



Ежедневный мониторинг СМИ

26 МАЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2020.25.05; РОСТРАНСНАДЗОР БУДЕТ КОНТРОЛИРОВАТЬ СОБЛЮЖДЕНИЕ САНИТАРНЫХ НОРМ НА ТРАНСПОРТЕ.....	3
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.25.05; «ПОБЕДА» ОБРУШИЛА ЦЕНЫ НА ПЕРЕЛЕТЫ В ИЮНЕ; БИЛЕТЫ КРУПНЕЙШИХ АВИАКОМПАНИЙ ИЗ-ЗА ВОЗВРАЩЕНИЯ ЛОУКОСТЕРА РЕЗКО ПОДЕШЕВЕЛИ.....	3
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2020.25.05; ТРАССОЙ ИЗ МОСКВЫ В КАЗАНЬ ЗАИНТЕРЕСОВАЛСЯ НАЦПРОЕКТСТРОЙ ВЭБА И АРКАДИЯ РОТЕНБЕРГА; ЭКСПЕРТЫ ПРИЗЫВАЮТ НЕ ОТДАВАТЬ ВЕСЬ ПРОЕКТ ОДНОМУ ГЕНПОДРЯДЧИКУ	5
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.26.05; ЧЕРЕЗ СКИДКИ НА СЕВЕРО-ЗАПАД; УГОЛЬЩИКИ ПРОСЯТ ОАО РЖД СНИЗИТЬ ТАРИФ ВДВОЕ ...	6
КОММЕРСАНТЬ; 2020.26.05; «МЫ БОЛЬШЕ НЕ ГОСКОМПАНИЯ»; ПРЕЗИДЕНТ «ТРАНСКОНТЕЙНЕРА» АЛЕКСАНДР ИСУРИН О ПЕРЕВОЗКАХ В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ	7
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛАРУ, ПАВЕЛ ПАНОВ; 2020.26.05; ПОЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ: СОКРАЩЕНИЕ ИНВЕСТПРОГРАММЫ РЖД НЕ СКАЖЕТСЯ НА ГРАЖДАНАХ; В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ ПРИЗВАЛИ РОССИЯН ИСПОЛЬЗОВАТЬ ВНУТРЕННЕЕ СООБЩЕНИЕ ДЛЯ ТУРИСТИЧЕСКИХ ЦЕЛЕЙ.....	14
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ, ИННА ГРИГОРЬЕВА; 2020.26.05; НИ КОЛА: РСПП ПРОСИТ ЗАПРЕТИТЬ УХУДШАТЬ РЕЙТИНГИ КРУПНЫХ КОМПАНИЙ; ТАКАЯ МЕРА ПРИЗВАНА ПОМОЧЬ СИСТЕМООБРАЗУЮЩИМ ОРГАНИЗАЦИЯМ В КРИЗИС, НО ЭКСПЕРТЫ СЧИТАЮТ ЕЕ СЛИШКОМ ЭКСТРАВАГАНТНОЙ.....	16
РИА НОВОСТИ; 2020.25.05; В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РАССКАЗАЛИ О БЕЗОПАСНОМ ЗАПУСКЕ ВНУТРЕННЕГО ТУРИЗМА	18
ТАСС; 2020.26.05; ТУРОПЕРАТОРЫ СДВИНУТ СТАРТ ЛЕТНЕГО СЕЗОНА В РОССИИ ДЛЯ НЕКОТОРЫХ НАПРАВЛЕНИЙ.....	18
ТАСС; 2020.26.05; РОСПОТРЕБНАДЗОР РАЗРАБОТАЛ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО САНИТАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА	20
ТАСС; 2020.25.05; РОСПОТРЕБНАДЗОР РЕКОМЕНДУЕТ ВРЕМЕННО ЗАПРЕТИТЬ ТОРГОВЛЮ В ЭЛЕКТРИЧКАХ.....	20
ТАСС; 2020.25.05; ТПП ПРОСИТ ВВЕСТИ МОРАТОРИЙ НА ПОВЫШЕНИЕ СТАВОК И СБОРОВ ЗА УСЛУГИ АЭРОПОРТОВ.....	21
ТЕЛЕКАНАЛ 360; АНАТОЛИЙ МИНКИН, ОЛЬГА НИЖЕЛЬСКАЯ; 2020.26.05; ЗАПРЕТ ИМПОРТНОГО ТОПЛИВА ПОПОЛНИТ БЮДЖЕТ. НО КАК ЭТО ОТРАЗИТСЯ НА РОССИЯНАХ?	21
РИА НОВОСТИ; 2020.26.05; БОЛЕЕ 30 ЧЕЛОВЕК ВЫЛЕТЕЛИ В РОССИЮ РЕЙСОМ AIR INDIA	23
РИА НОВОСТИ; 2020.26.05; ВОСЕМЬДЕСЯТ РОССИЯН ВЕРНУЛИСЬ НА РОДИНУ ВЫВОЗНЫМ РЕЙСОМ ИЗ ИОРДАНИИ	23
РИА НОВОСТИ; 2020.25.05; ПОЧТИ 400 РОССИЯН ВЕРНУЛИСЬ НА РОДИНУ ИЗ ИНДОНЕЗИИ ВЫВОЗНЫМ РЕЙСОМ	23
РИА НОВОСТИ; 2020.25.05; ПОСОЛЬСТВО СООБЩИЛО О ПЕРЕНОСЕ ВЫВОЗНОГО РЕЙСА ДЕЛИ-МОСКВА НА 26 МАЯ.....	23

РИА НОВОСТИ; 2020.25.05; ГЕНКОНСУЛЬСТВО В ГУАНЧЖОУ УТОЧНИЛО, КТО ИЗ РОССИЯН СМОЖЕТ УЛЕТЕТЬ 3 ИЮНЯ.....	24
РИА НОВОСТИ; 2020.25.05; НА ПОНЕДЕЛЬНИК ЗАПЛАНИРОВАНЫ ВЫВОЗНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ ТАДЖИКИСТАНА И ИНДИИ.....	24
ТАСС; 2020.25.05; ПЕРЕКЛАДКА МАГИСТРАЛЬНЫХ ВОДОПРОВОДОВ НАЧАЛАСЬ НА БУДУЩЕЙ ТРАССЕ М-12 «МОСКВА – КАЗАНЬ»	24
ТАСС; 2020.25.05; УДМУРТИЯ ДО КОНЦА ГОДА НАМЕРЕНА РАЗРАБОТАТЬ ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	25
РИА НОВОСТИ; 2020.25.05; ВЛАСТИ ПРИМОРЬЯ ПОПРОСИЛИ КИТАЙ РАЗРЕШИТЬ ВЫВЕЗТИ ЗАСТРЯВШИХ РОССИЯН.....	25
РИА НОВОСТИ; 2020.25.05; ВЛАСТИ СЕВАСТОПОЛЯ ВОЗОБНОВИЛИ АВТОБУСНОЕ СООБЩЕНИЕ С КРЫМОМ.....	26
ТАСС; 2020.25.05; В МОРДОВИИ ВОЗОБНОВИЛ РАБОТУ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ.....	26
ТАСС; 2020.25.05; ПУТИН ПОТРЕБОВАЛ СОКРАЩАТЬ ПО МИНИМУМУ ИНВЕСТИЦИИ РЖД В РЕАЛЬНЫЙ СЕКТОР	27
ТАСС; 2020.25.05; УТВЕРЖДЕНЫ ПРАВИЛА СУБСИДИЙ ДЛЯ РЖД, ПРИЗВАННЫХ УДЕШЕВИТЬ ПЕРЕВОЗКИ АГРАРНОЙ ПРОДУКЦИИ	27
ТАСС; 2020.25.05; РЖД ВЫПОЛНЯТ ВСЕ ЗАПЛАНИРОВАННЫЕ КОМПЛЕКСНЫМ ПЛАНОМ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПОКАЗАТЕЛИ....	28
ТАСС; 2020.25.05; БЕЛОЗЕРОВ: МАГИСТРАЛЬНУЮ КВАНТОВУЮ СЕТЬ МОСКВА – ПЕТЕРБУРГ СОЗДАДУТ В I КВАРТАЛЕ 2021 ГОДА.....	28
ТАСС; 2020.25.05; ПОЕЗДА «ЛАСТОЧКА» БУДУТ ОБСЛУЖИВАТЬ НА ЛЕНИНГРАДСКОМ НАПРАВЛЕНИИ ЕЩЕ 34 РЕЙСА	28
ИНТЕРФАКС; 2020.25.05; АМУРСКИЙ СУДОЗАВОД ПЕРЕНЕС НА 2022Г СДАЧУ ГТЛК ДВУХ ПАРОМОВ ДЛЯ ЛИНИИ ВАНИНО-ХОЛМСК.....	29
РИА НОВОСТИ; ЕЛИЗАВЕТА ИСАКОВА; 2020.25.05; ВОЗ РЕКОМЕНДОВАЛА СОБЛЮДАТЬ ДИСТАНЦИЮ ВО ВРЕМЯ ПЕРЕЛЕТОВ	30
RNS; 2020.25.05; РОСАВИАЦИЯ ОДОБРИЛА СУБСИДИИ ЕЩЕ ДВУМ АВИАКОМПАНИЯМ	30
ТАСС; 2020.25.05; АВИАПЕРЕВОЗКИ В РОССИИ В АПРЕЛЕ СОКРАТИЛИСЬ НА 87%	30
РИА НОВОСТИ; 2020.25.05; «АЭРОФЛОТ» НАЧНЕТ ВОССТАНОВЛЕНИЕ ПЕРЕВОЗОК В ИЮНЕ	31
ТАСС; 2020.25.05; ГРУППА «АЭРОФЛОТ» В АПРЕЛЕ СОКРАТИЛА ПЕРЕВОЗКИ НА 95,2%	31
ТАСС; 2020.25.05; ЛОУКОСТЕР «ПОБЕДА» ПОДАЛ ЗАЯВКУ НА СУБСИДИИ	31
ТАСС; 2020.25.05; ЕЖЕДНЕВНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ КРАСНОЯРСКОМ И СЕВЕРНЫМИ РАЙОНАМИ КРАЯ ВОЗОБНОВИЛОСЬ.....	32
ТАСС; 2020.25.05; ЭКСПЕРТЫ: СОЗДАВАЕМЫЙ НА СМЕНУ АН-2 САМОЛЕТ «БАЙКАЛ» ПОЗВОЛИТ ОБНОВИТЬ АВИАПАРК В ДФО.....	32
ТАСС; 2020.26.05; САМОЛЕТ-АМФИБИЮ РАЗМЕСТЯТ В АНАДЫРЕ ДЛЯ ПОЛЕТОВ ПО ЦЕНТРАЛЬНЫМ РАЙОНАМ ЧУКОТКИ.....	35
РИА НОВОСТИ; 2020.26.05; В АЭРОПОРТУ ЧУКОТКИ НАЧАЛИ ТЕСТИРОВАТЬ НА АНТИТЕЛА К КОРОНАВИРУСУ.....	35

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2020.25.05; РОСТРАНСНАДЗОР БУДЕТ КОНТРОЛИРОВАТЬ СОБЛЮДЕНИЕ САНИТАРНЫХ НОРМ НА ТРАНСПОРТЕ

Ространснадзор будет контролировать соблюдение санитарных норм на транспорте, говорится в сообщении **Минтранса**.

Ранее рекомендации по санитарной безопасности вступили в силу в аэропортах и в самолетах. Требования санитарной безопасности на всех видах транспорта планируется утвердить до конца мая, сообщил **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

«С сегодняшнего дня инспекторы Федеральной службы по надзору в сфере транспорта будут контролировать работу транспортных предприятий в том числе на предмет соблюдения ими санитарных норм и правил при организации пассажирских перевозок, – говорится в сообщении **Минтранса**. – При проведении рейдовых осмотров в рамках транспортного надзора инспекторы будут обращать внимание и на соблюдение организациями требований в области обеспечения санитарно-эпидемиологического благополучия населения. При необходимости выявленные нарушения будут фиксироваться с помощью фото- и видеоустройств».

Материалы проверок будут передаваться в Роспотребнадзор. Ранее **Росавиация** и Роспотребнадзор сформировали финальные методические рекомендации, которые вводят противоэпидемиологические ограничения в самолетах и аэропортах. Основная нововведение для пассажиров – обязательное использование масок и перчаток в аэропорту и во время полета во время пандемии.

<https://tass.ru/obschestvo/8559939>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200525/1571971978.html>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.25.05; «ПОБЕДА» ОБРУШИЛА ЦЕНЫ НА ПЕРЕЛЕТЫ В ИЮНЕ; БИЛЕТЫ КРУПНЕЙШИХ АВИАКОМПАНИЙ ИЗ-ЗА ВОЗВРАЩЕНИЯ ЛОУКОСТЕРА РЕЗКО ПОДЕШЕВЕЛИ

Все крупнейшие авиакомпании России – «**Аэрофлот**», S7, «Уральские авиалинии» и Utair – резко снизили стоимость билетов на июнь из Москвы в крупнейшие города России и обратно. Это следует из информации из систем бронирования. «Ведомости» сравнили стоимость самых дешевых билетов на июнь из Москвы и обратно в 15 крупнейших городов с тем, сколько они стоили в апреле и первой половине мая.

У «**Аэрофлота**» самые доступные билеты подешевели в 2–3 раза. Так, примерно вдвое подешевели перелеты из/в Санкт-Петербург (до 2600 руб. в одну сторону), Краснодар (до 3000 руб.), Омск (до 5000 руб.), Новосибирск (до 5600 руб.), Пермь (до 3100 руб.), Волгоград (3100 руб.), Казань (3000 руб.), Красноярск (7100 руб.) и Иркутск (9000 руб.). В 2,5 раза подешевели билеты в Екатеринбург (до 3200 руб.), Уфу (до 2500 руб.) и Минеральные Воды (до 2400 руб.). А билеты в Сочи стоят почти втрое дешевле – от 2600 руб.

Примерно так же подешевели билеты на июнь и у основного конкурента «**Аэрофлота**» – S7 Airlines. Сейчас только эти две компании сохранили рейсы во все эти города. С 2015 г. S7 Airlines является второй по величине авиакомпанией России, а в апреле даже обогнала «**Аэрофлот**» благодаря менее резкому снижению трафика из-за коронавируса. Самые доступные билеты S7 стоят на 100–500 руб. дешевле, чем у национального перевозчика. Заметно снизили цены из Москвы также «Уральские авиалинии» и Utair.

На этом фоне выделяются два крупных города: билеты «Аэрофлота» в Ростов-на-Дону подешевели лишь на 30% (до 4500 руб.), а в Самаре всего на 11% до 5600 руб. У S7 снижение составило около 5%. Utair цены в Самаре вообще не снижала, а в Ростов-на-Дону – всего на 10%. Эти два города, где нет «Победы», стали самыми дорогими направлениями европейской части России. Сюда отказалась летать «Победа», мотивировав решение высокими аэропортовыми сборами.

Принадлежащий «Аэрофлоту» лоукостер полностью остановил полеты в апреле – мае, но возобновит перевозки в июне. 14 мая «Победа» начала продажу билетов и пообещала трехкратное снижение средней цены на июнь за счет того, что большее количество билетов будет продаваться по дешевым тарифам. Цены лоукостера сильно зависят от дня недели, но в июне независимо от дня они самые низкие на рынке по всем направлениям. Из Москвы в Санкт-Петербург, Краснодар, Казань, Сочи, Екатеринбург, Пермь есть билеты на многие даты даже за 999 руб.

Билеты на июль у всех пяти перевозчиков снова заметно дорожают.

Авиакомпании рассчитывают на восстановление спроса и пытаются поддержать его низкими ценами, отмечает профессор ГосНИИ гражданской авиации Александр Фридлянд. Ранее все крупные перевозчики, наоборот, резко подняли цены билетов на апрель и май, так как спрос почти обнулится. А билеты покупали только те, кто не может не лететь. В апреле суммарный трафик российских авиакомпаний, по данным **Росавиации**, сократился к апрелю 2019 г. в 12,5 раза до 771 000 человек. В мае трафик относительно мая прошлого года, по данным Международной ассоциации аэропортов, сократился в 10–20 раз.

«Уральские авиалинии» формируют цены на билеты, исходя из рыночной ситуации, снижение цен на июнь обусловлено общерыночным снижением тарифов и падением спроса», – говорит представитель авиакомпании. Представитель «Аэрофлота» от комментариев отказался, представители S7 и Utair не ответили на запросы «Ведомостей». Цены пришлось снижать, так как «Победа» и другие остановившиеся авиакомпании возобновляют полеты и предлагают очень низкие цены, говорят сотрудники двух других крупных авиакомпаний. В июне возобновить прерванные в апреле пассажирские перевозки планирует группа Nordwind, в которую входят авиакомпании Nordwind и «Икар». Она будет летать из Москвы в крупные города, а также из большого количества регионов на курорты – в Сочи, Симферополь, Анапу, Геленджик. Цены из Москвы на июнь у Nordwind ниже, чем у всех крупнейших конкурентов кроме «Победы». Чартерный перевозчик Azur Air в июне впервые начнет регулярные перевозки – в Сочи из Москвы и четырех других городов.

При этом пока роста спроса на авиaperезвозки не отмечается. Многие города России сохраняют карантинные меры, а люди опасаются путешествовать из-за пандемии, говорит представитель «Уральских авиалиний». Рост спроса ожидается во второй половине июня, добавляет он.

Роста спроса пока нет и продажи очень плохие, соглашаются сотрудники двух других авиакомпаний. Из-за того что власти Краснодарского края продлили до 6 июня обязательный 14-дневный карантин для прилетающих из других регионов, многие рейсы придется отменять, уверены они.

«Мы отметили рост спроса на авиабилеты: в мае по сравнению с апрелем он составил 50%. Но это эффект низкой базы апреля, по сравнению с прошлым годом падение все еще составляет 96%. Число купленных авиабилетов на июнь незначительно, это обусловлено и тем, что в период пандемии глубина бронирования сократилась: 60% авиабилетов приобретаются не раньше чем за неделю до вылета. Компании принимают решения о целесообразности командировки в последний момент», – говорит Юлия Липатова, гендиректор агентства «Аэро клуб», ведущего в России игрока по покупке билетов для крупных компаний.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/05/25/830978-pobeda-obrushila-tseni-na-pereleti-v-iyune>

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2020.25.05; ТРАССОЙ ИЗ МОСКВЫ В КАЗАНЬ ЗАИНТЕРЕСОВАЛСЯ НАЦПРОЕКТСТРОЙ ВЭБА И АРКАДИЯ РОТЕНБЕРГА; ЭКСПЕРТЫ ПРИЗЫВАЮТ НЕ ОТДАВАТЬ ВСЬ ПРОЕКТ ОДНОМУ ГЕНПОДРЯДЧИКУ

Новое правительство пересмотрело планы прошлого кабинета министров построить новую трассу из Москвы в Казань только к 2027 г. и отложить строительство центрального участка трассы. Теперь власти хотят завершить строительство главного проекта комплексного плана развития магистральной инфраструктуры за четыре года. Об этом рассказал вице-премьер, курирующий транспорт, Марат Хуснуллин.

Весь 2019 год власти обсуждали, нужна ли новая трасса или можно обойтись реконструкцией уже существующей дороги. И в итоге решили построить лишь 230 км, а строительство центральной ее части (две трети трассы по протяженности) отложить. С учетом отсрочки стоимость всей дороги осенью 2019 г. первый **замминистра** транспорта **Иннокентий Алафинов** оценивал в 730 млрд руб.

А протяженность всей трассы тогда составляла 794 км. Пока она осталась прежней, говорит представитель госкомпании «Автодор», но, когда проект будет готов, она может измениться, пока идет предпроектная проработка.

Строительство трассы этапами – сначала со стороны Москвы и Казани, а затем середины – убило бы проект, строительство же трассы целиком позволит создать транспортный коридор из Европы в Китай, говорит вице-президент «Центра экономики инфраструктуры» Павел Чистяков, это то, ради чего и согласовывали проект. Одновременно начать строить участки трассы логичнее, поддерживает руководитель InfraOne Research Александра Галактионова, прошлый вариант строительства привел бы к возникновению «бутылочного горлышка».

Ключевой вопрос, как будет реализован проект – по одной или нескольким концессиям. Проектная документация предусматривает восемь участков строительства, но будет ли проект реализован по одной концессии или восьми – пока не решено, говорит человек, близкий к госкомпании «Автодор».

Проектом интересуется «**Нацпроектстрой**» (совместное предприятие «Стройпроектхолдинга» Аркадия Ротенберга и госкорпорации ВЭБ.РФ), рассказал представитель «**Нацпроектстроя**» (его комментарии передал представитель ВЭБ.РФ). Компания рассматривает участие в проекте, но базовые условия и структуру проекта определяет государство, сказал он. При этом «**Нацпроектстрой**» хотел бы стать единственным генподрядчиком по всему проекту, знают два консультанта инфраструктурных проектов.

Механизм реализации проекта пока не выбран, говорит представитель Хуснулина, как ускорить строительство – будет обсуждаться в ближайшее время. **Минтранс** готовит предложения ускоренной реализации проекта, в частности, разрабатываются нормативные акты, упрощающие процедуру подготовки территорий и получения разрешительных документов, говорит представитель министерства.

Для ускорения подготовки проекта может быть выбрана модель одного концессионного соглашения – это сократит время на отбор концессионера, отмечает советник Square Patton Boggs Константин Макаревич. Но это может повлечь проблемы с организацией, финансированием и строительством из-за масштаба проекта и ситуации в экономике, отмечает он. Интересантов в участии в разных участках проекта на рынке много, но для запуска проекта по участкам требуется достаточно времени, говорит руководитель практики государственно-частного партнерства юрфирмы Herberth Smith Freehills Ольга Ревзина. При этом заключение единой концессии, особенно если она не будет

разыгрываться на конкурсе, а концессионер будет определен решением правительства, как это было с «Платоном», может показаться правительству более простым вариантом, предупреждает она. «Укрупнение» объекта соглашения удорожит проект, а значит, в конкурсе сможет поучаствовать небольшое число участников, согласна старший менеджер РwС Марта Маковецкая, на этапе коммерческого и финансового закрытий необходимо будет учитывать интересы нескольких кредиторов, а это всегда существенно усложняет процесс переговоров.

Для рынка же реализация проекта отдельными участками может быть предпочтительна, это обеспечит более равный доступ к проектам и конкуренцию, говорит Макаревич.

Привлечение как можно большего числа подрядчиков и инвесторов позволит достичь максимального экономического эффекта от строительства, говорит руководитель российской практики в области ГЧП Dentons Владимир Килинкар. Конкуренция позволила бы снизить общую стоимость проекта для государства, объясняет он. Возможно, стоит провести несколько конкурсов параллельно, предлагает Макаревич.

Главное, чтобы механизм распределения денег был понятным и прозрачным, у частных компаний был доступ к участию в строительстве, поддерживает и Чистяков, если одна компания получит весь проект без конкурса – будет катастрофа. Генподрядчик забирает фактически всю прибыль в проектах – на субподрядах компании «работают в ноль», рассказывает консультант инфраструктурных проектов. Получение же генподряда на одном участке и подрядных работ на другом помогло бы строителям не обанкротиться в ближайшие годы, говорит он. Договоры, заключенные между генподрядчиком и подрядной организацией, отражают условия и сметы из договора между заказчиком и генподрядчиком, кроме «генподрядных удержаний», в том числе прибыли генподрядчика, объясняет партнер компании «НЭО центр» Михаил Ермилов. Так, часть субподрядных работ может отдаваться с «генподрядным удержанием» 3–5%, а по основным видам работ – около 10–12%, рассказывает он. С учетом текущих расходов строителей и выплаты налога на выходе субподрядчикам практически ничего не остается, рассказывает Ермилов.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/05/25/830972-iz-moskvi-v-kazan>

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.26.05; ЧЕРЕЗ СКИДКИ НА СЕВЕРО-ЗАПАД; УГОЛЬЩИКИ ПРОСЯТ ОАО РЖД СНИЗИТЬ ТАРИФ ВДВОЕ

Рабочая группа Госсовета по энергетике вслед за ФАС просит резко увеличить скидки для угольщиков при экспортных поставках в северо-западном направлении. Их размер, по мнению группы и ее главы, губернатора Кузбасса Сергея Цивилева, должен быть не менее 50% при сегодняшних 12,8%. По мнению экспертов, так много не нужно: для безубыточности поставок достаточно скидки 20–25%. ФАС ранее приводила цифры 16–55%. ОАО РЖД возражает против такой большой скидки, но не против ее замены на субсидии из бюджета, однако пока вопрос не решен.

Рабочая группа Госсовета по энергетике предложила правительству увеличить скидку на перевозку экспортного угля к портам северо-запада минимум до 50% с сегодняшних 12,8%, сообщили в рабочей группе. Как заявил глава рабочей группы, губернатор Кузбасса Сергей Цивилев, уже предоставленных ОАО РЖД скидок на нерентабельных направлениях (см. “Ъ” от 3 и 16 марта) недостаточно. «Цены падают, – пояснил он. – Только за апрель энергетический уголь упал в цене с \$50 до \$42 за тонну, коксующийся – со \$140 до \$115 за тонну. В результате отгрузка угля в западном направлении убыточна. Без поддержки государства ситуацию не исправить. Поэтому выхожу с предложением к правительству РФ предоставить скидку на тариф для экспорта энергетического угля в западном направлении в размере не менее 50%».

Глава Минэнерго Александр Новак, в свою очередь, отметил, что в мировой угольной отрасли отмечается снижение и спроса, и цен по сравнению с прошлым годом. Поставки угля на внутренний рынок сократились на 9,4%, на экспорт – на 9,1%, среднесуточная

добыча снизилась на 11,1%, причем в основном экспорт падает в западном направлении. В целом, сообщает «РИА Новости» со ссылкой на источник, знакомый с текстом выступления господина Новака, он ожидает падения экспорта в 2020 году на 10–22%. При этом у угольщиков Кузбасса есть перед монополией обязательства по поставкам в 2020 году в невыгодных экспортных направлениях – не менее 64 млн тонн в северо-западном направлении и еще 21,1 млн тонн – в южном (см. “Ъ” от 24 марта).

Призывы увеличить скидки на западном и южном направлении для выравнивания тарифов с перегруженным восточным звучат уже не первый месяц.

ФАС в марте предлагала дать ОАО РЖД возможность предоставлять скидки до 99% (см. “Ъ” от 24 марта), а позднее повторила свое предложение, рассчитав потребную для выравнивания тарифов скидку для западных и южных портов в 16–55% к базовому уровню (см. “Ъ” от 29 апреля). ОАО РЖД было против: по мнению монополии, фиксация такой возможности создаст у рынка необоснованные ожидания (см. “Ъ” от 17 апреля), уже существующая скидка в 12,8% делает поставки на запад вместо востока возможными в силу падения рубля и ставки оперирования, да и перевозки угля для ОАО РЖД не покрывают себестоимости и в этом году принесут монополии не менее 54 млрд руб. убытка (см. “Ъ” от 22 мая).

Вместе с тем позиция рабочей группы по Госсовету достаточно значима: в прошлый раз по итогам ее заседания в конце февраля было принято решение о предоставлении более крупных скидок. ОАО РЖД говорит о том, что перевозки на северо-запад и юг должны субсидироваться из бюджета, этот вопрос рассматривается (см. “Ъ” от 19 марта). В правительстве на вопрос о получении предложения господина Цивилева заявили “Ъ”, что не комментируют детали служебной переписки, и вопрос субсидии обсуждать не стали. Но на встрече с главой ОАО РЖД Олегом Белозеровым президент **Владимир Путин** 25 мая подчеркнул, что «горнякам Кузбасса надо помогать».

Максим Худалов из АКРА говорит, что сейчас разница в цене между рынками востока и запада составляет порядка \$5–7 за тонну. Для того чтобы эту разницу нивелировать, должна упасть и вагонная, и инфраструктурная составляющие. Но вагонная с прошлого года упала почти вдвое и сейчас составляет порядка 1050 руб. за вагон в сутки, полагает эксперт. Для того чтобы большинство крупных поставщиков работало безубыточно на западном направлении, по расчетам господина Худалова, необходима скидка в 20–25% к инфраструктурному тарифу. «Конечно, для хорошей рентабельности скидка должна доходить до 50%, но вряд ли это возможно, поскольку у ОАО РЖД много инфраструктурных задач по развитию сети», – отмечает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4356496>

КОММЕРСАНТЪ; 2020.26.05; «МЫ БОЛЬШЕ НЕ ГОСКОМПАНИЯ»; ПРЕЗИДЕНТ «ТРАНСКОНТЕЙНЕРА» АЛЕКСАНДР ИСУРИН О ПЕРЕВОЗКАХ В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ

Годовое собрание акционеров ПАО «Трансконтейнер», приобретенного в ноябре 2019 года группой «Дело», 14 мая переизбрало совет директоров компании. О контейнерных перевозках в условиях противоэпидемических ограничений, прогнозах на этот год, а также необходимости субсидирования железнодорожных перевозок относительно морских “Ъ” рассказал вошедший по итогам собрания в совет президент «Трансконтейнера» Александр Исурин.

– Вы уже два с лишним месяца работаете в компании, но в середине мая были переназначены, почему? Насколько сильно отличается эта работа от того, что вы делали в FESCO?

– Я работаю в компании с 10 марта в должности президента. Для того чтобы президент стал единоличным исполнительным органом, требовалось изменение устава, оно занимает время. После того как был принят новый устав, совет директоров подтвердил мои

полномочия в качестве президента компании. Но с 10 марта по сегодняшний день в обязанностях ничего не поменялось.

Что касается сравнения деятельности ПАО «Трансконтейнер» с FESCO, ПАО ДВМП, – если бизнес «Трансконтейнера» – это железнодорожные перевозки грузов в контейнерах от двери до двери, то бизнес FESCO включает и другие направления: транспортировку и перевалку неконтейнерных грузов, морские грузоперевозки. Бизнес «Трансконтейнера» больше, но однообразнее. Поэтому сказать, что это для меня новая сфера, точно нельзя – она для меня понятна и знакома, – но в «Трансконтейнере» нужно использовать другие принципы управления за счет масштаба.

– А сам рабочий процесс похож?

– Короткий ответ – да. Рынок знакомый, клиенты знакомы, контрагенты – тоже. Я бы даже сказал, что добрую половину людей в верхней линейке «Трансконтейнера» я знаю от 5 до 20 лет: контейнерный рынок – достаточно узкий, и мы не раз пересекались. Бывало так, что даже работали в одной компании, с кем-то конкурировали, к тому же я достаточно неплохо узнал «Трансконтейнер» за время работы в FESCO, когда FESCO была акционером «Трансконтейнера».

– В обстановке пандемии лишь немногие отрасли почувствовали оживление, и одна из них, судя по всему, – сфера контейнерных перевозок. У «Трансконтейнера» в первом квартале объем перевозок вырос более чем на 6%. Сколько, на ваш взгляд, продлится этот рост, каковы его причины?

– Сухая статистика: погрузка на сети ОАО РЖД за четыре месяца этого года упала на 4,3%. А контейнерный рынок железнодорожных перевозок вырос на 12,6%: внутрироссийский – на 13,2%, экспорт – на 13,6%, импорт – на 9,8%, транзит – на 13,5%. Контейнерный рынок по общим цифрам чувствует себя весьма неплохо, но рост в течение первых четырех месяцев был очень рваный.

В феврале очень сильно упал импорт, динамики не было, и это сказалось на отсутствии контейнеров в России под загрузку экспорта, который, наоборот, демонстрировал очень сильную положительную динамику. Соответственно, несмотря на общий рост рынка, сильно увеличивался внутренний дисбаланс, что влияет на расходы, связанные с подсылом необходимого оборудования в места загрузки.

Увеличение транзита тоже шло очень рваными темпами: сначала он снизился в начале года из-за закрытия китайских предприятий на карантин, после этого последовал всплеск, так как они открылись в феврале и начали наверстывать упущенное, потом опять последовало снижение – закрылись уже европейские предприятия, а потом опять последовал всплеск.

И этот всплеск очень интересен. Из-за карантинных ограничений практически все авиакомпании прекратили регулярные рейсы, особенно в сообщении с Китаем. Очень большое количество товаров электронной торговли перевозилось в багажных отсеках регулярных пассажирских авиаперевозок. Эту вместимость грузовым авиакомпаниям не заменить, а следующий вид транспорта, который позволяет давать приемлемую скорость доставки товаров электронной торговли, – это как раз железнодорожные контейнерные перевозки. И мы видим, что транзит в апреле относительно апреля прошлого года продемонстрировал прирост на 32%. Самый быстрый маршрут – через Казахстан, поэтому коллеги из ОТЛК ЕРА (работающие на этом направлении – “Ъ”) показали рекордный объем перевозок в апреле.

– Таким образом, основным фактором роста в условиях ограничений явилось прекращение полетов авиакомпаний, а не, например, карантинные меры, осложняющие работу автоперевозчиков?

– Мы говорим о транзите в апреле и о влиянии на него электронной торговли. Что касается трансграничной торговли, то мы не увидели серьезного оттока груза с автомобилей на железную дорогу. Есть, наверно, какой-то небольшой процент, но

знакового перетока мы не видим. Ограничения по автоперевозкам сильно повлияли на объем грузов следующим образом: в Китае из-за карантина не хватало водителей, чтобы подвозить контейнеры под экспорт или забирать импорт. Мы или наши коллеги по индустрии довозили контейнер до порта или конечной станции, но вывезти его с этого терминала не было возможности. Честно говоря, и во внутригосударственных сообщениях мы тоже не заметили массового перетока груза с автомобилей на железную дорогу. Даже карантинные ограничения, вводимые Роспотребнадзором, не очень сильно касались автомобильного перемещения. Что-то, конечно, стало тяжелее, но я не считаю, что это значимый факт.

Что еще сильно влияет на импорт и на экспорт – это курс валюты. Давайте не забывать, что рубль девальвировался, и это не может не повлиять на импорт в долгосрочной перспективе. Мы ожидаем снижения темпов прироста импорта в будущем: во-первых, курс валют, во-вторых, реальные располагаемые доходы населения падают, инвестиционный потенциал снизился и полтора месяца вынужденного простоя ни для кого не могут пройти бесследно. Минэкономки прогнозирует падение ВВП, нефть дешевая – все предпосылки для того, чтобы импорт в дальнейшем снижался. Экспорт, как обычно происходит в таких ситуациях, будет увеличиваться – если не случится каких-то дополнительных ограничений по странам–импортерам нашей продукции.

Я не буду заниматься неблагодарным делом и давать определенные прогнозы, потому что просто не знаю, как будет выглядеть мир после пандемии. Однако мы сошлись во мнениях с руководителями разных предприятий – не только транспортных, но и банковских, телекоммуникационных, производственных, торговых, – что надо менять принцип управления компаниями и оперативно реагировать на изменения и новые ограничения. Или, наоборот, использовать новые возможности.

– В чем конкретно это выражается?

– Если возникает какое-то новое ограничение либо появляются новые возможности, то решение, как реагировать, компании нужно принимать в течение двух-трех дней максимум. Самый показательный пример, который наиболее широко сейчас обсуждается, – это выход на рынок новой вакцины от COVID-19, после того как ее изобретут. До пандемии срок вывода нового лекарства на рынок составлял десять лет. Сейчас с момента запроса на изобретение вакцины до выхода пройдет шесть-девять месяцев. Если бы еще полгода назад кто-то сказал, что лекарство можно вывести на рынок за этот срок, люди решили бы, что он сумасшедший.

Но есть цифры, которые я готов назвать: мы заложили прирост российского рынка железнодорожных контейнерных перевозок по итогам 2020 года в размере 6%. Мы так осторожно смотрим в будущее.

– Результаты собственно «Трансконтейнера» будут отклоняться от общего тренда?

– Я надеюсь, что они будут отклоняться в лучшую сторону. Я не буду называть конкретные цифры, но если мы закладываем 6% для рынка, то наша собственная амбиция – двузначная.

– За счет чего вы предполагаете достичь этого показателя?

– Две вещи. Первая – это сервис. Мы меняем менталитет: мы стали частной сервисной компанией, мы больше не госкомпания. Казалось бы, сервисная – и та и другая.

Но какие-то вещи, которые воспринимались как данность, какие-то контракты, которые мы получали по государственной линии, ушли, и сейчас мы в равных условиях с другими участниками рынка.

Это дает больше свободы в принятии решений, наша нацеленность на сервис увеличивается: только внутри себя мы запустили два проекта по улучшению качества услуг и надеемся, что наши клиенты в ближайшее время это почувствуют.

– Это все еще звучит некоторым лозунгом: ОАО РЖД также говорит о том, что развивает клиентоориентированность, да и нет такой компании, которая говорила бы иначе. Тем не

менее хотелось бы понять, в чем разница существования «Трансконтейнера» в контуре ОАО РЖД и в автономном, свободном плавании?

– Приведу пример. Несколько лет назад правительство Кореи обратилось к правительству РФ с просьбой помочь Samsung в решении их транспортно-логистических задач. Правительство спустило это на уровень международной комиссии, та – в **Минтранс**, **Минтранс** отдал в ОАО РЖД. В свою очередь, контейнерные перевозки ОАО РЖД отдало «Трансконтейнеру». Я в то время, работая в конкурирующей организации, также проводил переговоры с Samsung на Восточном экономическом форуме, и в ответ корейцы сказали, что рады были бы работать и с нами тоже, но это решение – политическое.

Полагаю, что такого рода контракты будут в первую очередь исполнять дочерние компании ОАО РЖД. А «Трансконтейнер» уже должен будет за них бороться на открытом рынке. Здесь я хочу подчеркнуть, что «Трансконтейнер» жил не только госконтрактами, у него большая разветвленная клиентская база. Но какая-то часть грузовой базы и поддержка в каких-то моментах могла быть у «Трансконтейнера» больше, чем у какого-то другого оператора, не связанного с ОАО РЖД.

Если же говорить о клиентоориентированности и сервисе, то вот конкретный пример: за прошлый год индекс удовлетворенности клиентов мы измерили один раз, в конце 2019 года. А с 1 июня мы переходим на ежемесячные измерения этого параметра. Совокупность обращений, жалоб клиентов и предложений мы будем рассматривать каждый месяц на правлении компании. Второе – это развитие наших IT-систем. Одна, которую видят наши клиенты, iSales, мы поставили ее развитие в приоритет, и вторая – наша внутренняя система, которая, обрабатывая заказы, сможет давать информацию клиентам в оперативном режиме в процессе перевозки.

– И вы ожидаете за счет этого достичь двузначного роста по итогам года?

– Я ожидаю, что за счет этого мы можем увеличить нашу долю рынка. Сейчас конкуренция в области контейнерных железнодорожных перевозок очень заметно усилилась. Где-то с конца 2018 года дефицит подвижного состава пропал, появились новые компании. Если раньше на рынке контейнерных перевозок из Москвы в Сибирь и на Дальний Восток было две компании, сейчас их – шесть-семь. То есть ценовая конкуренция в долгосрочной перспективе невозможна, это слишком сильно влияет на финансовые показатели компании. Поэтому наша задача – достигнуть того, чтобы при прочих равных мы были приоритетным выбором наших клиентов.

– Удастся ли России выполнить планы по увеличению вчетверо контейнерного транзита с учетом текущей экономической ситуации?

– Покупательская способность или динамика ВВП в России никак не влияет на транзит, потому что транзитные грузы – это торговые взаимоотношения стран за пределами РФ: Китай, Япония в основном, с одной стороны, и Европа, Америка – с другой. Конечно, говоря о приросте транзита по территории России, мы имеем в виду направление Азия–Европа. За четыре месяца 2020 года транзит составил без малого 200 тыс. TEU. Если распространить эту динамику на весь год, получается около 600 тыс. Поручение, данное в 2018 году в майском указе президента РФ, предполагает порядка 1,7 млн TEU в 2024 году – соответственно, нам осталось вырасти не в четыре, а в три раза. Но все равно это достаточно много. При этом (глава ОАО РЖД.– “Ъ”) Олег Белозеров ранее говорил, что видит потенциал для транзита, позволяющий перевыполнить поручение президента.

Какие факторы могут на это повлиять? Сейчас мы живем в неопределенном мире: спорят, будет ли вторая волна пандемии. Мы видели, что две-три недели назад в Харбине появилось 70 зараженных и город закрыли за 24 часа. Китай, таким образом, вроде бы нашел способ борьбы с распространением вируса. Если будет вдруг вторая волна, их действия предполагают дополнительное закрытие, что может повлиять на объемы поставок.

Второе – постепенное снижение субсидий китайского правительства на транзитные перевозки в рамках инициативы «Один пояс – один путь». Достоверно не известно, какова программа по снижению субсидий: у нас нет информации насчет динамики и сроков, но постепенно субсидии снижаются. С другой стороны, этот способ перевозки уже себя зарекомендовал, и клиенты, привыкнув к этому сервису, несмотря на увеличение цены, автоматически не будут переходить на другой маршрут. Хотя бы потому, что, помимо изменения сроков поставки, надо пересматривать другие вещи – систему закупок, складские запасы и так далее. Мы находимся в конкурентном рынке и качество транспортировки мы сохраняем, но цена может немного увеличиться.

– Как это может повлиять на конкурентоспособность железнодорожных перевозок контейнеров по сравнению с морскими?

– Морские контейнерные линии сейчас испытывают очень сильное давление, и их расценки на маршруты из Китая очень сильно упали. Грузооборот портов в Китае сократился в первом квартале на 4,6%, а это – колоссальный объем. Китай в месяц перерабатывает порядка 20 млн TEU, то есть мы говорим, что 4,6% – это несколько миллионов TEU – они просто недосчитались. Это значит, что на судах есть вместимость, а как только на них есть вместимость, линии предлагают практически любые деньги, чтобы не ходить совсем порожними. Очень сильно демпингуют. Поэтому экономические предпосылки в целом, с одной стороны, не самые радужные, с другой стороны, мы и наши коллеги в индустрии развиваем новые направления, предлагая тем самым более интересные или более эффективные решения нашим клиентам.

Так, мы считаем, что российскому транспортному сообществу по силам привлечь до 10% корейского и японского оборота на маршруты по сети ОАО РЖД. Это 500 тыс. TEU.

Что-то мы дополнительно привлечем с китайского направления, будет какой-то естественный прирост, а если мы реализуем эти 500 тыс. TEU из Кореи и Японии, то, думаю, нам по силам выполнить увеличение транзита в четыре раза.

Что нам поможет привлечь японский и корейский транзит и дополнительно увеличить китайский? Это предложение по субсидированию дальних перевозок, которое мы вносили в **Минтранс**. В министерстве и ОАО РЖД его поддержали, а президент России на совещании по вопросам поддержки транспортной отрасли эту инициативу одобрил. Мы ждем протокол с конкретными поручениями, чтобы понять механизм ее реализации. Нам очень приятно, что президент, правительство, премьер, ОАО РЖД прислушались к нашей инициативе, которую на этом совещании озвучил (основной владелец группы «Дело», владеющей «Трансконтейнером».– “Ъ”) Сергей Шишкарёв.

– Те цифры, которые он указывал, – они необходимы для привлечения этих 10% оборота или для выживания отрасли в текущей экономической ситуации?

– Эти цифры привязаны к конкретным величинам. Разница между маршрутом по морю и по Транссибу составляет \$2–2,5 тыс. за сорокафутовый контейнер. По многочисленным опросам клиентов, в которых я участвовал, и исходя из моего личного общения для массового привлечения грузов разница великовата. По экспертной оценке, которую заявляли нам крупные корейские и японские грузоотправители, они готовы в зависимости от маршрута принять увеличение цены порядка \$1 тыс. Соответственно, озвученные на совещании \$900–1000 на сорокафутовый контейнер – это реальная цифра, которая основана на экспертной оценке. И если такая субсидия будет, она позволит развивать транзит ускоренными темпами.

– Что еще необходимо для достижения поставленных показателей транзита?

– Очень важная вещь, которую необходимо отметить, – это развитие инфраструктуры. В ОАО РЖД намечена программа по развитию инфраструктуры, расширению пропускной способности транзита на Восточном полигоне, на подходах к портам Дальнего Востока. Что еще очень важно – расширение пропускной способности на переходе Белоруссия–Польша, на это следует обратить пристальное внимание.

Здесь сложность заключается в том, что, в отличие от погранперехода в Забайкальске, который находится на российской территории и развитие которого в наших руках, Брест – зона ответственности наших коллег-белорусов. Там такого прямого влияния ОАО РЖД, как в Забайкальске, либо на Транссибе, либо на подходах к дальневосточным портам, нет. То же и с переходами Казахстан–Китай, который уже казахские коллеги должны расширять. Погранпереход Достык–Алашанькоу очень сильно перегружен, там, правда, есть альтернативный терминал, построенный на соседней станции, то есть остро проблема не стоит. Если мы говорим о переходе (Монголия–Китай.– “Ъ”) в Замын-Ууде, то это – тоже не территория РФ, и мы, опять же, должны опираться на наших монгольских коллег и партнеров, чтобы они расширили пропускные способности.

Я надеюсь, что намерения белорусских, казахстанских и монгольских партнеров оправдаются в том, что касается расширения инфраструктуры, потому что текущий уровень ее развития не позволит достичь целевых цифр: ее нужно расширять быстро и без задержек уже с сегодняшнего дня.

– Вы полагаете, что перерабатывающая способность погранпереходов – это ключевой элемент транспортной цепочки, который нуждается в расширении?

– Нет, мы говорим и о пропускной способности сети. Контейнерные грузы в тоннаже общей погрузки ОАО РЖД составляют небольшую долю, но при этом она достаточно эффективна в денежном выражении. Поэтому ОАО РЖД может принять решение приоритизировать проезд контейнерных грузов, чтобы обеспечить эти объемы. Но я уверен, что компании не хотелось бы отказываться от одних грузов в пользу других, поэтому они реализуют масштабную программу инвестиций. Как я понимаю, после совещания с **Владимиром Путиным** насчет поддержки транспортной отрасли инвестиционная программа не предполагает секвестрование. Президент говорил о том, что не нужно останавливать инвестиции, потому что мы выйдем из этой ситуации и нам нужно продолжать работать на будущее.

Но давайте я попробую ответить на ваш вопрос другим способом. Почему я считаю, что инфраструктура погранпереходов так важна? Если нужно, 1,8 млн TEU ОАО РЖД сможет пропустить через свою сеть уже сегодня. А пограничные терминалы сейчас не могут такой объем обработать.

– Группа «Дело», купив «Трансконтейнер», анонсировала планы по усилению его интеграции со своими активами, в том числе портовыми. Происходит ли уже что-либо в этом направлении?

– Отвечу коротко: да. Приведу два примера. Наш базовый порт на Дальнем Востоке, через который мы строим свои сквозные транспортные решения и который мы включаем в свои логистические цепочки – Восточная стивидорная компания (ВСК). Второй пример – на Черном море совместно с «Русконом» и судоходной линией Maersk, партнером группы «Дело» по Global Ports, мы запустили регулярный контейнерный поезд на Москву из Новороссийска с терминала НУТЭП, который принадлежит «Дело портс», также входящему в состав ГК «Дело».

– Начали ли вы работать с грузами «Росатома»?

– Транспортные потребности «Росатома» далеко выходят за спектр услуг, предлагаемый «Трансконтейнером». Мы предлагаем сервис по перевозке грузов в контейнерах. Базовым логистическим оператором для «Росатома» будет компания «Рускон», они уже работают в этом направлении. Но если в рамках общей потребности в транспортных услугах для «Росатома» будет необходимо что-то перевезти в контейнерах, то, конечно же, мы будем принимать в этом участие.

– Ожидаете ли вы сближения темпов роста тарифов на перевозку контейнеров с ценами на перевозку универсальных вагонов? Были ли какие-то предпродажные договоренности с ОАО РЖД о недопущении такой меры?

– Любая дополнительная индексация тарифа на перевозку контейнеров по сравнению с другими видами транспорта будет означать, что темпы прироста контейнерных перевозок по железной дороге будут снижаться. С ОАО РЖД никаких соглашений на эту тему не было: ОАО РЖД фиксирует тарифы исходя из своих собственных соображений.

Здесь надо понимать, что они сами не враги себе, поскольку после дополнительной индексации на контейнерные перевозки по железной дороге первым конкурентом, который подберет этот груз, станет не другой тип железнодорожного подвижного состава. Грузы, которые едут в контейнерах, в полувагон не положишь. Они уйдут на автомобильный транспорт.

Увеличение тарифов на перевозку контейнеров касается всех – не только «Трансконтейнера». У нас 40% рынка, но это – не весь рынок. Так что тем самым ОАО РЖД могут сами себе создать дополнительную конкуренцию. Поэтому какую-то ежегодную индексацию мы ожидаем, но надеемся, что тарифы на контейнерные перевозки не будут расти опережающими темпами.

– Moody's, предупреждая о возможности понижения рейтинга «Трансконтейнера», предполагало, что группа «Дело» переведет на «Трансконтейнер» часть своего долга. Есть ли такие ожидания?

– Moody's подтвердили наш рейтинг с перспективой возможного пересмотра. И мы надеемся, что в дальнейшем, принимая решения, уважаемые эксперты этого агентства будут объективны в своих суждениях. Они оценивают далеко не весь рынок. Почему-то нас, лидера в растущем грузовом сегменте перевозок, ставят в один ряд с пассажирскими компаниями, которые потеряли до 75% пассажиропотока из-за карантинных ограничений. «Трансконтейнер» был, остается и будет очень стабильной компанией. С учетом нашей реализуемой программы и обновляемой стратегии мы уверены, что будем чувствовать себя в финансовом плане очень хорошо.

– Соотношение долга к EBITDA будет стабильным на протяжении года? Каким примерно оно будет?

– Соотношение долга к EBITDA будет приемлемым. В среднем по транспортной индустрии, по проведенной нами оценке целевых показателей, соотношение долга к EBITDA 3–3,5 – это некий стандарт. Он создает неплохой баланс между инвестированием equity и инвестированием заемных средств (по итогам 2019 года соотношение чистый долг/скорректированная EBITDA «Трансконтейнера» составляло около 1,5.– “Б”).

– Будет ли пересмотрена стратегия развития «Трансконтейнера»?

– Да, мы будем обновлять стратегию – по двум причинам. Во-первых, «Трансконтейнер» больше не полностью независимый оператор – он входит в ГК «Дело», поэтому развивать какие-то направления в рамках «Трансконтейнера» в отрыве от группы нецелесообразно. Как, например, с «Росатомом»: внедрять компетенции по перевозке негабаритных грузов «Трансконтейнер» не будет, потому что есть компания «Рускон». Вторая причина – полностью изменились рыночные предпосылки. Мы планируем закончить обновление стратегии компании на 2020–2025 годы до 1 июля.

– Вы упомянули двузначный рост объема перевозок по итогам года. А если говорить о финансовом результате, каких итогов вы ожидаете?

– Я скажу так: мои ожидания и усилия направлены на то, чтобы у нас росли не только объемные показатели, но и финансовые. Дальше посмотрим.

<https://www.kommersant.ru/doc/4355751>

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛАРУ, ПАВЕЛ ПАНОВ; 2020.26.05; ПОЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ: СОКРАЩЕНИЕ ИНВЕСТПРОГРАММЫ РЖД НЕ СКАЖЕТСЯ НА ГРАЖДАНАХ; В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ ПРИЗВАЛИ РОССИЯН ИСПОЛЬЗОВАТЬ ВНУТРЕННЕЕ СООБЩЕНИЕ ДЛЯ ТУРИСТИЧЕСКИХ ЦЕЛЕЙ

Сокращение инвестиционной программы **РЖД** на 200 млрд рублей не затронет обычных граждан, так как решение компании не скажется на действующей инфраструктуре. Об этом «Известиям» заявили эксперты по итогам встречи **Владимира Путина** с главой **РЖД** Олегом Белозеровым. Президент во время этой беседы призвал еще раз внимательно проанализировать возможности по объемам вложений, так как от этого зависит состояние разных отраслей российской экономики. Транспортный вопрос в связке с туристической отраслью поднимался и на совещании правительства. Как пояснили «Известиям» в Российском союзе туриндустрии (РСТ), гражданам надо с пониманием отнестись к рекомендациям кабмина воздержаться от поездок за границу. Ведь несмотря на стабилизацию эпидемии в РФ, в мире ситуация остается напряженной. Поэтому ждать возобновления турпотока из России стоит не раньше конца лета – начала осени, отметили в РСТ.

«Сокращать по минимуму»

Президент, работающий в последнее время исключительно из резиденции в Ново-Огарево, 25 мая решил сменить обстановку и отправился в Кремль. Именно здесь он в формате тет-а-тет, а не в привычном для «коронавирусной эпохи» режиме видеоконференции провел беседу с главой **РЖД** Олегом Белозеровым. Одним из главных стал вопрос инвестиционной деятельности компании.

По словам главы государства, железные дороги остаются ключевым видом транспорта для страны с учетом ее территории. При этом от реализации инвестиционных программ зависит экономическое состояние многих отраслей.

Тем не менее, в условиях кризиса даже столь крупные компании вынуждены прибегать к ограничительным мерам. Так, **РЖД** в этом году рассчитывает сократить инвестпрограмму на 200 млрд рублей – с запланированных 820 млрд до 620 млрд рублей. Тем не менее речь идет прежде всего об уменьшении вложений в проектирование, пояснил на встрече Олег Белозеров. Работа над созданием беспилотной «Ласточки» и разработка технологий виртуальной сцепки грузовых локомотивов продолжается. Кроме того, не прекращается и деятельность по развитию инфраструктуры на Восточном полигоне.

Скоро не беда

– В проектирование можно, я согласен. А вот в реальный сектор – желательно все-таки сокращать по минимуму, – отреагировал **Владимир Путин**.

При этом глава государства согласился, что «вкладывать в никуда либо с большими рисками не следует». Тем не менее президент всё же призвал руководство компании еще раз внимательно проанализировать возможности по объемам инвестиций. К слову, просьба **Владимира Путина** не осталась без внимания, поскольку Олег Белозеров пообещал в следующий раз вернуться в Кремль с новыми идеями.

– У нас есть вариант, когда мы сможем еще увеличить объем за счет наших средств без поддержки федерального бюджета. Мы знаем, как это сделать, но нам нужен промежуток времени подготовить материал, – заверил он главу государства.

Российский железнодорожный перевозчик реализует эти 200 млрд рублей в последующие годы, считает генеральный директор консалтингового агентства «Infoline-Аналитика» Михаил Бурмистров.

– Обычных граждан уменьшение инвестиционной программы **РЖД** никак не коснется, а говорить о сокращении штата достаточно сложно. Может быть кумулятивный эффект, но это пока неизвестно, – заявил он «Известиям».

По мнению эксперта, **РЖД** в сложившейся ситуации не сможет поднять тарифы на грузоперевозки, потому что Федеральной антимонопольной службой установлено правило

«инфляция минус». Это механизм, при котором цены на перевозки не могут индексироваться выше установленной планки.

Инвестиционные программы рассчитаны на развитие инфраструктуры, а пандемия и экономический кризис не могли не затронуть **РЖД**, считает зампред комитета Госдумы по транспорту и строительству Александр Старовойтов. Как он пояснил «Известиям», сокращение вложений коснется тех регионов, где планировалось развитие новых проектов. Однако, в целом на действующей инфраструктуре это вряд ли отразится, а значит, массовый потребитель не почувствует серьезных последствий от принятого компанией решения.

Тема железных дорог в понедельник также обсуждалась на уровне правительства. Кабинет установил новые правила предоставления субсидий **РЖД** из федерального бюджета, которые направлены на уменьшение логистических затрат и сохранение баланса цен на сельхозпродукцию в разных регионах страны, сообщил глава правительства **Михаил Мишустин** на совещании с вице-премьерами. По его словам, речь идет прежде всего о поставках зерна, овощей, фруктов и других товаров из Центральной России и Сибири на Дальний Восток, а также о перевозке продукции сельхозпредприятий дальневосточных регионов в центр страны.

Оставайтесь дома

В этот же день состоялось заседание президиума Координационного совета по борьбе с распространением COVID-19 на территории РФ. Во время него **Михаил Мишустин** поднял тему курортного сезона, которая сейчас волнует многих россиян. Премьер-министр, однако, не обрадовал заядлых путешественников, попросив граждан не торопиться с поездками за границу.

По его словам, в борьбе с распространением коронавируса достигнуты определенные успехи, однако Всемирная организация здравоохранения по-прежнему считает риск дальнейшего развития пандемии высоким и не давала каких-либо рекомендаций по снятию ограничений на международные поездки. Кроме того, важно помнить, что изначально COVID-19 был ввезен из-за границы, подчеркнул председатель правительства. – За несколько дней отдыха можно заплатить слишком большую цену. Необходимо исключить даже малейшую возможность повторного завоза коронавирусной инфекции в Россию, – заявил **Михаил Мишустин**. – Лучше и безопаснее – провести отпуск в своей стране.

При этом он пояснил, что с 1 июня во многих российских регионах возобновят свою работу санатории с медицинской лицензией. Кроме того, на следующем этапе в случае благоприятной эпидемиологической обстановки возобновится запуск курортов в полном объеме.

По данным Всероссийского центра изучения общественного мнения (ВЦИОМ), 61% россиян собирается отдохнуть летом дома. На даче или в саду планируют провести отпуск 31%, а о путешествиях по стране задумаются 11% граждан. При этом за границу намерены попасть лишь 4%.

Призыв премьер-министра, возможно, связан с заявлением некоторых стран о готовности принять иностранных туристов, считает вице-президент Российского союза туриндустрии (РСТ) Юрий Барзыкин. К примеру, министр иностранных дел Турции Мевлют Чавушоглу недавно сообщил, что чартеры из РФ могут возобновиться раньше регулярных рейсов. Греция собирается запустить туристический сезон с середины июня. К приему отдыхающих также готовятся в Италии и Испании.

Юрий Барзыкин отметил в беседе с «Известиями», что в нынешних реалиях действительно стоит начать с развития внутреннего туризма и спокойно относиться к подобным рекомендациям. Хотя эпидемиологическая ситуация в России постепенно стабилизируется, страна по-прежнему занимает третье место по количеству зарегистрированных пациентов с коронавирусом. По его мнению, более-менее

стабильный туристический поток из России может теоретически возобновиться в конце лета или начале осени. При этом наиболее доступными для граждан станут, по всей видимости, средиземноморские страны. Речь идет, например, о Турции, Италии, Испании, Тунисе и Кипре, подчеркнул он.

Также иностранцы могли бы начинать посещать Россию осенью этого года. Однако для каждой страны необходимо использовать индивидуальный подход, чтобы не допустить приезда туристов из регионов с плохой эпидемиологической обстановкой, считает Юрий Барзыкин.

Тем не менее, массовых путешествий в привычном смысле слова в этом году ожидать не стоит, подчеркнул он. Также глава Ростуризма Зарина Догузова в понедельник сообщила, что речи о быстром восстановлении международного туризма пока не идет.

<https://iz.ru/1015429/dmitrii-laru-pavel-panov/poleznye-dorogi-sokrashchenie-investprogrammy-rzhd-ne-skazhetsia-na-grazhdanakh>

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ, ИННА ГРИГОРЬЕВА; 2020.26.05; НИ КОЛА: РСПП ПРОСИТ ЗАПРЕТИТЬ УХУДШАТЬ РЕЙТИНГИ КРУПНЫХ КОМПАНИЙ; ТАКАЯ МЕРА ПРИЗВАНА ПОМОЧЬ СИСТЕМООБРАЗУЮЩИМ ОРГАНИЗАЦИЯМ В КРИЗИС, НО ЭКСПЕРТЫ СЧИТАЮТ ЕЕ СЛИШКОМ ЭКСТРАВАГАНТНОЙ

Крупный бизнес предложил запретить рейтинговым агентствам снижать оценки системообразующих компаний. Об этом говорится в письме Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) к первому вице-премьеру Андрею Белоусову (копия документа есть у «Известий»). Свою инициативу союз мотивирует так: ключевые для страны организации могут столкнуться с риском ухудшения условий финансирования, чего в условиях кризиса допускать категорически нельзя. В Банке России заявили, что не видят оснований для таких рекомендаций, поскольку рейтинги не единственный критерий кредитования. Агентства сообщили, что принципы определения рейтингов менять не планируют, но в целом готовы оценивать системообразующие предприятия с учетом их особенностей.

Хорошие оценки

РСПП предложил первому заместителю председателя правительства Андрею Белоусову установить новый порядок пересмотра рейтингов системообразующих предприятий и компаний из социально значимых отраслей – вплоть до моратория на ухудшение, следует из письма объединения. Оценки серьезно влияют на стоимость заемных ресурсов, ее повышение в кризисный период может стать для ключевых в стране организаций фатальным, пояснили в объединении.

Эту меру трудно назвать рыночной, однако с учетом экстраординарности ситуации и решения могут быть соответствующими, пояснил один из авторов инициативы вице-президент РСПП Александр Мурычев. По его словам, предприятия высказывают опасения, что объективное падение их финансовых показателей может привести к ухудшению рейтингов.

В Банке России на просьбу «Известий» прокомментировать инициативу объединения заявили, что присвоение рейтингов – это, по закону, независимая от любого политического или экономического влияния деятельность.

Впрочем, методология агентств предусматривает оценку не только текущего, но и исторического и прогнозного положения дел в компании, добавили там. Более того, рейтинги – хотя и важный, но не единственный источник информации о финансовой ситуации заемщика. Таким образом, в ЦБ не видят проблем с доступом предприятий к финансированию, в том числе с учетом объявленных мер поддержки, резюмировали там.

В пресс-службе правительства, а также в Минфине не ответили на аналогичный запрос.

Экстравагантное предложение

«Известия» также спросили рейтинговые агентства об их отношении к предложению РСПП.

Подобная инициатива не может быть реализована, поскольку в предлагаемой формулировке означает прямое вмешательство в рейтинговую деятельность и дискредитирует сам принцип независимости таких агентств, полагает гендиректор НКР Кирилл Лукашук. Существует гораздо более приемлемый путь – это регуляторные послабления в отношении уровней рейтингов в кризис, что существенно лучше нарушения основного принципа – независимости агентств, добавил он.

Подходы АКРА в нынешних экономических условиях не предполагают массового изменения рейтингов, сообщила **пресс-служба** агентства. Краткосрочное снижение показателей отдельных компаний или банков во II и III кварталах 2020 года отнюдь не всегда будет оказывать негативное влияние на их кредитные рейтинги: предприятия оцениваются в долгосрочной перспективе, подчеркнули там.

В «Эксперт РА» добавили, что считают часть нынешних рисков системными, то есть в равной степени влияющими на все компании. Риски такого типа не оказывают негативного эффекта на положение разных организаций относительно друг друга по национальной шкале рейтингов, пояснил управляющий директор по корпоративным и суверенным рейтингам агентства Павел Митрофанов.

Все три российских агентства заверили, что учитывают в своих оценках значимость конкретной компании для государства и вероятность того, что ей будет оказана экстраординарная поддержка. Поэтому в отдельных случаях уровень помощи компенсирует номинальное снижение финансовых показателей организации. Это позволяет сохранить кредитный рейтинг.

В большой тройке международных оценщиков – Moody's, Fitch и S&P – на запрос не ответили.

«Известия» также обратились в крупнейшие российские компании, вошедшие в список системообразующих, с вопросом о востребованности ограничений на ухудшение оценок. В «Русале», «Ростелекоме» и «Фосагро» инициативу поддержали. По словам респондентов, такой подход позволит корректнее отражать реальные риски кредитоспособности, поскольку включение в перечень ключевых для страны организаций предполагает активацию господдержки в случае ухудшения финансового состояния эмитента. В организациях уверяют, что такая мера необходима лишь в период наиболее острой стадии кризиса, она не должна вводиться на постоянной основе.

Рейтинговые агентства не руководствуются интересами компаний, которые они оценивают, считает независимый эксперт Владимир Рожанковский. Для них важно прежде всего мнение клиентов, которые требуют прозрачности и реального положения заемщика, который собирается выпускать облигации либо обращается в банк за кредитом.

Такая инициатива должна была быть адресована в первую очередь регулятору или кредитным организациям, чтобы они не принимали в расчет рейтинговые характеристики заемщика, уверен он.

«Известия» спросили крупнейшие российские банки об отношении к предложению РСПП. Ответили лишь в Сбербанке.

– Рейтинги должны отражать реальное положение дел в компании, – заявили в пресс-службе.

Предложение РСПП выглядит довольно экстравагантным, добавила руководитель направления «Фискальная политика» Экономической экспертной группы Александра Суслина. Нельзя просто запретить агентствам пересматривать рейтинги наиболее влиятельных в стране компаний. Мораторий на ухудшение оценок попросту вреден, поскольку лишит менеджеров компаний мотивации улучшать свои финансовые показатели. Значительная часть системообразующих предприятий принадлежит

госструктурам, которые и так не зарекомендовали себя как эффективные собственники, уверена она.

Так или иначе с точки зрения условий финансирования рейтинги для российских компаний не столь важны, отметила Александра Суслина. Их учитывают прежде всего западные фонды, которые не так уж много инвестируют в отечественный бизнес в последние годы. Оценки агентств требуются для суверенного долга, а он в большей степени зависит от иностранного капитала.

<https://iz.ru/1014934/dmitrii-grinkevich-inna-grigoreva/ni-kola-rspp-prosit-zapretit-ukhudshat-reitingi-kрупnykh-kompanii>

РИА НОВОСТИ; 2020.25.05; В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РАССКАЗАЛИ О БЕЗОПАСНОМ ЗАПУСКЕ ВНУТРЕННЕГО ТУРИЗМА

Приоритетом властей является безопасный контролируемый запуск внутреннего туризма в России в первой половине лета, сообщил на брифинге в понедельник вице-премьер РФ Дмитрий Чернышенко.

Он отметил, что правительство направляет финансовые и управленческие усилия на создание безопасного отдыха для наших граждан в России.

«Для нас, конечно, приоритет – это безопасный и контролируемый запуск внутреннего туризма в первой половине лета. С 1 июня правительство системно и аккуратно начнет снимать ограничения», – отметил Чернышенко.

Он добавил, что на первом этапе будут открыты санатории с медицинской лицензией. «На первом этапе будут открыты санатории с медицинской лицензией, параллельно с этим правительство работает над правилами для дальнейшего открытия туристической отрасли – отели, курорты, пляжи, круизы и так далее», – сказал вице-премьер.

<https://ria.ru/20200525/1571968518.html>

ТАСС; 2020.26.05; ТУРОПЕРАТОРЫ СДВИНУТ СТАРТ ЛЕТНЕГО СЕЗОНА В РОССИИ ДЛЯ НЕКОТОРЫХ НАПРАВЛЕНИЙ

Российские туроператоры вынуждены сдвигать старт летних программ по некоторым внутренним направлениям, несмотря на объявленный властями РФ поэтапный выход туризма из карантина с 1 июня, сообщили ТАСС представители крупных туристических компаний. Это связано с тем, что регионы РФ не синхронно выходят из режима ограничений или корректируют ранее озвученные даты, пояснили туроператоры.

Anex Tour и «Интурист» планировали начать отправку туристов в Сочи на базе регулярных рейсов Azur Air с 1 июня.

«Начало программы сдвинуто на 15 июня», – сообщили ТАСС в пресс-службе Anex Tour. «Интурист» пока не озвучивает новые даты по Сочи, но в пресс-службе компании заверили, что будут переносить без доплат туры клиентам, забронировавшим отдых в санаториях города с 1 июня.

Старт летних чартерных программ по России у TUI намечен на 3 июня, но «будет корректироваться по каждому региону в соответствии с получаемой официальной информацией и с учетом рекомендаций Ростуризма», отметили в пресс-службе TUI Россия.

«Изменения, после получения официальной информации, коснутся вылетов из Москвы и Санкт-Петербурга. Туристам, чье путешествие должно начаться в первых числах июня, будут предложены варианты переноса дат путешествия на более поздний период», – сообщили в компании.

Согласование рекомендаций по работе туротрасли в новых условиях должно завершиться на этой неделе, сообщила накануне на брифинге руководитель Ростуризма Зарина Догузова.

Откуда и куда

Туристы пока не спешат приобретать туры, и бронирований на начало июня немного. Наибольшим спросом пользуются туры с датами вылета в июле – августе, а также в сентябре, сообщили опрошенные ТАСС туроператоры.

Одним из лидеров летнего отдыха в России традиционно является Сочи. Туроператоры заявили программы в Сочи из таких городов, как Москва, Петербург, Уфа, Казань, Екатеринбург, Нижний Новгород, Сургут, Нижневартовск, Воронеж и других. Кроме того, «Интурист» заявил чартерную программу в Анапу с 1 июля. Также туристы интересуются отдыхом в Крыму.

Помимо этого, туроператоры фиксируют спрос на лечебно-оздоровительные программы, в первую очередь это курорты Кавказских Минеральных Вод, Краснодарского Края, Пермской области, Алтай (Белокуриха).

Tez Tour не специализируется на внутреннем туризме, однако в компании сообщили, что предлагают туры по России на регулярных рейсах в формате GDS (глобальные системы бронирования), а также экскурсионные туры продолжительностью от трех дней, включая поездки в Санкт-Петербург и окрестности, Карелию, Екатеринбург, Казань.

Спрос на экскурсионные туры отмечает и TUI. «В период выхода из кризиса спрос на короткие путешествия кратно увеличится. Многие туристы будут вынуждены экономить и выбирать более короткие программы. Для них мы разработали серию туров «выходного дня», – пояснили в компании.

Также в период кризиса набирает популярность такая услуга, как отдельное бронирование экскурсий, что позволяет разнообразить досуг, не уезжая из города, сообщили в TUI Россия. Такие экскурсии сейчас предлагают в Москве, Петербурге, Калининграде, Сочи, Горно-Алтайске и в Петропавловске-Камчатском.

А что с «зарубежкой»?

Чтобы исключить новый завоз коронавирусной инфекции в страну, премьер-министр РФ **Михаил Мишустин** попросил россиян не торопиться с туристическими поездками за рубеж. То есть продолжает действовать рекомендация Ростуризма по возможности воздержаться от заграничных поездок до нормализации эпидемиологической ситуации, уточнил вице-премьер РФ Дмитрий Чернышенко. Помимо этого, Ростуризм 19 марта рекомендовал работающим в РФ туроператорам временно воздержаться от отправки российских туристов в другие страны. Туроператоры к этой рекомендации прислушались, а основные представители рынка даже приостановили продажу туров за рубеж на ближайшую перспективу.

27 марта Россия закрыла все международные полеты, за исключением вывозных рейсов для доставки граждан РФ домой, грузового и почтового авиасообщения. Это значит, что ни самостоятельный, ни организованный российский турист пока не может отправиться в зарубежное путешествие. Однако в теории, если бы какая-то страна заявила о готовности принять путешественников из России и авиасообщение по этому направлению было бы восстановлено, то полететь туда самостоятельно было бы можно, пояснил ТАСС источник на туристическом рынке.

«Право такое никто не отменял, просто есть рекомендация не ездить за границу, и ограничено авиасообщение», – отметил собеседник агентства.

Тем временем крупные российские туроператоры в сложившейся ситуации начали аннулировать туры за границу с вылетом в июне. О таком решении ТАСС сообщили представители Apex Tour и «Интуриста», а в Tez Tour заявили, что пока предлагают перенос зарубежных туров на более поздние даты клиентам, которые должны были вылететь на отдых до середины июня. Кроме того, аннулируют заграничные туры на июнь Coral Travel и Pegas Touristik, сообщила ранее Ассоциация туроператоров России.

Условия по отмене таких туров в зависимости от компании варьируются, однако в основном речь идет о переносе тура на другие даты с возможностью смены страны

отдыха. Некоторые туристы предпочли перенести даты отдыха на 2021 год, отметили в «Интуристе».

<https://tass.ru/ekonomika/8561971>

ТАСС; 2020.26.05; РОСПОТРЕБНАДЗОР РАЗРАБОТАЛ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО САНИТАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Роспотребнадзор рекомендовал носить маски, перчатки, а также регулярно измерять температуру пассажирам и членам экипажа морского и внутреннего водного транспорта. Соответствующие рекомендации опубликованы на сайте ведомства.

«Ношение средств индивидуальной защиты (перчатки, лицевые маски, защитные очки/защитные прозрачные шлемы) для членов вахты при выполнении обязанностей у места доступа на судно является обязательным на постоянной основе. Для всех заходящих на борт судна устанавливается обязательный термометрический контроль, <...> при выявлении температуры тела выше 37,2 посетитель на борт не допускается и передается соответствующей медико-санитарной службе по вызову вахты, аналогичные требования выполняются и на портовых средствах. <...>. Если проверка документов осуществляется вручную, то вахтенные выполняют эту проверку только в перчатках. <...>. Вводится обязательное ношение лицевых защитных масок для посетителей», – говорится в документе.

Уточняется, что измерение температуры проводится каждый раз после возвращения пассажиров и членов экипажа на борт судна с берега. Также обязательной является дезинфекция рук при входе пассажиров на борт судна или на терминал и во все общественные помещения.

Кроме того, пассажиров, отказывающихся от предоставления указанных сведений о состоянии здоровья, а также результатов измерения температуры тела не будут допускать на судно или на терминал.

Ранее **Росавиация** и Роспотребнадзор сформировали финальные методические рекомендации, которые вводят противоэпидемиологические ограничения в самолетах и аэропортах. Основное нововведение для пассажиров – обязательное использование масок и перчаток в аэропорту и во время полета во время пандемии.

<https://tass.ru/obschestvo/8561277>

ТАСС; 2020.25.05; РОСПОТРЕБНАДЗОР РЕКОМЕНДУЕТ ВРЕМЕННО ЗАПРЕТИТЬ ТОРГОВЛЮ В ЭЛЕКТРИЧКАХ

Роспотребнадзор из-за ситуации с коронавирусом рекомендовал временно запретить разносную торговлю в электричках. Игру на музыкальных инструментах ведомство считает необходимым запретить и после снятия ограничений из-за пандемии, следует из документа, опубликованного на сайте Роспотребнадзора.

На первом этапе, по мнению ведомства, должен действовать «запрет на оказание услуг по предоставлению разносной торговли в пути следования». «Пресечение осуществления в пригородных поездах несанкционированной розничной разносной торговли, игры на музыкальных инструментах, нахождение в вагонах поездов лиц, не соблюдающих правила гигиены и в пачкающей одежде» – такие меры должны, по мнению ведомства, действовать и после нормализации эпидситуации.

В поездах дальнего следования в период постепенного снятия ограничений, связанных с коронавирусом, Роспотребнадзор рекомендовал работникам вагонов-ресторанов использовать маски (с учетом замены не реже одного раза в три часа) и перчатки. Кроме того, предлагается изъять алкогольную продукцию из вагонов-ресторанов в случае, если их работа осуществляется только на вынос. Когда снимут все ограничения, стоит вернуться к полному комплексу услуг, считают в ведомстве.

Документ описывает и порядок возврата билетов. На первом этапе предлагается сохранить технологию дистанционного отказа от поездки и возврата проездных документов, оформленных в билетной кассе. В режиме снятия ограничений действовать она уже не должна. <https://tass.ru/obschestvo/8560847>

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/society/news/2020/05/25/831046-v-elektrichkah-vremenno>

<https://govoritmoskva.ru/news/235093/>

<https://ria.ru/20200525/1571978796.html>

<https://ria.ru/20200525/1571979135.html>

ТАСС; 2020.25.05; ТПП ПРОСИТ ВВЕСТИ МОРАТОРИЙ НА ПОВЫШЕНИЕ СТАВОК И СБОРОВ ЗА УСЛУГИ АЭРОПОРТОВ

Торгово-промышленная палата (ТПП) России просит кабмин ввести мораторий на повышение ставок и сборов за услуги аэропортов и аэронавигацию в 2020 году. Об этом говорится в предложениях ТПП России для включения в общенациональный план действий по нормализации деловой жизни, восстановлению занятости, доходов граждан и роста экономики после пандемии коронавируса.

Соответствующее письмо глава ТПП Сергей Катырин направил председателю правительства **Михаилу Мишустину**, копия документа имеется в распоряжении ТАСС. Президент **Владимир Путин** ранее поручил правительству подготовить общенациональный план действий по восстановлению экономики после пандемии коронавируса.

«Ввести на весь 2020 год мораторий на повышение ставок и сборов за услуги аэропортов и аэронавигацию», – говорится в письме.

Также ТПП просит до 1 января 2024 года отменить транспортный налог по воздушным судам для лизинговых компаний, что позволит снизить размер лизинговых платежей авиакомпаниям, на тот же срок предлагается отменить налог на имущество с воздушных судов гражданской авиации для авиакомпаний, а также для лизинговых компаний, предоставляющих в лизинг воздушные суда.

В числе других предложений – освободить от обложения НДС все субсидии, предоставляемые в связи с осуществлением воздушных перевозок, а также отменить обязанность восстановления НДС при получении авиаперевозчиками субсидий на возмещение ранее понесенных затрат.

<https://tass.ru/ekonomika/8558413>

ТЕЛЕКАНАЛ 360; АНАТОЛИЙ МИНКИН, ОЛЬГА НИЖЕЛЬСКАЯ; 2020.26.05; ЗАПРЕТ ИМПОРТНОГО ТОПЛИВА ПОПОЛНИТ БЮДЖЕТ. НО КАК ЭТО ОТРАЗИТСЯ НА РОССИЯНАХ?

Ввоз импортного топлива в Россию запретили до 1 октября. Такое постановление утвердило правительство. Под ограничение попали моторный бензин, дизельное и судовое топливо и авиакеросин. Введенная мера ничего не меняет в жизни обычного российского водителя. Сэкономить на АЗС он не сможет, даже если бы этого запрета не было. Однако российский бюджет получил дополнительную статью дохода.

Перекрытые потоки

Под постановление правительства о запрете импорта топлива на территорию России не попадут транзитные поставки сырья через территорию нашей страны. Кроме того действие документа не будет распространяться на топливо и его запасы, которое используется непосредственно в пути следования, а также на импорт бензина физическими лицами для личного пользования.

Запрет должен обеспечить стабилизацию ситуацию на внутреннем рынке топлива и обеспечить энергетическую безопасность страны.

О необходимости ввести полугодовое ограничение на поставки импортного топлива говорил министр энергетики Александр Новак. По его словам, это станет фактором поддержки отечественной нефтяной промышленности и ограничит приток дешевого топлива с белорусских нефтеперерабатывающих заводов. По его словам, это мера вынужденная, хоть и не очень рыночная.

Это происходит на фоне ситуации с коронавирусной инфекцией, которая привела к существенному сокращению мирового потребления топлива. Свою роль сыграл и развал сделки ОПЕК+. В итоге рынки столкнулись с небывалой ситуацией: объем добываемой нефти огромный, но девать его некуда. На бирже продавцы нефтяных фьючерсов начали приплачивать потенциальным покупателям, только бы сбыть их с рук. Для российских нефтедобывающих компаний продажа сырья на внутреннем рынке оказалась выгоднее, чем экспорт.

Обратный механизм

Импортировать бензин для потребления на внутреннем рынке намного выгоднее, чем забирать его у российских нефтепереработчиков. Из-за демпферного механизма стоимость отечественного топлива выше, чем у иностранного. Об этом «360» рассказал ведущий эксперт фонда национальной энергетической безопасности Игорь Юшков.

Власти ввели демпферный механизм в 2019 году. При помощи него они призывали удерживать цены на бензин и дизель на стабильном уровне. Если цены на экспортную нефть низкие, то нефтяники платят в бюджет деньги за продажу моторного топлива. Если экспортные цены пошли вверх, то государство платит компаниям, чтобы они не повышали цены на бензин и дизельное топливо внутри страны.

Игорь Юшков отметил, что в сторону, когда нефтяники начали платить в бюджет за возможность оставаться на внутреннем рынке механизм демпфера заработал впервые.

Раньше работало наоборот. Всегда было выгоднее экспортировать нефть, вместо того, чтобы ее перерабатывать на внутреннем рынке. А чтобы был паритет пришлось бы на внутреннем рынке повышать цены на топливо. Чтобы нефтяные компании этого не делали был вот этот договор

Игорь Юшков

ведущий эксперт фонда национальной энергетической безопасности

Демпферный механизм приводит к тому, что цена на российское топливо выше, чем на импортное. Но, по словам эксперта, решение правительства, это просто перестраховка.

Импорт на «минималках»

В год Россия потребляет бензина, дизеля, мазута и авиакеросина до 90 миллионов тонн в год. Доля импортного топлива в этом потоке минимальна – десятки тысяч тонн. Из-за ситуации с коронавирусом объем потребления топлива сократился в апреле на 40–50%.

«Даже если мы выйдем на уровень 70 миллионов тонн, то десятки тысяч тонн в месяц все равно погоды не сделают. Это не очень большая проблема с импортным бензином. Просто государство решило подстраховаться и такой вот запрет ввести», – заявил Игорь Юшков.

При этом даже без запрета импортного топлива цены на бензин для российских водителей остались бы без изменений. Так как закупаются очень небольшие объемы, а если их еще и раскидать по стране, то это привело бы к снижению только на несколько копеек.

Однако если бы Россия полностью открыла свой внутренний рынок для внешних топливных компаний, то да, цены бы на топливо снизились, но бюджет лишился бы сейчас дополнительных поступлений.

В марте Минфин отчитался, что по демпферному механизму бюджет пополнился на 10,5 миллиардов рублей. Это позволило сократить траты из Фонда национального благосостояния (ФНБ) за счет компенсации выпадающих доходов от снижения экспортных пошлин на нефть и газ.

<https://360tv.ru/news/tekst/zapret-importnogo-topliva/>

РИА НОВОСТИ; 2020.26.05; БОЛЕЕ 30 ЧЕЛОВЕК ВЫЛЕТЕЛИ В РОССИЮ РЕЙСОМ AIR INDIA

Более 30 человек вылетели во вторник в Россию рейсом авиакомпании Air India, сообщил российским журналистам заведующий консульским отделом посольства РФ в Индии Андрей Федоров.

«Всего на этом рейсе вылетели 35 человек, в том числе два гражданина Индии», – сказал он.

Дипломат добавил, что рейс был коммерческим, стоимость билета составляла 51 тысячу рупий (673 доллара).

Федоров отметил, что в Делийском консульском округе остается около 400 россиян, желающих вернуться на родину.

Индия ранее начала эвакуацию своих граждан их разных стран. В ходе второго этапа планируется вернуть индийцев на родину, в том числе, из России. Все рейсы будут коммерческими, их пассажиры должны будут пройти 14-дневный карантин.

<https://ria.ru/20200526/1571983276.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.26.05; ВОСЕМЬДЕСЯТ РОССИЯН ВЕРНУЛИСЬ НА РОДИНУ ВЫВОЗНЫМ РЕЙСОМ ИЗ ИОРДАНИИ

Восемьдесят россиян вернулись на родину вывозным рейсом Royal Jordanian из Иордании, сообщило посольство РФ.

«Посольство России в Иордании во взаимодействии с иорданской авиакомпанией Royal Jordanian организовало вывоз на родину российских граждан – всего 80 человек покинули королевство», – сообщило посольство на своей странице в Facebook.

<https://ria.ru/20200525/1571969669.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.25.05; ПОЧТИ 400 РОССИЯН ВЕРНУЛИСЬ НА РОДИНУ ИЗ ИНДОНЕЗИИ ВЫВОЗНЫМ РЕЙСОМ

Почти 400 россиян вернулись на родину в понедельник вывозным рейсом авиакомпании «Россия» по маршруту Денпасар-Санкт-Петербург-Москва, говорится в сообщении посольства РФ в Индонезии.

«25 мая состоялся очередной вывозной рейс, выполненный авиакомпанией «Россия» по маршруту Денпасар-Санкт-Петербург-Москва. На Родину вернулись 390 человек, это жители Москвы, Санкт-Петербурга, Московской, Ленинградской, Владимирской, Ивановской, Калужской, Рязанской, Смоленской, Ульяновской, Тверской, Тульской, Ярославской, Брянской, Орловской, Липецкой, Тамбовской, Воронежской, Курской, Псковской, Новгородской, Вологодской, Костромской, Нижегородской, Пензенской областей, Республики Мордовия», – говорится в сообщении, опубликованном на странице посольства в Facebook.

В дипмиссии также отметили, что работа по вывозу остающихся в Индонезии россиян продолжается.

<https://ria.ru/20200525/1571974120.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.25.05; ПОСОЛЬСТВО СООБЩИЛО О ПЕРЕНОСЕ ВЫВОЗНОГО РЕЙСА ДЕЛИ-МОСКВА НА 26 МАЯ

Вывозной рейс Дели-Москва перенесен с 25 на 26 мая, сообщил представитель посольства РФ.

«По информации от МИД Индии, рейс АIC1945 из Дели переносится с 25 на 26 мая с.г. В настоящий момент детали выясняются. Будем оперативно информировать», – сообщил представитель посольства в Telegram-канале «Госуслуги: Индия – РФ».

Рейс должен был вылететь утром 25 мая.

Предполагается еще несколько рейсов для вывоза россиян из Индии. На 28 мая в 17.00 по местному времени (14.30 мск) запланирован рейс № SDM6884 Гоа – Санкт-Петербург – Москва. Вылет рейса № AIC1945 Дели – Москва запланирован на 31 мая в 05.05 местного времени (02.30 мск). Вылет рейса № AIC1945 Дели – Москва запланирован на 2 июня также в 05.05 местного времени.

Все эти перелеты возможны только для граждан России, которые проживают в Москве, Санкт-Петербурге, Московской, Ленинградской, Владимирской, Ивановской, Калужской, Рязанской, Смоленской, Тверской, Тульской, Ярославской, Брянской, Орловской, Липецкой, Тамбовской, Воронежской, Курской, Псковской, Новгородской, Мурманской, Вологодской, Костромской, Нижегородской, Ульяновской, Пензенской областях, а также Мордовии и Карелии.

<https://ria.ru/20200525/1571936344.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.25.05; ГЕНКОНСУЛЬСТВО В ГУАНЧЖОУ УТОЧНИЛО, КТО ИЗ РОССИЯН СМОЖЕТ УЛЕТЕТЬ 3 ИЮНЯ

Очередной вывозной рейс для граждан России из Китая планируется на 3 июня из Гуанчжоу, однако зарегистрироваться на него смогут лишь жители определенных регионов РФ, говорится в сообщении генерального консульства РФ в Гуанчжоу.

Ранее Минкомсвязи РФ в своем Telegram-канале опубликовала расписание вывозных рейсов на период с 24 мая по 3 июня, в котором обозначено, что на 3 июня планируется рейс Гуанчжоу – Владивосток – Москва.

«Вылет рейса Гуанчжоу – Владивосток – Москва запланирован на 03 июня 2020 (номер рейса и время уточняются)», – сообщили в дипмиссии.

Отмечается, что количество мест на борту ограничено, списки будут формироваться на основании регистрации на госуслугах.

Подчеркивается, что этот перелет возможен только для граждан России, которые проживают в Забайкальском крае, Камчатском крае, Приморском крае, Республике Бурятия, Республике Саха (Якутия), Хабаровском крае, Чукотском автономном округе, Москве, Санкт-Петербурге, Московской, Ленинградской, Владимирской, Ивановской, Калужской, Рязанской, Смоленской, Тверской, Тульской, Ярославской, Брянской, Орловской, Липецкой, Тамбовской, Воронежской, Курской, Псковской, Новгородской, Амурской, Вологодской, Костромской, Нижегородской, Магаданской, Пензенской, Сахалинской, Ульяновской, Еврейской автономной областях, Республике Мордовия, Республике Карелия.

<https://ria.ru/20200525/1571932899.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.25.05; НА ПОНЕДЕЛЬНИК ЗАПЛАНИРОВАНЫ ВЫВОЗНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ ТАДЖИКИСТАНА И ИНДИИ

Вывозные рейсы в Россию из Таджикистана, Индии, Иордании, Индонезии планируются в понедельник, сообщило Минкомсвязи.

Ожидаются перелеты Душанбе – Москва, Дели – Москва, Амман – Москва, Денпасар – Санкт-Петербург – Москва.

<https://ria.ru/20200525/1571931435.html>

ТАСС; 2020.25.05; ПЕРЕКЛАДКА МАГИСТРАЛЬНЫХ ВОДОПРОВОДОВ НАЧАЛАСЬ НА БУДУЩЕЙ ТРАССЕ М-12 «МОСКВА – КАЗАНЬ»

Госкомпания «Автодор» начала перекладку магистральных водопроводов в рамках подготовки территории к строительству трассы М-12 «Москва – Нижний Новгород – Казань». Об этом говорится в сообщении госкомпании.

«Идут работы по переустройству трёх магистральных водопроводов на обходе Балашихи и Ногинска в Московской области. По ним поступает вода в дома Богородского и Павлово-Посадского городских округов», – отмечается в сообщении.

Как отмечают в «Автодоре», переустраиваемые участки водопроводов прокладываются из современных полиэтиленовых и стальных труб с наружной усиленной антикоррозийной изоляцией. Пересечения водопроводов с автомобильными и железными дорогами предусматриваются в футлярах из стальных электросварных прямошовных труб.

Трасса М-12 будет строиться в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года и станет частью международного маршрута «Европа-Западный Китай». В конце прошлой недели вице-премьер РФ Марат Хуснуллин дал поручение разработать план ускорения строительства трассы на 4 года, чтобы построить ее к концу 2024 года, а не 2027 года как планировалось ранее.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/perekladka-magistralnyh-vodoprovodov-nacalas-na-budusej-trasse-m-12-moskva-kazan>

ТАСС; 2020.25.05; УДМУРТИЯ ДО КОНЦА ГОДА НАМЕРЕНА РАЗРАБОТАТЬ ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Власти Удмуртии планируют до конца 2020 года разработать программу, которая предполагает план строительства и реконструкций автодорог на ближайшие 10 лет. Об этом говорится в понедельник на сайте главы и правительства региона по итогам совещания главы республики Александра Бречалова и зампреда правительства РФ Марата Хуснуллина, которое прошло в режиме видеоконференции.

«Александр Бречалов также рассказал, что в этом году планируется разработать программу комплексного развития транспортной инфраструктуры Удмуртской Республики, которая предполагает план строительства и реконструкций автомобильных дорог на ближайшие 10 лет, с учетом социально-экономического развития региона», – говорится в сообщении.

Глава Удмуртии также сообщил, что общий объем финансирования **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в этом году в республике составит более 1,5 млрд рублей, из них более 764,7 млн рублей – средства регионального бюджета.

«В ремонте на этот год 42 объекта общей протяженностью 110 км. На сегодняшний день исполнено уже 24% работ, опережение графика на 5%. Помимо ремонтов, **нацпроектом** запланированы установка комплексов фото- и видеофиксации нарушений ПДД, светофорных объектов, освещения на региональных трассах и автоматического пункта весогабаритного контроля на дороге Ижевск-Сарапул», – добавили в пресс-службе.

Бречалов также отметил, что помимо **нацпроекта**, в регионе реализуются другие дорожные проекты с федеральным финансированием, в том числе «Комплексное развитие сельских территорий», финансирование на 2020 год составляет – 646 млн рублей, из них 342,2 млн рублей – федеральный бюджет.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/udmurtia-do-konca-goda-namerena-razrabotat-programmu-razvitiya-transportnoj-infrastruktury>

РИА НОВОСТИ; 2020.25.05; ВЛАСТИ ПРИМОРЬЯ ПОПРОСИЛИ КИТАЙ РАЗРЕШИТЬ ВЫВЕЗТИ ЗАСТРЯВШИХ РОССИЯН

Власти Приморья просят руководство китайской провинции Хейлунцзян разрешить вывоз группы застрявших в Северо-Восточном Китае россиян автобусом, сообщил руководитель агентства международного сотрудничества региона Алексей Старичков, чей комментарий РИА Новости предоставили в правительстве региона.

Эвакуация россиян из Китая автобусами через наземные **пункты пропуска** в Приморье началась 1 февраля. Также через границу вывозили граждан Китая, которые хотели

вернуться на родину. Таким способом в РФ вернулись сотни россиян, но позже вывоз был приостановлен.

Местное ИА Prima Media в понедельник сообщило, что 26 россиян – жители ДФО, а также Удмуртии, Омска, Тюмени, Иркутска – обратились к властям Приморского края с просьбой помочь им выехать из городов Северо-Восточного Китая на автобусе. По их словам, лететь рейсом из Гуанчжоу во Владивосток в начале июня, находясь в Харбине, – дорого, а перелет займет много времени.

«В правительство Приморского края поступила информация, что в настоящее время граждане, которые остались на территории северного Китая, в частности, в городе Харбин, хотят вернуться в Россию через сухопутную границу между КНР и РФ, в том числе через и на территорию Приморья», – сказал Старичков.

По его словам, китайские власти ужесточили карантинные меры в приграничных провинциях, поэтому эвакуация россиян автотранспортом на территорию Приморского края была приостановлена.

«Несмотря на это, правительство Приморского края направило официальное обращение к правительству провинции Хейлунцзян с просьбой рассмотреть такую возможность. Мы понимаем, в какой непростой ситуации оказались наши соотечественники на сопредельной территории, и прилагаем все усилия, чтобы помочь им вернуться домой», – добавил Старичков.

Он отметил, что с начала пандемии агентство международного сотрудничества Приморского края организовало эвакуацию более 500 российских граждан из КНР в РФ через автомобильные **пункты пропуска** «Пограничный», «Полтавка», «Краскино».

«Все россияне, находившиеся в КНР, которые хотели вернуться на родину в марте-апреле, это сделали», – добавил Старичков.

<https://ria.ru/20200525/1571932240.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.25.05; ВЛАСТИ СЕВАСТОПОЛЯ ВОЗОБНОВИЛИ АВТОБУСНОЕ СООБЩЕНИЕ С КРЫМОМ

Автобусные перевозки между Севастополем и населенными пунктами Крыма, приостановленные в конце марта из-за коронавируса, возобновились с понедельника, сообщил врио главы города Михаил Развожаев.

«У нас с сегодняшнего дня заработал автовокзал. Необходимо обеспечить контроль въезда с учетом режима повышенной готовности», – сказал Развожаев на аппаратном совещании правительства города.

В свою очередь, исполняющий обязанности директора департамента общественной безопасности города Алексей Краснокутский сообщил, что пассажирское транспортное сообщение с регионами Республики Крым открыто не для путешествий и не для экскурсионных маршрутов.

«На пунктах контроля автобусы проверяются и люди, не имеющие правовых оснований для въезда, будут высаживаться и на следующем автобусе отправляться обратно на ту станцию вокзала, с которой они прибыли», – подчеркнул Краснокутский.

<https://ria.ru/20200525/1571945258.html>

ТАСС; 2020.25.05; В МОРДОВИИ ВОЗОБНОВИЛ РАБОТУ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ

Власти Мордовии возобновили с 25 мая полноценную работу общественного транспорта в столице республики Саранске, где с 23 апреля общественный транспорт выходил на маршруты с 6:00 до 9:00 и с 16:00 до 19:00. Об этом сообщили ТАСС в администрации городского округа Саранска.

Глава Мордовии Владимир Волков 20 мая сообщил, что, при условии дальнейшего снижения числа случаев инфицирования коронавирусной инфекцией, возобновить полноценную работу общественного транспорта можно будет с 25 мая.

«Общественный транспорт Саранска с сегодняшнего дня работает по обычному графику», – сказала собеседница агентства.

По данным оперштаба республики, восстанавливаются обычные графики работы общественного транспорта и действие льготных проездных билетов. Также с 25 мая на всех рынках восстанавливается торговля продовольственными товарами и товарами первой необходимости. Закрытыми остаются точки, которые торгуют товарами непродовольственной группы и не входящими в список первой необходимости.

<https://tass.ru/obschestvo/8553835>

ТАСС; 2020.25.05; ПУТИН ПОТРЕБОВАЛ СОКРАЩАТЬ ПО МИНИМУМУ ИНВЕСТИЦИИ РЖД В РЕАЛЬНЫЙ СЕКТОР

Президент РФ **Владимир Путин** потребовал по минимуму сокращать инвестиции РЖД в реальный сектор. Он провел в Кремле в понедельник личную встречу с генеральным директором компании Олегом Белозеровым.

«В проектирование можно (объем инвестиций сокращать – прим. ТАСС), я согласен. А вот в реальный сектор – желательно все-таки сокращать по минимуму», – отметил президент.

Российский лидер согласился при этом, что «вкладывать в никуда, либо с большими рисками не следует». «Но все-таки я прошу и вас, и ваших коллег внимательно еще раз проанализировать возможности по объемам инвестиций», – добавил он.

Путин отметил, что железные дороги являются ключевым направлением транспорта для России с учетом ее территории, «исторически так сложилось и по объему грузоперевозок и по значимости для экономики в целом».

Говоря об инвестиционной деятельности компании, президент указал, что от того, как крупнейшие российские естественные монополии осуществляют свою инвестиционную программу, «будет зависеть и зависит самочувствие экономическое, социальное самочувствие коллективов и экономическое состояние многих отраслей, которые работают, в том числе, на Российские железные дороги».

<https://tass.ru/ekonomika/8556067>

ТАСС; 2020.25.05; УТВЕРЖДЕНЫ ПРАВИЛА СУБСИДИЙ ДЛЯ РЖД, ПРИЗВАННЫХ УДЕШЕВИТЬ ПЕРЕВОЗКИ АГРАРНОЙ ПРОДУКЦИИ

Правительство РФ утвердило правила предоставления компании РЖД субсидий, направленных на удешевление перевозок сельхозпродукции между разными частями страны. Об этом в понедельник заявил премьер-министр РФ **Михаил Мишустин** на совещании с вице-преьерами.

«Подписано постановление правительства, которое устанавливает новые правила предоставления субсидий из федерального бюджета РЖД. Они направлены на уменьшение логистических затрат и сохранение баланса цен на сельхозпродукцию в разных регионах страны», – сказал глава кабмина.

По его словам, речь идет, в первую очередь, о поставках зерна, овощей, фруктов и других товаров из Центральной России и Сибири на Дальний Восток, а из дальневосточных регионов – продукции местных сельхозпредприятий в центр страны.

«Важно, чтобы люди, проживающие в отдаленных регионах, были обеспечены российскими сельхозтоварами по доступным ценам», – заключил **Мишустин**, отметив, что о значимости этого вопроса недавно говорил президент РФ **Владимир Путин** на совещании по ситуации в сельском хозяйстве.

<https://tass.ru/ekonomika/8554961>

На ту же тему:

<https://rns.online/r/876f/>

ТАСС; 2020.25.05; РЖД ВЫПОЛНЯТ ВСЕ ЗАПЛАНИРОВАННЫЕ КОМПЛЕКСНЫМ ПЛАНом РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПОКАЗАТЕЛИ

РЖД выполнят все показатели, заложенные в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года**, сообщил на встрече с президентом РФ **Владимиром Путиным** генеральный директор **РЖД** Олег Белозеров.

«При этом хочу сказать, что на данный момент у нас в строительстве работает 27 тысяч человек, а к лету мы планируем благодаря вашему решению увеличить еще на 10 тысяч человек и сконцентрироваться, прежде всего, на Восточном полигоне. Вашу задачу мы выполним. Даже не просто выполним, а перевыполним. Соответственно, и **комплексный план**, все показатели мы будем выполнять. В этой части у нас сомнений нет», – сказал глава **РЖД**.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/rzd-vypolnat-vse-zaplanirovannye-kompleksnym-planom-razvitiya-infrastruktury-pokazateli>

ТАСС; 2020.25.05; БЕЛОЗЕРОВ: МАГИСТРАЛЬНУЮ КВАНТОВУЮ СЕТЬ МОСКВА – ПЕТЕРБУРГ СОЗДАДУТ В I КВАРТАЛЕ 2021 ГОДА

Магистральная квантовая сеть, соединяющая Москву и Санкт-Петербург, будет создана в I квартале 2021 года, сообщил на встрече с президентом РФ **Владимиром Путиным** генеральный директор **РЖД** Олег Белозеров.

«Мы не оставляем квантовые коммуникации, в 2021 году в I квартале [2012 г.] мы хотим сделать линию Москва – Санкт Петербург. Сдадим в эксплуатацию, считаем, что это повысит надежность», – отметил он.

В **РЖД** отмечали, что общая протяженность квантовой магистральной сети составит более 800 километров. Реализация такого проекта позволит внедрить критически важные сервисы нового поколения.

Ранее сообщалось, что **РЖД** разработали дорожную карту развития квантовых коммуникаций. Она включает в себя разработку до 2024 года девяти приоритетных технологий и пятнадцати продуктов, а также более 35 целевых показателей эффективности, среди которых: объемы производства и продаж продукции, протяженность квантовых сетей, уровень готовности технологий, обеспеченность кадрами и другие параметры.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/belozеров-magistralnuu-kvantovuu-set-moskva-peterburg-sozdadut-v-i-kvartale-2021-goda>

ТАСС; 2020.25.05; ПОЕЗДА «ЛАСТОЧКА» БУДУТ ОБСЛУЖИВАТЬ НА ЛЕНИНГРАДСКОМ НАПРАВЛЕНИИ ЕЩЕ 34 РЕЙСА

Более 30 рейсов на Ленинградском направлении железной дороги переведут на обслуживание новыми комфортными поездами «Ласточка» с 26 мая. Об этом сообщил ТАСС в понедельник заместитель мэра Москвы по вопросам транспорта Максим Ликсутов.

Пригородные поезда «Ласточка» класса «комфорт» визуально отличаются от скоростных «Ласточек». На вагоны нанесены белые и синие полосы. Контроль оплаты проезда в постоянном режиме осуществляют работники контрольно-ревизионной службы Московско-Тверской ППК.

«Уже со вторника по Ленинградскому направлению начнут курсировать два новых десятивагонных состава. Это позволит заменить привычные электропоезда сразу на 34 рейсах. Увеличение количества современных поездов на линии сделает поездки жителей Зеленограда и Подмосковья более комфортными», – сказал Ликсутов.

Он уточнил, что таким образом количество рейсов поездов «комфорт» увеличится до 113, новые поезда будут курсировать на всех рейсах Москва – Клин и более на 90% рейсов Москва – Зеленоград по рабочим дням.

«В классе «комфорт» пассажиров возят электропоезда «Ласточка» с сохранением маршрутов и стоимости проезда обычных электричек. Среди преимуществ новых поездов – мягкие сидения с откидными столиками, системы климат-контроля и обеззараживания воздуха. Также в каждом вагоне есть розетки для зарядки электронных устройств, дополнительные места для багажа», – добавили в пресс-службе столичного департамента транспорта.

Новые поезда будут отправляться с Ленинградского вокзала в Зеленоград по будням в 06:33, 08:23, 09:37, 10:39, 12:38, 15:59, 16:55, 18:26, 20:10 и 22:25. Со станции Крюково по рабочим дням они будут уходить в 05:37, 08:12, 09:27, 11:10, 14:50, 15:31, 17:15, 18:53 и 21:18. По выходным они будут отправляться из Москвы в Зеленоград в 08:16, 10:32, 16:55 и 21:38 (по субботам), а в обратном направлении – в 07:04, 09:18, 15:31 и 20:19 (по субботам). Помимо этого, по будням в 06:03 поезд «Комфорт» будет отправляться в Москву из Клина.

<https://tass.ru/obschestvo/8555007>

ИНТЕРФАКС; 2020.25.05; АМУРСКИЙ СУДОЗАВОД ПЕРЕНЕС НА 2022Г СДАЧУ ГТЛК ДВУХ ПАРОМОВ ДЛЯ ЛИНИИ ВАНИНО-ХОЛМСК

Совет директоров ПАО «Амурский судостроительный завод» (АСЗ, входит в ОСК) на заседании 22 мая принял решение заключить с ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) дополнительные соглашения о переносе до 2022 года сроков строительства двух грузопассажирских автомобильно-железнодорожных паромов. Согласно сообщению АСЗ, срок выполнения работ установлен в документе не позднее 15 октября 2022 года.

Кроме того, «в связи с переносом срока строительства» судов завод за период с 1 апреля 2020 года по 31 декабря 2022 года заплатит заказчику за пользование авансом. Сумма аванса по каждому судну составляет 2,16 млрд рублей.

Номера договоров между АСЗ и ГТЛК соответствуют тем, которые были заключены в декабре 2016 года на строительство амурским предприятием двух паромов для сообщения Ванино-Холмск, следует из материалов сайта госзакупок.

Это не первый случай переноса сроков строительства паромов. Изначально работы должны были быть завершены к концу 2019 года, но затем сроки были сдвинуты, одно судно планировали сдать в 2020 году, второе – в 2021 году.

Ранее представитель судозавода сообщал «Интерфаксу», что на сроки на данный момент может повлиять, в частности, проблема въезда иностранных специалистов из-за ограничений по коронавирусу.

ГТЛК заказала у амурского завода два парома для линии Ванино-Холмск в 2016 году. Как сообщало правительство Хабаровского края в начале прошлого года, исполнение контракта по изготовлению паромов из-за санкционных ограничений сдвинулись. Стоимость судов изначально составляла 9,8 млрд рублей. «Предприятие вынуждено увеличивать стоимость каждого парома почти на 1 млрд рублей», – отмечало на тот момент правительство.

Новые паромы должны обеспечить бесперебойное сообщение между Сахалином и материком вне зависимости от сезона и погодных условий. Грузовые палубы парома вмещают 30 ж/д вагонов, 48 грузовых автопоездов, 28 легковых автомобилей. Пассажировместимость каждого судна – 150 человек.

РИА НОВОСТИ; ЕЛИЗАВЕТА ИСАКОВА; 2020.25.05; ВОЗ РЕКОМЕНДОВАЛА СОБЛЮДАТЬ ДИСТАНЦИЮ ВО ВРЕМЯ ПЕРЕЛЕТОВ

Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) рекомендует соблюдать дистанцию как минимум 1 метр между людьми во время перелетов, заявила на брифинге в Женеве глава технической группы подразделения чрезвычайных заболеваний ВОЗ Мария Ван Керкхове. «Наши рекомендации заключаются в соблюдении дистанции (во время перелетов) между людьми в 1 метр или больше. Мы недавно провели системную оценку гриппа, коронавируса и COVID-19, и выявили защитную дистанцию в 1 метр или больше. Так что это важно», – сказала она.

<https://ria.ru/20200525/1571975849.html>

RNS; 2020.25.05; РОСАВИАЦИЯ ОДОБРИЛА СУБСИДИИ ЕЩЕ ДВУМ АВИАКОМПАНИЯМ

Росавиация одобрила выделение субсидий на частичную компенсацию расходов за февраль авиакомпании Red Wings и за март – Azur Air, сообщили в ведомстве.

«22 мая завершена проверка пакета документов двух авиакомпаний. Подписаны приказы **Росавиации** о предоставлении из федерального бюджета субсидий авиакомпании «Ред Вингс» на частичную компенсацию расходов за февраль 2020 года, а также авиакомпании «АЗУР эйр» – за март 2020 года», – говорится в сообщении.

Одобренные ранее субсидии компаниям «**Аэрофлот**», «Россия» и «Аврора» доведены до них в полном объеме, уточнили в ведомстве.

Сейчас на проверке ведомства находится документация еще 10 авиакомпаний – S7, «НордАвиа» (бренд Smartavia), «Азимут», «Уральские авиалинии», «АйФлай» (I Fly Airlines), «РусЛайн», «Северсталь», «Ямал», «ЮВТАэро» и «Победа».

<https://rns.online/transport/Rosaviatsiya-odobrila-subsidii-esche-dvum-aviakompaniyam-2020-05-25/>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200525/1571934120.html>

ТАСС; 2020.25.05; АВИАПЕРЕВОЗКИ В РОССИИ В АПРЕЛЕ СОКРАТИЛИСЬ НА 87%

Внутренние авиаперелеты по РФ в апреле снизились на 85% в годовом выражении – до 717,6 тыс. пассажиров, следует из уточненных данных **Росавиации**, опубликованных на сайте агентства.

За январь – апрель показатель упал на 23,5% в годовом выражении – до 27,6 млн пассажиров.

Что касается международных перелетов (с учетом ограничений из-за пандемии выполняются только вывозные рейсы для граждан РФ из-за рубежа), то в апреле они снизились на 99,4%, было перевезено 21,9 тыс. пассажиров. Грузовые авиаперевозки сократились более чем на 15% – до 80,5 тыс. тонн.

Пассажиропоток российских авиакомпаний в апреле снизился более чем на 90%.

По итогам месяца S7 впервые заняла первую строчку по пассажироперевозкам среди российских авиакомпаний с 213,6 тыс. пассажиров. Группа «**Аэрофлот**», по собственным данным, перевезла почти 230 тыс. пассажиров (-95,2%). Головная компания группы – «**Аэрофлот**» – в апреле перевезла 147,7 тыс. пассажиров (-95,2%), сообщает **Росавиация**.

Пассажироперевозки Utair упали на 89,4% – до 65,6 тыс. человек, «Уральских авиалиний» – на 94%, до 41,6 тыс.

Грузовые авиаперевозки в апреле снизились более чем на 15% – до 80,5 тыс. тонн. Некоторым российским авиакомпаниям **Росавиация** разрешила перевозить грузы в салоне, чтобы задействовать высвободившийся флот и сократить убытки от простоя.

<https://tass.ru/ekonomika/8559397>

РИА НОВОСТИ; 2020.25.05; «АЭРОФЛОТ» НАЧНЕТ ВОССТАНОВЛЕНИЕ ПЕРЕВОЗОК В ИЮНЕ

Группа «Аэрофлот» в июне приступает к постепенному восстановлению объемов перевозок, сообщили в пресс-службе компании.

«После пониженных объемов перевозок в апреле и мае, в июне группа «Аэрофлот» приступает к постепенному восстановлению объемов операционной деятельности (с 1 июня возобновляет полеты авиакомпания «Победа»), на начальном этапе фокусируясь на поступательном возобновлении полетов по внутрироссийским направлениям», – говорится в сообщении.

<https://ria.ru/20200525/1571941123.html>

На ту же тему:

<https://rns.online/r/876a/>

ТАСС; 2020.25.05; ГРУППА «АЭРОФЛОТ» В АПРЕЛЕ СОКРАТИЛА ПЕРЕВОЗКИ НА 95,2%

Группа «Аэрофлот» (головной перевозчик, «Россия», «Победа» и «Аврора») в апреле 2020 года перевезла 229 тыс. пассажиров, что на 95,2% ниже результата за апрель прошлого года, говорится в сообщении перевозчика. При этом за январь – апрель группа сократила перевозки на 34,7%, до 11,4 млн пассажиров (сам «Аэрофлот» – на 38,5%, до 7,1 млн пассажиров).

«За четыре месяца 2020 года группа «Аэрофлот» перевезла 11,4 млн пассажиров, что на 34,7% ниже результата аналогичного периода 2019 года. За этот же период авиакомпания «Аэрофлот» перевезла 7,1 млн пассажиров, на 38,5% меньше, чем за аналогичный период прошлого года, – отмечается в сообщении группы. – В апреле 2020 года группа «Аэрофлот» перевезла 229,0 тыс. пассажиров, что на 95,2% ниже результата за апрель 2019 года».

Как ранее сообщала **Росавиация**, по предварительным данным, в апреле этого года «Аэрофлот» перевез 147,7 тыс. пассажиров (снижение по сравнению с апрелем годом ранее на 95,2%). При этом загрузка самолетов группы сократилась на 45,3 процентных пункта и составила только 35,4%.

«На операционные результаты четырех месяцев и апреля 2020 года повлияла динамика спроса и значительные ограничения на полеты, связанные с распространением коронавирусной инфекции в мире. В дополнение к остановке международных рейсов ограничения на передвижения по России и опасения пассажиров совершать перелеты повлияли на снижение показателей внутренних перевозок», – сообщает группа, уточнив, что «с учетом сокращения емкости число рейсов в апреле составило только 4,5 тыс.».

При этом в «Аэрофлоте» напомнили, что с 1 июня лоукостер «Победа» возобновит полеты, следовательно в июне группа приступит «к постепенному восстановлению объемов операционной деятельности».

Согласно ранее опубликованным данным **Росавиации**, в апреле авиакомпания S7 впервые стала крупнейшим перевозчиком России, обогнав «Аэрофлот». S7 перевезла в прошлом месяце 213,9 тыс. пассажиров. Всего же по итогам апреля российские авиакомпании сократили перевозки на 91,8%, до 771,2 тыс.

<https://tass.ru/ekonomika/8554687>

На ту же тему:

<https://rns.online/r/8769/>

ТАСС; 2020.25.05; ЛОУКОСТЕР «ПОБЕДА» ПОДАЛ ЗАЯВКУ НА СУБСИДИИ

Авиакомпания «Победа» самостоятельно подала заявку на получение субсидий для пострадавших от коронавируса перевозчиков. Об этом говорится в сообщении **Росавиации**.

В агентстве также уточнили, что три авиакомпании группы («Аэрофлот», «Россия» и «Аврора») уже получили субсидии общим размером в 7,9 млрд рублей. Более того, подписан приказ о предоставлении из бюджета субсидий Red Wings и Azur air.

«Ранее предоставленные компаниям Группы Аэрофлот («Аэрофлот», «Россия», «Аврора») субсидии доведены до них в полном объеме, – говорится в сообщении **Росавиации**. – 22 мая завершена проверка пакета документов двух авиакомпаний. Подписаны приказы **Росавиации** о предоставлении из федерального бюджета субсидий авиакомпании Red Wings на частичную компенсацию расходов за февраль 2020 года, а также авиакомпании Azur air за март 2020 года».

Кроме «Победы», заявки на возмещение потерь направили еще 9 авиакомпаний. «В настоящее время на проверке находится документация еще 10 авиакомпаний. Заявки подали S7, «Нордавиа», «Азимут», «Уральские авиалинии», Fly, «РусЛайн», «Северсталь», «Ямал», «ЮВТАэро», «Победа», – уточнили в **Росавиации**.

Ранее правительство РФ выделило из своего резервного фонда Федеральному агентству воздушного транспорта 23,4 млрд рублей для предоставления в 2020 году субсидий российским авиакомпаниям, пострадавшим из-за пандемии коронавируса.

Предоставление ежемесячной финансовой помощи в виде субсидий направлено на погашение расходов российских авиакомпаний, осуществляющих коммерческие перевозки за период с февраля по июль 2020 года, говорилось в сообщении **Минтранса** и **Росавиации**. Прежде всего субсидии компенсируют расходы на оплату труда авиационного персонала (не менее 60% от предоставленных субсидий), на лизинговые платежи (не более 30%) и аэропортовые расходы в части оплаты стоянки простаивающих воздушных судов (не более 10%). Также часть субсидий может быть направлена на операционную деятельность и содержание имущества.

<https://tass.ru/ekonomika/8554137>

ТАСС; 2020.25.05; ЕЖЕДНЕВНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ КРАСНОЯРСКОМ И СЕВЕРНЫМИ РАЙОНАМИ КРАЯ ВОЗОБНОВИЛОСЬ

Ежедневное авиасообщение Красноярска с аэропортом Норильск, через который на большую землю летают жители Норильска и Таймыра, возобновлено в Красноярском крае с понедельника, сообщила **пресс-служба** компании «Нордстар».

В начале апреля число авиарейсов из аэропорта Норильск ограничили из-за угрозы распространения коронавируса. В течение месяца рейсы выполнялись примерно раз в неделю с целью возвращения домой жителей севера края, которые не успели вернуться до ухудшения эпидемиологической ситуации.

«С сегодняшнего дня авиасообщение возобновлено. Будет выполняться один рейс в день», – сообщил собеседник агентства.

Ранее в администрации Таймырского района сообщали, что, несмотря на открытие рейсов, сохраняется требование двухнедельной самоизоляции для приехавших на север. Так, граждане, прибывающие в аэропорты города Норильска или села Хатанга из Красноярска, Новосибирска и других населенных пунктов иных субъектов Российской Федерации, должны обеспечить режим самоизоляции на срок 14 календарных дней со дня прибытия.

<https://tass.ru/sibir-news/8555111>

ТАСС; 2020.25.05; ЭКСПЕРТЫ: СОЗДАВАЕМЫЙ НА СМЕНУ АН-2 САМОЛЕТ «БАЙКАЛ» ПОЗВОЛИТ ОБНОВИТЬ АВИАПАРК В ДФО

Регионы Дальнего Востока рассчитывают обновить парк малой авиации с началом серийного выпуска легкого многоцелевого самолета «Байкал», который должен прийти на смену Ан-2, производившемуся в СССР с 1948 по 1971 год. О планах покупки новых самолетов и том, какими качествами они должны обладать, рассказали ТАСС представители региональных авиакомпаний и эксперты в отрасли.

Новый легкий самолет «Байкал» создают для повышения транспортной доступности отдаленных регионов России и развития местных воздушных линий. В январе 2020 года президент России **Владимир Путин** поручил правительству рассмотреть вопрос о проектировании и запуске его серийного производства. По словам вице-преьера – полпреда президента РФ в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрия Трутнева, «Байкал» будут производить на Улан-Удэнском авиазаводе (У-УАЗ, входит в холдинг «Вертолеты России») в Бурятии, за исключением, возможно, композитного фюзеляжа.

«Авиакомпания ориентируется на планы российского авиапрома, в том числе по производству новых легких многоцелевых самолетов «Байкал», – сказали в пресс-службе авиакомпании «Полярные авиалинии», работающей на 80% территории Якутии. – До 2030 года авиакомпания рассчитывает получить 25 единиц воздушных судов этого типа».

В авиакомпании пояснили, что такая потребность отражена в ее долгосрочной стратегии: «Полярные авиалинии» планируют расширить географию полетов с 24 до 28 районов республики. Для этого необходим самолет с дальностью полета до 4 тыс. км в условиях низких температур, с противообледенительной системой, возможностью осуществлять взлет и посадку на короткие грунтовые взлетно-посадочные площадки с низкой плотностью покрытия, а также с грузоподъемностью 3 тыс. кг. «Для нашей авиакомпании возможность эксплуатировать самолет в условиях Арктики будет являться его важнейшим конкурентным преимуществом», – подчеркнули в «Полярных авиалиниях».

Готовы рассмотреть возможность закупки «Байкала» и власти Забайкальского края. «Мы за [обновление парка малой авиации в регионах ДФО]. При этом мы должны быть уверены в надежности и качестве этих самолетов для жителей нашего региона», – сказал министр строительства, дорожного хозяйства и транспорта региона Алексей Гончаров.

Крупнейшая региональная авиакомпания Камчатки «Витязь-Аэро» также заинтересована в новых российских самолетах, но, как отметил ее руководитель Виктор Сиротин, только при условии, что вместимость воздушного судна увеличат с девяти до 14 пассажиров. «Меньшее количество для нас просто экономически необоснованно, да и самим жителям и гостям Камчатки такие поездки будут обходиться достаточно дорого, – пояснил Сиротин. – Тариф рассчитывается исходя из загрузки воздушного судна, поэтому чем больше людей мы сможем взять на борт, тем дешевле перелет обойдется пассажирам. Если этот вопрос каким-то образом будет проработан, [самолет] вполне может быть нам интересен».

Простой, дешевый, вместительный

Серийный выпуск самолета «Байкал» планируется начать в 2023 году. В октябре 2019 года стало известно, что Минпромторг РФ заключил контракт с «Байкал Инжиниринг» на выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ для нового воздушного судна.

Глава аналитической службы агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев считает, что Дальнему Востоку нужен самолет, который будет с легкостью садиться на грунтовые полосы и иметь коммерческую нагрузку, позволяющую перевозить до 19 пассажиров. Поэтому эксперт предложил оснастить «Байкал» двумя двигателями – самолеты с одним двигателем, согласно авиационным правилам, не могут перевозить больше девяти пассажиров. Ограничены одномоторные самолеты и в полетах в темное время суток. «Двухмоторный самолет теоретически при отказе одного двигателя может благополучно продолжить полет до пункта назначения или вернуться на аэродром вылета», – пояснил Пантелеев.

Проект с использованием двух двигателей, как отметил эксперт, будет дороже. На стоимость самолета повлияет и то, что спрос на такие самолеты сократился. «Не стоит испытывать иллюзий: речь будет идти не о тысячах самолетов, а это накладывает определенные ограничения на экономику проекта», – сказал собеседник.

«Чтобы повторить успех Ан-2, «Байкал» должен стать «самолетом для села» – мощным, простым в обслуживании, дешевым, доступным. Как, скажем, автомобиль «Нива», – считает главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров. – Не нужна суперэлектроника – должны быть обыкновенные приборы-«будильники», особенно если самолет будет летать в минус 50 градусов. Он должен быть самолетом безангарного хранения: прямо на морозе – пришли, открыли, включили, обогрели, запустили двигатель».

И Гусаров, и Пантелеев уверены: плюсами проекта «Байкал» являются его реализация одной корпорацией – «Ростех» и возможность использовать административный ресурс. Серийное производство нового самолета планируется на Улан-Удэнском авиационном заводе. Воздушное судно планируется оснастить отечественным двигателем ВК-800, который проектировщик самолета Уральский завод гражданской авиации (УЗГА) разрабатывает совместно с «ОДК-Климов».

«Проекты УЗГА имеют серьезную поддержку Минпромторга. Кроме того, УЗГА сотрудничает конструкторским бюро Московского авиационного института, так что получилась довольно сильная команда, формируется большая кооперация», – сказал Пантелеев. Для Улан-Удэнского авиазавода, уверен Гусаров, новый проект станет вехой развития: «Я считаю, что У-УАЗ – это хорошее решение [для выпуска самолета]: есть устоявшееся производство, это вполне боеспособный завод. И для предприятия это была бы загрузка с хорошим выхлопом».

Достойная замена Ан-2

Самолеты «Байкал» должны использоваться в пассажирских и грузовых перевозках, в сельском хозяйстве, санитарной эвакуации, противопожарной лесоохране, мониторинге и патрулировании газопроводов, ЛЭП и для других целей, которые успешно выполнял «кукурузник». При этом его комплектующие, уверены эксперты, как и в Ан-2, должны быть отечественными – в первую очередь, чтобы не зависеть от зарубежных поставщиков.

«Мы прошли некий эволюционный путь от объятий с западными партнерами до почти полной неприязни, и это связано не только с политическими аспектами. Взять, к примеру, «Суперджет-100» (SSJ-100), который на 100% собран из иностранных комплектующих: когда он разрабатывался, мы надеялись, что у нас получится хороший современный самолет. Но потом оказалось, что есть определенные бизнес-интересы, а партнеры, по сути, являются монополистами и могут задираить цены на свои комплектующие», – пояснил Гусаров.

Руководитель представительства предприятия «Аэропорты Дальнего Востока» в Благовещенске Сергей Чигрин отметил, что практически все аэродромы и посадочные площадки макрорегиона подходят для преемника Ан-2. «Хороших самолетов для малых аэродромов сегодня нет. Я за то, чтобы «Байкал» быстрее начали выпускать, – сказал Чигрин, имеющий опыт работы на Ан-2. – И будет неплохо, если государство через систему лизинга поможет авиакомпаниям приобретать новые самолеты».

«Безусловно, Дальний Восток давно ждет новый самолет для местной авиации, который должен прийти на замену устаревшему и выработавшему свой ресурс парку воздушных судов, работающих на местных и региональных маршрутах», – заявили в пресс-службе Минвостокразвития РФ.

Однако пока Ан-2, признают эксперты, остается незаменимым. «Но всему есть предел. И наверное, сейчас есть возможность создать самолет с лучшими характеристиками, чем Ан-2 – доступный, недорогой, который можно выпускать серийно и продавать не только в России, но и за рубежом», – уверен Гусаров. Но это, подчеркнул Пантелеев, должна быть полноценная замена Ан-2, созданная с учетом возросших современных требований.

<https://tass.ru/v-strane/8554265>

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/smenit-kukuruzniki-samolet-bajkal-pozvolit-obnovit-aviapark-na-dalнем-vostoke>

ТАСС; 2020.26.05; САМОЛЕТ-АМФИБИЮ РАЗМЕСТЯТ В АНАДЫРЕ ДЛЯ ПОЛЕТОВ ПО ЦЕНТРАЛЬНЫМ РАЙОНАМ ЧУКОТКИ

Самолет-амфибия «СК-12 Орион» будет базироваться в Анадыре для оперативного полетов по центральным районам Чукотки. Об этом сообщил во вторник ТАСС глава села Ваеги, один из владельцев самолета Виктор Богарев.

«Мы планируем, что второй самолет будет базироваться в Анадыре – это удобно и существенно облегчит выполнение оперативных задач в центральных районах Чукотки. На перелет из Ваеги в Анадырь мы тратим чуть меньше двух часов, не всегда погода позволяет сделать это быстро, так что мы надеемся, что после планового ремонта вторая машина перебазировается в Анадырь», – сказал Богарев.

Авиатор добавил, что сейчас самолетами управляет пилот с «большой земли», но в планах владельцев самолетов-амфибий – подготовка специалиста из числа местных жителей. «Нам хочется, чтобы этому уникальному мастерству научился кто-то из жителей Чукотки. К тому же это минимизирует наши затраты на приглашение специалистов с материка. Пока занимаемся поиском подходящей кандидатуры, которую отправим в один из авиационно-учебных центров для получения соответствующей квалификации», – отметил Богарев.

В 2017 году группа из трех жителей Ваеги купила отечественный гидросамолет «СК-12 Орион», и он сразу приступил к мониторингу тундровых пожаров, осмотру территорий с высоты, выполнению кадастровых работ, доставке продовольствия и медикаментов для оленеводческих бригад. Позже авиаторы приобрели вторую машину, которая сейчас находится на ремонте.

Владельцы самолетов планируют обратиться к властям Чукотки с просьбой о возмещении части затрат на покупку техники в рамках существующих мер поддержки малого и среднего бизнеса. Стоимость одного гидросамолета – около 7,5 млн рублей.

Неприхотливая амфибия

Самолет-амфибия «СК-12 Орион» создан в 2002 году сотрудниками тюменского ООО «Орион-Авиа» для выполнения внеаэродромных полетов в районах с развитой гидрографией озерно-речного типа. Воздушное судно работает на бензине, может приземляться как на воду, так и на землю, не требуя специально подготовленной взлетно-посадочной полосы, а зимой его можно «переобуть» и поставить на лыжи. Подготовка самолета к полету занимает 10-15 минут. В кабине «Ориона» помимо пилота помещаются три пассажира, а его грузоподъемность составляет около 500 кг.

<https://tass.ru/v-strane/8561631>

РИА НОВОСТИ; 2020.26.05; В АЭРОПОРТУ ЧУКОТКИ НАЧАЛИ ТЕСТИРОВАТЬ НА АНТИТЕЛА К КОРОНАВИРУСУ

Новые экспресс-тесты на антитела к коронавирусу начали использовать в аэропорту Анадыря для проверки прибывающих пассажиров, сообщается в Instagram-аккаунте губернатора Чукотки Романа Копина.

«С сегодняшнего дня в Чукотском АО применяется новое поколение тестов на COVID-19 – экспресс-тесты на антитела. Это оперативный способ обширной диагностики, точность результата до 95%. Результат на месте, уже через 10-15 минут. Прямо в аэропорту Угольные Копи протестировали новым способом пассажиров авиарейсов из Москвы и Петропавловска-Камчатского», – говорится в сообщении.

Для оперативной диагностики экспресс-тестирование будет проводиться во всех районах: будут проверять пассажиров в аэропортах, медицинских работников и техперсонал больниц и ФАПов, людей из групп риска, отмечается в сообщении. Это тестирование проводится в дополнение к ПЦР-диагностике. А 14-дневный карантин необходимо пройти даже при отрицательном результате.

По данным Копина, в регионе в целом на коронавирус проверены свыше 7 тысяч человек.

«Ситуация в Певеке и Билибино остаётся сложной. Закрыты на карантин детские сады, под особым контролем остаются школы, больницы, места массового пребывания людей. По рекомендации Роспотребнадзора в городах введён масочный режим – действует в аэропортах, на авиапредприятиях, в медицинских учреждениях – маски выдаются жителям на входе, бесплатно», – сообщает Копин.

<https://ria.ru/20200526/1571983065.html>

[Вернуться в оглавление](#)