост объемов отправления социально значимых грузов по внутрироссийским маршрутам. За 29 дней марта отмечен рост погрузки макарон и макаронных изделий – 19,9 тыс. тонн (+13% к февралю 2020 г.), мяса домашнего скота – 11,8 тыс. тонн (+4,8%), мяса птицы – 11,6 тыс. тонн (рост в 1,5 раза), сливочного масла – 946 тонн (рост в 1,9 раза), сухого молока – 1,9 тыс. тонн (+7,8%), сгущенного молока – более 1 тыс. тонн (рост в два раза), подсолнечного масла – 204,8 тыс. тонн (+15,4%)», – говорится в сообщении РЖД.

Рост отправок овощных и фруктовых консервов составил 36,3% – было погружено 10,7 тыс. тонн и 1,5 тыс. тонн консервов соответственно.

На Северо-Кавказской железной на прошлой неделе дороге была запущена перевозка скоропортящихся грузов ускоренными контейнерными поездами. С предприятий

агротруппы «Ресурс», специализирующей на птицеводстве, из Невинномыска (Ставропольский край) в Краснодар было направлено 20 вагонов продукции.

«Транспортировка товаров между регионами осуществляется практически со скоростью пассажирского поезда», – сообщили в РЖД.

В холдинге также отметили оперативное взаимодействие с компанией «Макфа» – производителем макаронных изделий и муки. В марте со станций Курган и Шагол будет отправлено свыше 10 тыс. тонн готовой продукции этой компании.

<https://rns.online/transport/RZHD-v-marte-zafiksirovali-rost-perevozok-produktov-po-Rossii----2020-03-30/>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/8114917>

<https://tass.ru/ekonomika/8115461>

ТАСС; 2020.30.03; РАЗМЕТКА О СОБЛЮДЕНИИ ДИСТАНЦИИ ПОЯВИТСЯ НА ВОКЗАЛАХ И Ж/Д СТАНЦИЯХ В ПОДМОСКОВЬЕ

Специальная разметка о соблюдении дистанции появится на железнодорожных станциях и вокзалах Московской области. Об этом в понедельник сообщила пресс-служба Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры региона.

«На ж/д станциях и вокзалах в Подмоскovie нанесут разметку о соблюдении дистанции. Начали с Октябрьского направления, где нанесли разметку на Ленинградском вокзале. Желтые полосы появятся и на других станциях», – говорится в сообщении.

В министерстве призвали жителей и гостей региона соблюдать безопасную дистанцию в 1,5-2 м в общественных местах.

<https://tass.ru/moskovskaya-oblast/8115979>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; БАРШЕВ ВЛАДИМИР; 2020.30.03; ЖАЛУЙТЕСЬ НА ЗНАКИ

Михаил Черников: Ограничение скорости – это последняя мера обеспечения безопасности, когда инженерные решения не работают

МВД России вышло с инициативой к заинтересованным федеральным органам исполнительной власти о наделении Госавтоинспекции новыми полномочиями. Если эти предложения будут поддержаны, то у дорожных полицейских прибавятся новые обязанности. А именно согласование схем и проектов организации дорожного движения. До сих пор эти документы составлялись без их участия и каждый владелец дорог творил, что хотел. В результате появлялись необоснованные ничем ограничения, ловушки для водителей, а порой и просто опасные места, в которых регулярно происходили аварии.

Кроме того, в России заработал национальный проект «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», который ставит целью к 2024 г. снизить смертность от ДТП в 3,5 раза. То есть социальный риск от ДТП на дорогах России должен не превышать 4 погибших на 100 тысяч населения. Увы, но для достижения этого некоторые владельцы не нашли ничего более умного, как снижение скорости. А это не единственный и далеко не самый эффективный способ сокращения смертности на дорогах. Об этом корреспонденту «РГ» рассказал начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России генерал-лейтенант полиции Михаил Черников.

Михаил Юрьевич, сейчас постоянно говорится о том, что надо повышать скоростной режим, если дороги это позволяют. В то же время на деле мы видим, что на дорогах все больше появляется знаков, которые ограничивают скорость. Причем возмущение вызывают участки, где 3 полосы для движения в одном направлении, есть отбойник, нет пешеходных переходов и перекрестков, а ограничение, в лучшем случае 60 км/ч. Бывает меньше. Может ли Госавтоинспекция на это повлиять?

МИХАИЛ ЧЕРНИКОВ: Сейчас, к сожалению, выбор скоростного режима устанавливают местные власти, которые являются владельцами дорог. Мы можем применить меры, только если знак не соответствует ГОСТу или установлен с нарушением действующих нормативов. Например, его не видно, он скрыт столбом или деревьями. Или его ветром свернуло. Или он не на той высоте установлен. Но скорость на дороге ограничивает ее владелец, и на это Госавтоинспекция сейчас оперативно повлиять не может. А по идее мы должны наводить порядок и при бессмысленных снижениях скоростного режима. В таких случаях, если видно, что категория дороги, ее обустройство и состояние соответствуют по условиям безопасности для движения со скоростью 80 или 100 км/ч, а там стоят знаки 40 км/ч, то, конечно, надо принимать меры. Но если мы видим, что знак стоит по ГОСТу, а условия движения не соответствуют реальной ситуации, то мы можем только предложить владельцам дорог выполнить мероприятия по изменению ситуации. А то, что владелец дороги решил, что на этом участке должна быть такая скорость, это его право. Но чтобы таких ограничений избежать, нам необходимы полномочия по согласованию схем и проектов организации дорожного движения. Тогда мы сможем поставить вопрос, почему на дороге категории 1А, которая рассчитана для скорости 150 км/ч, вы снижаете скорость до 40 км/ч? И, кстати, с учетом ранее накопленного опыта работы владельцам дорог такое согласование только пойдет на пользу.

В чем же польза для владельца дороги? Поставил камеру за таким знаком – получил денег. А если ее не снижать?

МИХАИЛ ЧЕРНИКОВ: Любая установка дорожного знака требует разработки проекта организации дорожного движения, в котором этот знак будет указан. Сейчас мы не можем влиять на организацию дорожного движения в процессе подготовки документов. Только постфактум. Кто-то сделал проект, организовал движение, мы видим, что реализовано это с нарушениями и создает аварийно-опасный участок, и выносим предписания. Эти предписания не исполняются, и мы направляем дела в суд, а он уже наказывает собственника дороги. Но почему так происходит? Потому что все конкурсные процедуры проведены, деньги потрачены и движение организовано. А после нашего предписания, чтобы все исправить, надо начинать все сначала.

И все это время неправильно, а то и опасно организованное движение продолжает действовать. Водители штрафуются, а иногда и бьются?

МИХАИЛ ЧЕРНИКОВ: Когда люди бьются, проблема с организацией движения решается быстро, но дело не в этом. Ошибок в такой организации можно было избежать еще на стадии разработки проекта, и это и нам удобно, и местным властям выгодно. Неслучайно региональные органы власти уже сейчас включают региональные подразделения Госавтоинспекции в список тех, кто согласует такие проекты. Перечень организаций, участвующих в процессе согласования проектов, на региональном и местном уровнях устанавливается нормативно-правовым актом органа исполнительной власти субъекта.

Практически 50 процентов регионов включили в этот перечень МВД в лице подразделений Госавтоинспекции. То есть получилось так, что ГИБДД по факту не имея законодательно закрепленных полномочий, уже участвует в этих процессах. То есть запрос на наше мнение в этой сфере есть.

Понятно, чтобы потом не переделывать уже организованное движение...

МИХАИЛ ЧЕРНИКОВ: Да, в половине субъектов наши сотрудники в согласовании участвуют, но если это будет законодательно определено, то и те регионы, которые не привлекают наших сотрудников по своим соображениям, будут обязаны с нами согласовывать свои проекты. Мы вышли с инициативой о наделении Госавтоинспекции полномочиями участвовать в рассмотрении проектов и схем организации дорожного движения, мы надеемся, что при разработке соответствующего законопроекта наши предложения будут учтены.

У нас же раньше так и было?

МИХАИЛ ЧЕРНИКОВ: Да, мы возвращаемся к системе, которая была 10 лет назад. До того, как с нас эти полномочия были сняты. Тогда **минтранс** стал официальным органом федеральной власти, который определяет государственную политику в области организации дорожного движения. Предполагалось, что владельцы дорог и органы управления дорожным хозяйством в целом возьмут это на себя. Но с тех пор, за исключением крупных городов, таких как Москва, Санкт-Петербург, Екатеринбург, где созданы Центры организации дорожного движения, которые профессионально этим занимаются, никто эту проблему в свои руки не взял. Самое бедственное положение на муниципальных дорогах. Если у федералов есть кадровый потенциал и финансы, то у муниципальных органов организация дорожного движения осуществляется по остаточному принципу. В муниципалитетах такие отделы состоят из двух – трех человек, на которых возложены обязанности по транспортному обслуживанию населения, связи и, по остаточному принципу, организации дорожного движения. Власть на местном уровне не берет этот функционал, ниша не заполнена, поэтому мы и предложили вернуться к прежнему порядку. Мы видим, что задачи не решаются, а это негативным образом отражается на уровне защищенности граждан. Организация движения пешеходов, светофорные объекты сейчас фактически остались без надзора и без хозяина.

А специалистов для этого хватает?

МИХАИЛ ЧЕРНИКОВ: У нас каждый экипаж ДПС, заступая на маршрут патрулирования обязан проверить наличие дорожных знаков и разметки в соответствии с утвержденной схемой дислокации. И если они этой схеме не соответствуют, то принять необходимые меры. Такая работа ведется постоянно.

Что касается согласования проектов организации дорожного движения, то мы будем перепрофилировать наших сотрудников под эти новые задачи. Если раньше эти должности занимали специалисты, имеющие техническое образование, то сейчас у нас в структуре больше юристов. Наш кадровый аппарат внес соответствующие изменения, поэтому появилась возможность брать на работу людей не только с высшим юридическим образованием, но и с высшим техническим. Теперь мы сможем оперативно обеспечить качественное рассмотрение этой документации путем повышения квалификации наших сотрудников.

Сроки согласования не затянутся?

МИХАИЛ ЧЕРНИКОВ: Полагаю, что эти сроки необходимо четко прописать в законодательстве. Дать всем участникам этого процесса 30-дневный срок. Если заключение в течение этого времени не получено, то проект считается согласованным. Это общий порядок для всех ведомств и организаций, участвующих в согласовании.

А при ремонтных работах проекты готовятся? Возьмем, например, МКАД. Ремонтные работы идут в одной полосе, но там стоит знак ограничения 40 км/ч. Мало того что его из остальных полос не видно, так еще и камера потом стоит и штрафы выписывает всем, кто проехал без помех, но с соблюдением общего скоростного режима на МКАД.

МИХАИЛ ЧЕРНИКОВ: Мы про это и говорим. Зачем на всех 5 полосах снижать скорость? Достаточно ее снизить на одной полосе, а не на всем сечении дороги. А здесь стоит комплекс фотовидеофиксации, который считывает номера и штампует штрафы. Если бы на протяжении 10 лет таких фактов не происходило, то мы бы и не выступали с подобной инициативой. Отдельные лица считают, что чем больше знаков, тем лучше организация движения, а это далеко не так. Можно организовать движение вообще без знаков, просто путем изменения траектории движения транспортных средств. Та же самая круговая развязка позволяет решить несколько задач: пересечение перекрестка, снижение скоростного режима и безопасность пешеходов. Ведь скорость снижается, и можно безопасно перейти дорогу. Есть масса инженерных решений. То есть работа должна будет заключаться не только в проверке на соответствие ГОСТ, но и поиске оптимальных инженерных решений для обеспечения безопасности. При должной организации

движения даже в местах производства дорожных работ возможно обойтись без существенного ограничения скорости. Есть знаки, ограничивающие скорость по полосам. Есть знаки со светоиндикацией. Хорошее освещение и обеспечение плавного перестроения сделают свое дело.

То есть можно сделать так, чтоб водитель проехал до места безопасно и без штрафов, даже если он не будет заниматься только тем, что выискивает очередное ограничение скорости?

МИХАИЛ ЧЕРНИКОВ: : Я полагаю, что введение ограничения скоростного режима должно быть крайней, исключительной и зачастую только временной мерой. Применять ее можно только тогда, когда все инженерные меры не дали результатов, причем такое решение должно сопровождаться профессиональной разъяснительной работой. То есть сначала необходимо дорогу привести в нормативное состояние. При этом мы подразумеваем не только ровность дорожного полотна и отсутствие дефектов, но и строительство тротуаров и пешеходных дорожек, установку освещения, искусственных неровностей, барьерных ограждений, разделяющих транспортные потоки встречных направлений, светофоров на пешеходных переходах на многополосных дорогах, а также систем фотовидеофиксации, которые следят за существующим скоростным режимом. Если все это не дает положительного результата, то есть сокращения аварийности, как крайнюю меру можно применять снижение скоростного режима. А искусственное занижение скорости на дорогах в хорошем, нормативном состоянии – недопустимо.

Но водители довольно часто сейчас сталкиваются именно с такими искусственными занижениями скорости. Что им делать?

МИХАИЛ ЧЕРНИКОВ: У нас часто социально-активные граждане обращают внимание на неправильные знаки. Но мы призываем к тому, чтобы все водители стали такими социально-активными. Сейчас, если они увидели, что знаки повреждены, развернуты, их не видно с дороги, то надо обратиться в подразделение Госавтоинспекции, чтобы были приняты надзорные меры реагирования. Если, по их мнению, знаки где-то установлены с нарушениями или вовсе вводят лишнее ограничения необходимо направлять обращения в организацию, которая осуществляет содержание данного участка дороги либо ее владельцу. Тогда будут приняты меры реагирования. Когда Госавтоинспекция будет давать оценку схемам организации дорожного движения, мы исключим бессмысленные ограничения скорости.

Материал подготовлен в рамках реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения» национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**».

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; 2020.30.03; ВЛАДИСЛАВ КУЛИКОВ; 2020.30.03; ЛИХАЧ ПЕРВОЙ СВЕЖЕСТИ; МИНЮСТ НЕ СТАЛ ПОВЫШАТЬ СРОК ДАВНОСТИ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ-НАРУШИТЕЛЕЙ

В ходе доработки проекта нового КоАП было принято решение не увеличивать сроки давности по статьям, где сегодня срок давности составляет 2- 3 месяца. Об этом сообщили в министерстве юстиции.

Как поясняют эксперты, это значит, что прежние сроки давности останутся для таких нарушений, как превышение скоростного режима, нечитаемый регистрационный номер транспортного средства или оставление места ДТП.

Конкретный срок зависит от того, кем именно рассматривается дело. Если решение принимается должностными лицами, например, инспекторами ГИБДД, срок давности составляет два месяца. Если дело рассматривается судом, срок давности – три месяца.

На практике нередко возникают ситуации, что разбирательство затягивается и сроки давности сгорают. Например, либо ГАИ, либо суд на начальном этапе допустили какую-то ошибку, привлекая гражданина к ответственности. Когда вышестоящая инстанция

обнаруживает процессуальную недоработку, решения отменяются, и дело отправляется на новое рассмотрение. Но часто бывает, что рассматривать уже поздно, так как сроки давности вышли и водитель уже не подлежит наказанию. Это не значит, что он не виноват. Однако правила есть правила, те, кто наказывает, должны их соблюдать в точности до запятой.

Напомним, сейчас готовится проект нового КоАП. Министерство юстиции провело общественное обсуждение документа, а сейчас представило сводный отчет по оценке регулирующего воздействия.

Как сообщили в ведомстве, по результатам общественного обсуждения в Минюст России поступило около 200 писем, содержащих замечания и предложения по проектам нового КоАП и Процессуального кодекса по делам об административных правонарушениях.

«В настоящее время указанные замечания и предложения прорабатываются на предмет их возможного учета», рассказывают в министерстве юстиции.

При этом представители ведомства особо заострили внимание на вопросе сроков давности.

«Одновременно обращаем внимание на то, что при доработке нового КоАП не будут увеличены сроки давности привлечения к административной ответственности по тем составам административных правонарушений, по которым в настоящее время эти сроки составляют два месяца (при рассмотрении дела об административном правонарушении органом, должностным лицом) и 3 месяца (при рассмотрении дела об административном правонарушении судом)», сообщили в Минюсте.

Помимо этого законопроект дополнен положением о том, что федеральные законы о внесении изменений в новый КоАП и Процессуальный кодекс об административных правонарушениях вступают в силу не ранее чем по истечении трех месяцев со дня их официального опубликования, за исключением случаев, когда иное прямо указано в федеральном законе.

<https://rg.ru/2020/03/30/miniust-otkazalsia-ot-planov-povysit-srok-davnosti-dlia-voditelej-narushitelej.html>

ТАСС; 2020.30.03; КАРЕЛИЯ ПОЛУЧИТ ПОЧТИ 6,5 МЛРД РУБЛЕЙ ДО 2024 ГОДА НА РЕМОНТ 86 МОСТОВ

Заявку Карелии на ремонт 86 мостов по новой федеральной программе, направленной на ремонт искусственных сооружений на дорогах, одобрили. До 2024 года республика получит почти 6,5 млрд рублей на восстановительные работы, сообщили в понедельник в пресс-службе регионального правительства.

«В период 2020-2024 годов Карелии предусмотрены средства федерального бюджета в размере почти 6,5 млрд рублей. Мы должны быть готовы максимально эффективно реализовать эту программу», – цитирует пресс-служба главу Карелии Артура Парфенчикова.

Министерству по дорожному хозяйству, транспорту и связи региона в ближайшее время предстоит сформировать список мостов, которые нуждаются в ремонте в первую очередь. Как сообщалось, в заявку попали деревянные и железобетонные переправы, построенные в 1960-е годы и находящиеся в неудовлетворительном состоянии.

Кроме того, власти республики планируют направить заявку в федеральный центр на дополнительное финансирование национального проекта «**Безопасные и качественные автодороги**» в размере 800 млн рублей. Деньги пойдут на продолжение ремонта на дорогах в Петрозаводске, а также на региональной трассе Олонец – Питкяранта – Леппясилта, уточнил министр транспорта Карелии Сергей Щебекин.

Министерство транспорта России совместно с правительством РФ разработало программу реконструкции, капитального ремонта и ремонта аварийных и предаварийных мостов и других искусственных сооружений, которые находятся на дорогах

регионального и местного значения. Карелия заняла 11 место среди участников программы по объемам предстоящих работ.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/karelia-polucit-pocti-65-mlrd-rublej-do-2024-goda-na-remont-86-mostov>

РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО; 2020.30.03; ГУМРФ ПРИЗНАН ЛУЧШЕЙ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ОТРАСЛИ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Экспертная комиссия Федерального агентства морского и речного транспорта подвела итоги ежегодного конкурса «Лидер отрасли» за 2019 год. ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова одержал победу в номинации «Лучшая образовательная организация в области транспортной безопасности». Университет также получил специальный Диплом учебного заведения отрасли среди образовательных организаций, сообщает пресс-служба вуза.

Подготовка специалистов по обеспечению транспортной безопасности проводится ГУМРФ на базе входящего в его состав Института дополнительного профессионального образования (ДПО) и является широко востребованным направлением обучения. Курсы проводятся в учебном центре ДПО специалистов водного транспорта Института по всем 8 категориям специалистов, определенным в соответствии с Ф3-16 «О транспортной безопасности» и Распоряжением **Росморречфлота** № АП-295-р от 12.08.2015 г. Рабочие программы разработаны в университете на основе типовых программ, утвержденных приказом **Минтранса** России от 08.09.2015 г. № 243. Подготовка проводится как в режиме очного обучения, так и с применением дистанционных образовательных технологий.

Дистанционное обучение по программам транспортной безопасности – одна из ключевых особенностей подготовки в Институте ДПО. Оно позволяет клиентам экономить на накладных расходах по командированию специалистов, а также обеспечивать освоение компетенций в комфортном темпе с учетом индивидуальных особенностей восприятия материала курса каждым слушателем.

Церемония награждения победителей конкурса «Лидер отрасли» состоялась 27 марта на итоговом заседании Коллегии Федерального агентства морского и речного транспорта и Общественного совета при **Росморречфлоте**. Итоги конкурса были оглашены в рамках заседания, проведенного в режиме видеоконференцсвязи. Вымпелы победителей и дипломы номинантов будут отправлены организациям-участникам в установленном порядке.

Конкурс «Лидер отрасли» учрежден в 2013 году в целях эффективного выполнения социально-экономических задач, направленных на популяризацию достижений и повышение престижа отрасли морского и речного транспорта. Проводится среди подведомственных **Росморречфлоту** организаций, а также российских коммерческих компаний морского и речного транспорта в соответствии с утвержденным Положением.

Экспертная комиссия Федерального агентства морского и речного транспорта подвела итоги ежегодного конкурса «Лидер отрасли» за 2019 год. ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова одержал победу в номинации «Лучшая образовательная организация в области транспортной безопасности». Университет также получил специальный Диплом учебного заведения отрасли среди образовательных организаций, сообщает пресс-служба вуза.

Подготовка специалистов по обеспечению транспортной безопасности проводится ГУМРФ на базе входящего в его состав Института дополнительного профессионального образования (ДПО) и является широко востребованным направлением обучения. Курсы проводятся в учебном центре ДПО специалистов водного транспорта Института по всем 8 категориям специалистов, определенным в соответствии с Ф3-16 «О транспортной безопасности» и Распоряжением **Росморречфлота** № АП-295-р от 12.08.2015 г. Рабочие программы разработаны в университете на основе типовых программ, утвержденных

приказом Минтранса России от 08.09.2015 г. № 243. Подготовка проводится как в режиме очного обучения, так и с применением дистанционных образовательных технологий.

Дистанционное обучение по программам транспортной безопасности – одна из ключевых особенностей подготовки в Институте ДПО. Оно позволяет клиентам экономить на накладных расходах по командированию специалистов, а также обеспечивать освоение компетенций в комфортном темпе с учетом индивидуальных особенностей восприятия материала курса каждым слушателем.

Церемония награждения победителей конкурса «Лидер отрасли» состоялась 27 марта на итоговом заседании Коллегии Федерального агентства морского и речного транспорта и Общественного совета при **Росморречфлоте**.

Итоги конкурса были оглашены в рамках заседания, проведенного в режиме видеоконференцсвязи. Вымпелы победителей и дипломы номинантов будут отправлены организациям-участникам в установленном порядке.

Конкурс «Лидер отрасли» учрежден в 2013 году в целях эффективного выполнения социально-экономических задач, направленных на популяризацию достижений и повышение престижа отрасли морского и речного транспорта. Проводится среди подведомственных **Росморречфлоту** организаций, а также российских коммерческих компаний морского и речного транспорта в соответствии с утвержденным Положением.

<http://rus-shipping.ru/ru/prof/news/?id=40074>

ИНТЕРФАКС; 2020.30.03; ГПБ ДОВЕЛ ФИНАНСИРОВАНИЕ КОНЦЕССИОНЕРА СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА В НОВОСИБИРСКЕ ДО 9 МЛРД РУБЛЕЙ

Газпромбанк (МОЕХ: GZPR) (ГПБ) и концессионер строительства платного четвертого моста через реку Обь в Новосибирске – ООО «Сибирская концессионная компания» (СКК, входит в группу «ВИС») подписали кредитное соглашение о финансировании капитальных затрат, сообщили пресс-службы компаний.

«Размер открытой кредитной линии составляет 6,5 млрд рублей, а общий лимит заемных средств, привлекаемых для реализации проекта, превышает 9 млрд рублей», – говорится в сообщении группы «ВИС».

В компании добавили, что первый транш финансирования на сумму более 1 млрд рублей был получен 27 марта.

В сентябре 2019 года ГПБ открыл для СКК кредитные линии на общую сумму 2,4 млрд рублей на финансирование операционной деятельности и затрат по уплате НДС, а также предоставил банковские гарантии возмещения НДС. В качестве обеспечения по кредитным линиям банк получил в залог 100% в уставном капитале СКК. Срок обременения – до 25 декабря 2028 года.

В декабре 2017 года Минстрой Новосибирской области и ООО «Сибирская концессионная компания» заключили концессионное соглашение о строительстве и эксплуатации на платной основе автомобильного моста через Обь. По данным ГПБ, общая стоимость проекта составляет 37 млрд рублей, из средств федерального бюджета финансируется 26,2 млрд рублей (в качестве капитального гранта), остальное – внебюджетное финансирование за счет средств концессионера и банковских кредитов.

Планируется, что четвертый мост через Обь соединит Южную площадь на правом берегу с площадью Труда на левом. Проект также предполагает строительство транспортных развязок на обоих берегах для подключения моста к дорожной сети города, строительство тоннелей под железнодорожными путями. Мост обеспечит выходы на федеральные трассы «Байкал», «Сибирь» и «Чуйский тракт».

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИНА ЛЕДЯЕВА; 2020.30.03; В АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАКРЫЛИ РЯД ЛЕДОВЫХ ПЕРЕПРАВ

В Архангельской области в связи с ситуацией на реках закрыли проезд по ряду ледовых переправ.

Как сообщает дорожное агентство Архангельской области «Архавтодор», перестали работать переправы через Северную Двину в Красноборске, Верхней Тойме, Двинском Березнике, Ныколе, Хаврогорах, Копачево, Усть-Пинеге, Хорьково, а также на протоках Богоявленка и Курополка в селе Ломоносово.

На пути в село в Карпогоры закрылась ледовая дорога через реку Пинега в Верхней Паленьге и Ясном. Нельзя проехать на машине и реку Курья на участке автодороги Исакогорка – Новодвинск – Холмогоры. В Красноборском районе в связи с затоплением закрыт участок автодороги Дябрино – аэропорт «Куликово», а в Виноградовском районе нет проезда на 86 километре автодороги Усть-Ваеньга – Осиново – Фалюки.

Знаки, запрещающие проезд, появились и у нескольких низководных мостов: через реку Уфтюга в Красноборском районе, через Верхнюю Тойму в Верхнетоемском, через реки Вага и Кокшеньга в Вельском, а также через Ваймугу в Холмогорском. Мосты закрыты на период паводка.

Еще на ряде ледовых переправ и дорог региона снижена разрешенная грузоподъемность транспорта.

<https://rg.ru/2020/03/30/reg-szfo/v-arhangelskoj-oblasti-zakryli-riad-ledovyh-pereprav.html>

ТАСС; 2020.30.03; В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАКРЫЛИ ВСЕ ЛЕДОВЫЕ ПЕРЕПРАВЫ

Все 16 ледовых переправ в Свердловской области закрыты из-за разрушения льда в связи с теплой погодой, сообщили в понедельник в пресс-службе ГУ МЧС по региону.

«С приходом весны и интенсивным разрушением льда на водоемах Свердловской области ледовые переправы, предназначенные для сообщения между населенными пунктами, стали небезопасными для передвижения людей и техники. Специалистами Государственной инспекции по маломерным судам (ГИМС) принято решение о закрытии всех 16 ледовых переправ, действовавших на Среднем Урале этой зимой», – говорится в сообщении.

В ведомстве отметили, что сотрудники ГИМС зачернили лед и установили запрещающие знаки на местах выезда на переправы. «Переправы действовали на реках Тавда, Пелым, Сосьва и Лозьва», – уточняется в пресс-службе.

<https://tass.ru/ural-news/8115171>

ТАСС; 2020.30.03; ПЕРВЫЙ ТРАНЗИТНЫЙ ПОЕЗД ИЗ ЕВРОПЫ В АЗИЮ В РАМКАХ СЕРВИСА MAERSK ОТПРАВЛЕН ИЗ ПЕТЕРБУРГА

Состоялась первая отправка поезда из Санкт-Петербурга с транзитными грузами из Европы в Азию в рамках регулярного контейнерного сервиса AE19 компании Maersk, следует из ее сообщения.

До настоящего времени данный маршрут работал только в западном направлении из Азии в Европу.

Поезд, включающий транзитные контейнеры с пиломатериалами и химическими грузами из Скандинавии (37 TEU), вышел с терминала АО «Первый Контейнерный Терминал» (ПКТ, входит в группу Global Ports, порт Санкт-Петербург) в направлении на терминал ООО «Восточная Стивидорная Компания» (ВСК, входит в Global Ports, порт Восточный). После прибытия на терминал ВСК контейнеры будут погружены на суда Maersk для доставки получателям в Корею и Японию.

Общее транзитное время контейнеров от портов Северной Европы до портов Кореи и Японии составит 23-32 суток.

Следующая отправка в рамках сервиса из Санкт-Петербурга в порт Восточный состоится 8 апреля, далее она будет осуществляться на двухнедельной основе.

Сервис AE19 был запущен Maersk в августе 2019 года при содействии компаний Модуль и Global Ports для организации доставки международных транзитных грузов между портами Восточный и Санкт-Петербург.

<https://tass.ru/ekonomika/8114637>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.29.03; ТРАНЗИТНЫЕ ПОЕЗДА ПОЙДУТ С ЭЛЕКТРОННЫМИ ПЛОМБАМИ

Транзитные поезда с «санкционной» продукцией пошли через Россию с электронными навигационными пломбами, сообщили в **Ространснадзоре**. Сыр, мороженая рыба, овощи и другая контрабанда из Европы больше не смогут появиться на полках магазинов под видом товаров из сопредельных стран.

Россия ввела продовольственное эмбарго в августе 2014 года в ответ на антироссийские санкции. Путь в страну закрыли мясу, птице, рыбе, молочной продукции, орехам, фруктам и прочей сельхозпродукции из США, стран Евросоюза, а также Канады, Австралии, Норвегии. С тех пор поставщики опробовали самые разные способы поставлять контрабанду на российский рынок, один из них – отправка груза транзитом через Россию. До пункта назначения в Китае, Казахстане или, скажем, Армении такой товар не доезжал, а оседал на российских прилавках. Зачастую незаконными схемами отправляли товар сомнительного качества, который, если что пойдет не так, и потерять не жалко. Теперь эта лазейка закрыта.

Первый поезд с электронными навигационными пломбами отправился транзитом через Россию в Китай со станции Смоленск-Сортировочная. **Ространснадзор** будет контролировать применение устройства на железнодорожном подвижном составе в соответствии с постановлением правительства России.

Пломбы на вагоны навешиваются после того, как железнодорожный состав входит на территорию России. Правильность навешивания пломбы контролирует представитель **Ространснадзора**, он же принимает решение о снятии пломбы, когда вагон покидает территорию страны.

Контроль в пути обеспечивает система ГЛОНАСС. «Мы видим на мониторе, как состав с пломбами едет через всю страну», – рассказывает начальник управления Госжелдорнадзора (структура **Ространснадзора**) Александр Косарев. Детальной информацией о местоположении груза будет обладать также грузоотправитель, перевозчик и таможня.

Система позволяет отслеживать все инциденты с пломбой. Если в пути пропадет сигнал, перевозчик может остановить состав и осмотреть вагон. В случае целостности пломбы, информацию передадут в Госжелдорнадзор и таможню, а там примут решение о необходимости дополнительного осмотра поезда в момент снятия пломбы при выходе поезда с территории России. Сигнал может пропадать из-за неустойчивой связи, поясняет Косарев.

Пока система начала работать в тестовом режиме. Первым грузом под электронной пломбой пошел замороженный лосось из Нидерландов в Китай, уточнили в пресс-службе «Российских железных дорог» (**РЖД**). Еще один тестовый груз в скором времени пойдет по северному транзитному маршруту через Забайкальск.

Система разрабатывается при участии ФТС России, **Ространснадзора**, Минфина, Минэкономразвития, Минсельхоза и **РЖД**. Она позволит более полно использовать транзитно-логистический потенциал страны, увеличить объемы перевозок и повысить прозрачность транзита, отметили в **РЖД**.

<https://rg.ru/2020/03/29/tranzitnye-poezda-pojdut-s-elektronnymi-plombami.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.30.03; НОВАТЭК ВОЗОБНОВИТ ПЕРЕВАЛКУ СПГ ЧЕРЕЗ НОРВЕГИЮ – КОРОНАВИРУС НЕ ДАЕТ НАЧАТЬ ЧЕРЕЗ МУРМАНСК

«НОВАТЭК» (МОЕХ: NVTK) завершил строительство якорных стоянок для осуществления перевалочных операций борт-в-борт в районе острова Кильдин Мурманской области, прокомментировали «Интерфаксу» в пресс-службе компании информацию о планах возобновить перевалку сжиженного природного газа (СПГ) через Норвегию.

«На текущий момент из-за распространения коронавирусной инфекции действуют объективные ограничения на въезд иностранных специалистов, необходимых на этапе запуска перевалочных операций в России. Поэтому временно осуществление перевалок в водах Норвегии является более безопасным и оправданным решением», – подчеркнули в компании.

Согласно информации систем по отслеживанию передвижения судов, из порта Сабетта, где расположен завод «Ямал СПГ» в Норвегию направляется газовоз Vladimir Vize.

В ноябре 2018г «НОВАТЭК» начал осуществлять перевалку борт-в-борт в Норвегии на мощностях компании Tschudi, поскольку завод «Ямал СПГ» был запущен раньше срока, а перевалка из танкеров ледового класса в конвенционные была необходима для сокращения затрат на логистику. Однако в конце года глава компании Леонид Михельсон заявил, что на норвежских партнеров оказывается давление «со стороны западных партнеров». «Ямал СПГ» находится под американскими финансовыми санкциями как дочерняя компания «НОВАТЭКа».

В июне 2019 года компания завершила перевалку СПГ в Норвегии, надеясь начать ее под Мурманском. Примерно в марте 2020 года компания намеревалась начать временную перевалку СПГ в районе острова Кильдин (Мурманск). Постоянную перевалку в районе бухты Ура компания намеревается начать в 2022 году, построив терминал.

ИНТЕРФАКС; 2020.30.03; ПАРОМНОЕ СООБЩЕНИЕ МЕЖДУ КАЛИНИНГРАДСКОЙ И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТЯМИ ФУНКЦИОНИРУЕТ В ПОЛНОМ ОБЪЕМЕ – РОСМОРРЕЧФЛОТ

Паромная линия Усть-Луга – Балтийск стабильно работает в условиях распространения COVID-19 и ограничений на пересечение границ РФ, сообщает пресс-служба Федерального агентства морского и речного транспорта (**Росморречфлот**).

«В условиях ограничения на передвижение физических лиц, пересекающих сухопутные границы России, **Росморречфлот** и ФГУП «Росморпорт» напоминают о сохранении возможности въезда и выезда с территории Калининградской области на основную территорию РФ с использованием морского паромного сообщения», – говорится в пресс-релизе.

Также в нем уточняется, что в настоящее время на паромной линии, соединяющей морские порты Калининград и Усть-Луга, работают два морских парома, операторами которых выступают ООО «БФИ» и ООО «Оборонлогистика». Суда могут перевозить как накатные грузы, так и пассажиров.

ИНТЕРФАКС; 2020.30.03; «КРУЗЕНШТЕРН» ЗАЙДЕТ В ИСПАНИЮ, НО БЕЗ УВОЛЬНЕНИЙ НА БЕРЕГ И ЭКСКУРСИЙ НА БОРТУ

Российский барк «Крузенштерн» совершит заход в Испанию, несмотря на коронавирус, сообщили «Интерфаксу» в Балтийской государственной академии (оператор судна).

«Трансатлантическое плавание «Крузенштерна» проходит в непростых условиях распространения Covid19 по всему миру. И несмотря на то, что Испания является одной из стран, где коронавирус получил большое распространение, барк совершит заход в порт Лас-Пальмас на Канарских островах», – рассказали в БГА.

Заход барка в порт Лас-Пальмас запланирован на 1 апреля. Судно будет стоять на закрытом техническом терминале, где пополнит запасы топлива, продовольствия, питьевой воды бесконтактным с людьми способом. Увольнений курсантов и экипажа на берег и посещения судна не будет.

Это не первый иностранный порт, где экипаж будет противостоять коронавирусу. Так в Южно-Африканской республике стоянка барка в Кейптауне сопровождалась строжайшими мерами по предупреждению возможности заражения экипажа и курсантов. Судно стояло в стерильной зоне, а сход на берег был запрещен. Не проводились на борту барка и официальные мероприятия.

Кругосветное плавание парусников Росрыболовства посвящено 200-летию открытия Антарктиды и 75-летию Великой Победы. С ноября 2019 по декабрь 2020 года барк «Седов» и фрегат «Паллада» осуществят кругосветные плавания, а барк «Крузенштерн» – трансатлантическое плавание.

В настоящее время на борту «Седова» и «Крузенштерна» находятся более 230 курсантов из учебных заведений Росрыболовства из Санкт-Петербурга, Мурманска, Ейска, Астрахани и Петропавловска-Камчатского, Калининграда. Они пройдут на барках часть пути, а затем будут сменены своими товарищами. Всего же на борту парусников пройдут мореходную практику 692 курсанта и 56 юнг.

По пути следования парусники совершат более 40 заходов в порты иностранных государств Северной и Южной Америки, Африки, Европы, Океании. Каждый заход в порт будет сопровождаться культурно-просветительскими мероприятиями. За время плавания трем судам предстоит пройти около 100 тыс. морских миль.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА ЮГА РОССИИ; АЛЕНА ЛАРИНА; 2020.30.03; СУДА ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ЗЕРНА ПОСТРОЯТ В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ

В Усть-Донецке Ростовской области будут выпускать зерновые сухогрузы нового типа. Местное предприятие, еще в прошлом году находившееся в стадии банкротства, нашло инвестора.

В советское время здесь была ремонтно-эксплуатационная база флота, где ремонтировали различные суда, их количество доходило до 100.

В Усть-Донецк ремонтировались корабли грузового, буксирного и несамоходного флота. У завода был док, куда в межнавигационный период заходили суда из Ростовской области и Поволжья, перевозящие грузы по Дону и Волге, а также Азовскому, Черному и Средиземному морям. Они стояли там зимой. Еще недавно в местном доке можно было увидеть даже прогулочные суда «Москва», прибывшие из столицы.

Но донское судоремонтное производство пережило серьезный кризис. Только налогов задолжали до сорока миллионов рублей. Сейчас они погашены инвестором. У дончан появился новый партнер – окская судостроительная компания, где строят сухогрузы и понтонные парки. Есть перспектива, что в Ростовской области будут дооснащать окские суда.

- Ведутся переговоры, чтобы в Нижегородской области собирать каркасы судов, а на нашем предприятии их дооснащать, – рассказал заместитель главы администрации Усть-Донецкого района Олег Коваленко.

Бывшую ремонтно-эксплуатационную базу флота ждет модернизация. Теперь на ней будут не только ремонтировать, но и строить суда.

Судостроителям могут оказать федеральную поддержку. На недавнем заседании Морской коллегии при правительстве РФ обсуждалось развитие отечественного кораблестроения. Ростовская область будет участвовать в программе возрождения российского флота, поэтому надежды на федеральную помощь небеспочвенны.

В Усть-Донецке разработан проект сухогруза нового поколения «Атаман -140» (длина корабля – 142 метра, отсюда такое название). Он имеет существенные преимущества

перед подобными судами, которые раньше строились в нашей стране. Его производство может начаться уже в следующем году.

Это решит проблему дефицита сухогрузов для доставки промышленного сырья в России, например, угля. Новые корабли будут перевозить зерно, а старый флот – уголь.

«Собственники судов не хотят загрязнять их углем, ждут, когда нужно будет везти зерновые. А на карьерах жалуются, что не могут доставить свою продукцию к месту назначения, на грузовиках по дорогам это сделать намного проблематичнее, чем водным транспортом», – комментируют на одной из угольных шахт региона.

Как уточнил Олег Коваленко, «Атаман-140» будет соответствовать требованиям, которые предъявляются к перевозке грузов.

<https://rg.ru/2020/03/31/reg-ufo/suda-dlia-perevozki-zerna-postroiat-v-rostovskoj-oblasti.html>

ТАСС; 2020.30.03; ИНВЕСТИЦИИ В ИНФРАСТРУКТУРУ АЭРОПОРТОВ НА СЕВЕРЕ КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ СОСТАВЯТ 2 МЛРД РУБЛЕЙ

Объем инвестиций в развитие наземной инфраструктуры малых аэропортов на севере Красноярского края составит 2 млрд рублей. Эти средства планируется вложить в 2020-2023 годах, сообщил ТАСС **министр транспорта** края Константин Димитров.

Авиация является единственным круглогодичным средством доставки грузов и людей в районах Крайнего Севера в Красноярском крае.

«В аэропортах Байкит, Ванавара, Диксон, Подкаменная Тунгуска, Северо-Енисейск, Туруханск, Хатанга, которые являются филиалами ФКП «Аэропорты Красноярья», требуется ремонт периметрового ограждения, а также приобретение, монтаж блок-модулей и капитальный ремонт зданий. Для этого требуется порядка двух миллиардов рублей», – сказал Димитров.

По его словам, часть работ запланирована на 2020 год в рамках утвержденной Федеральным агентством воздушного транспорта программы деятельности казенного предприятия. «Дальнейшая модернизация наземной инфраструктуры будет реализована в последующем периоде 2021-2023 гг.», – отметил Димитров.

В 2012 году было создано ФКП «Аэропорты Красноярья», в которое были переданы аэропорты Кодинска, Мотыгино, Северо-Енисейска, Туруханска и Подкаменной Тунгуски. Позднее в его состав были переданы аэропорты Байкита, Ванавары, Диксона, Енисейска, Туры и Хатанги.

<https://tass.ru/ekonomika/8111179>

ИНТЕРФАКС; 2020.30.03; ВС РФ ОТКАЗАЛ РОСАВИАЦИИ В ПЕРЕСМОТРЕ ДЕЛА О ВЗЫСКАНИИ В ПОЛЬЗУ «ШЕРЕМЕТЬЕВО» 21 МЛН РУБ. ЗА ОБСЛУЖИВАНИЕ ГОССТРУКТУР

- Верховный суд (ВС) РФ отказал **Росавиации** в пересмотре решения судов нижестоящих инстанций, удовлетворивших иск АО «Международный аэропорт «Шереметьево» (МАШ) о взыскании 20,6 млн рублей убытков за 2016 год.

Как отмечается в определении суда, размещенном на сайте, «содержание судебных актов свидетельствует о правильном применении норм материального и процессуального права». Оснований для отмены либо изменения судебных актов нет.

Ранее сообщалось, что Арбитражный суд Московского округа 21 ноября 2019 года подтвердил решение судов нижестоящих инстанций о взыскании с **Росавиации** в пользу аэропорта «Шереметьево» 20,6 млн рублей убытков за 2016 год.

МАШ подал иск о солидарном взыскании убытков с **Минтранса РФ** и **Росавиации**, связанных с обслуживанием госслужб.

Представитель МАШ на одном из прошлых заседаний заявила, что взыскиваются денежные средства за 2016 год. Услуги были оказаны авиаотряду на сумму порядка 50 млн рублей, около 29 млн рублей аэропорт уже получил.

Отвечая на вопрос суда, представитель аэропорта сообщила, что денежные средства за аналогичные услуги, оказанные в 2014 году, аэропорт получил в 2015 году в полном объеме. Долг за 2015 год рассматривается в другом процессе.

Представитель **Минтранса** заявил, что позиция ведомства – отказать в иске к министерству и удовлетворить иск в отношении **Росавиации**.

Представитель **Минтранса** отметил, что требование МАШ вытекает из не действующего в настоящее время постановления правительства, которое работало в 2016 году. По его словам, аэропорт оказывал услуги авиаотряду, оплатить их должна была **Росавиация**, которая является распорядителем средств. В данном случае солидарное взыскание законом не предусмотрено, отметил он.

Представитель МАШ заявила, что не будет возражать, если денежные средства будут взысканы только с **Росавиации**.

Иск поступил в суд 26 февраля 2019 года.

МАШ является владельцем терминальной инфраструктуры аэропорта, **Росавиация** – собственник аэродрома.

В пресс-службе «Шереметьево» «Интерфаксу» ранее пояснили, что иск связан с долгами за обслуживание рейсов государственных структур.

«АО «МАШ» оказывает услуги по обеспечению полетов государственным организациям, оплата которых производится **Росавиацией** в пределах установленных лимитов. За оказанные в 2016 году услуги АО «МАШ» получило частичную оплату. Ввиду данных обстоятельств АО «МАШ» обратилось в арбитражный суд с требованием к **Росавиации**, **Минтрансу** РФ о взыскании недополученных денежных средств», – заявил ранее собеседник агентства.

[Вернуться в оглавление](#)