



## Ежедневный мониторинг СМИ

14 АПРЕЛЯ 2020

### СОДЕРЖАНИЕ

|   |    |
|---|----|
| ВЕСТИ; 2020.14.04; ПРЕЗИДЕНТСКОЕ СОВЕЩАНИЕ ПО САНИТАРНО-ЭПИДЕМИОЛОГИЧЕСКОЙ ОБСТАНОВКЕ. ОСНОВНЫЕ ПУНКТЫ.....   | 3  |
| ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК. ЕКАТЕРИНА БУРЛАКОВА; 2020.13.04; КОГО ГОСУДАРСТВО ПОДДЕРЖИТ В КРИЗИС; ПРИОРИТЕТ ОТДАН КРУПНЕЙШИМ КОМПАНИЯМ .....  | 3  |
| РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА, АННА ГАЛЬЧЕВА; 2020.13.04; РСПП ПОПРОСИЛ РАЗРЕШИТЬ ВЪЕЗД ИНОСТРАННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ ВО ВРЕМЯ ИЗОЛЯЦИИ .....  | 4  |
| КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.14.04; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ТЯНУТ ПОПЕРЕК СИБИРИ; «СИБИРСКИЙ МЕРИДИАН» ОБОЙДЕТСЯ ПОЧТИ В 5 ТРЛН РУБ.....   | 6  |
| ГУДОК; 2020.14.04; ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА; НОРМАТИВ ПРИБЛИЗЯТ К РЫНКУ; ЗА ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ПАРКА ПОД ПОГРУЗКУ ТЕПЕРЬ ОТВЕЧАЕТ ТОЛЬКО ОПЕРАТОР .....   | 7  |
| Ъ «ЛОГИСТИКА». ПРИЛОЖЕНИЕ; 2020.14.04; НАТАЛЬЯ СЕМАШКО; ТРАНСПОРТ ДВИЖЕТСЯ СКВОЗЬ КАРАНТИН; МИРОВАЯ ЛОГИСТИКА ГОТОВИТСЯ К ОГРОМНЫМ УБЫТКАМ ОТ ПОСЛЕДСТВИЙ КОРОНАВИРУСА И ДОЛГОВРЕМЕННОМУ ПАДЕНИЮ СПРОСА ..... | 9  |
| Ъ «ЛОГИСТИКА». ПРИЛОЖЕНИЕ; 2020.14.04; ДМИТРИЙ ШАПКИН; ГРУЗЫ НЕ БОЛЕЮТ; АКТИВНАЯ РАБОТА ЛОГИСТОВ И ГРУЗОВЫХ БРОКЕРОВ ПОМОЖЕТ СМЯГЧИТЬ УДАР ПАНДЕМИИ ПО ОТРАСЛИ АВИАПЕРЕВОЗОК ..                               | 16 |
| РБК; ГЕОРГИЙ ТАДТАЕВ; 2020.13.04; НА СЕВЕРЕ КИТАЯ УЖЕСТОЧИЛИ КОНТРОЛЬ НА ГРАНИЦЕ С РОССИЕЙ ИЗ-ЗА ВИРУСА .....   | 18 |
| РБК; 2020.13.04; РОССИЯНКА СООБЩИЛА О ПРОБЛЕМАХ С ВОЗВРАЩЕНИЕМ ИЗ СЕВЕРНОЙ МАКЕДОНИИ .....  | 19 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.13.04; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС С РОССИЯНАМИ ИЗ БАНГКОКА ВО ВЛАДИВОСТОК СОСТОИТСЯ В СРЕДУ .....  | 20 |
| ТАСС; 2020.13.04; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС РИМ - МОСКВА ДЛЯ РОССИЯН ОРГАНИЗОВАН 15 АПРЕЛЯ.....   | 20 |
| ТАСС; 2020.13.04; АВИАКОМПАНИИ РФ 14 АПРЕЛЯ ВЫПОЛНЯТ ДВА ВЫВОЗНЫХ РЕЙСА ИЗ АНТАЛИИ И БАНГКОКА .....   | 21 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.13.04; САМОЛЕТ С РОССИЯНАМИ ИЗ МАДРИДА ПРИБЫЛ В ПЕТЕРБУРГ .....   | 21 |
| Ъ; 2020.14.04; «АЭРОФЛОТ» ПОВТОРНО СОКРАТИЛ КОЛИЧЕСТВО ВНУТРЕННИХ РЕЙСОВ .....  | 22 |
| МК АСТРАХАНЬ; 2020.13.04; В АСТРАХАНЬ ОТМЕНИЛИ АВИАРЕЙСЫ .....  | 22 |
| ГРУЗОВИКИ И ДОРОГИ; 2020.13.04; ТУРКМЕНИСТАН ЗАКРЫЛ ВЪЕЗД ДЛЯ ИНОСТРАННЫХ ГРУЗОВИКОВ ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА .....   | 22 |
| МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2020.13.04; ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ «МОРСКИЕ ПОРТЫ»: НУЖНА РАБОТА НАД ОШИБКАМИ.....   | 24 |
| НЕЗАВИСИМАЯ ГАЗЕТА; ОЛЕГ НИКИФОРОВ; 2020.13.04; НА ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ СИБИРИ; ИНВЕСТИЦИИ В РАСШИРЕНИЕ ВОЗМОЖНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК В АЗИАТСКОЙ ЧАСТИ СТРАНЫ.....                               | 25 |

|  |    |
|--|----|
| REGNUM; 2020.13.04; ДОРОЖНАЯ ЛАБОРАТОРИЯ НИЖНЕГО НОВГОРОДА ПЕРЕШЛА НА МЕЖДУНАРОДНЫЕ СТАНДАРТЫ.....   | 30 |
| ИЗВЕСТИЯ; 2020.13.04; ВЕДУЩИЕ К БОЛЬНИЦАМ ДОРОГИ ОТРЕМОНТИРУЮТ В ПРИАНГАРЬЕ.....   | 31 |
| ГУДОК; 2020.14.04; ВО ВРЕМЯ ПАНДЕМИИ ОТЧИСЛЯТЬ ЗА «ХВОСТЫ» НЕ БУДУТ; АЛЕКСАНДР КЛИМОВ, РЕКТОР РОССИЙСКОГО УНИВЕРСИТЕТА ТРАНСПОРТА (МИИТ) ..... | 31 |
| ДОРИНФО; 2020.13.04; НЕСКОЛЬКО ДОРОГ В ПОВОЛЖЬЕ, ЦЕНТРАЛЬНОЙ РОССИИ И НА СЕВЕРО-ЗАПАДЕ СТАЛИ ФЕДЕРАЛЬНЫМИ .....                                | 32 |
| РЖД-ПАРТНЕР; 2020.13.04; В ЭТОМ ГОДУ НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ РЕМОНТОМ БУДЕТ ОХВАЧЕНО ПОЧТИ 700 КМ ПУТИ ...                          | 32 |

## ПУБЛИКАЦИИ

### **ВЕСТИ; 2020.14.04; ПРЕЗИДЕНТСКОЕ СОВЕЩАНИЕ ПО САНИТАРНО-ЭПИДЕМИОЛОГИЧЕСКОЙ ОБСТАНОВКЕ. ОСНОВНЫЕ ПУНКТЫ**

Нужно учесть все сценарии развития пандемии и распределить нагрузку между клиниками. Это касается всех регионов. А вот рост числа заболевших в некоторых субъектах - результат разгильдяйства. Об этом **Владимир Путин** говорил на совещании. Президент потребовал от губернаторов с особым вниманием относиться ко всем санитарным требованиям, а кабинет министров должен каждый день предоставлять прогноз.

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/834752/cid/1/>

### **ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК. ЕКАТЕРИНА БУРЛАКОВА; 2020.13.04; КОГО ГОСУДАРСТВО ПОДДЕРЖИТ В КРИЗИС; ПРИОРИТЕТ ОТДАН КРУПНЕЙШИМ КОМПАНИЯМ**

Правительство утвердило новые критерии отбора компаний в список системообразующих организаций. «Ведомости» ознакомились с копией, ее подлинность подтвердил федеральный чиновник. Критерии были утверждены правительственной комиссией 10 апреля, говорил министр экономического развития Максим Решетников.

Пока в списке, утвержденном в начале апреля, 646 компаний. Но уже к пятнице правительство составит полностью новый перечень компаний, исходя из новых критериев. Их предоставляли отраслевые министерства, говорили «Ведомостям» два федеральных чиновника. По сравнению с прошлым перечнем критерии стали более точными, учитывающими специфику разных отраслей, пояснил представитель Минэкономразвития. Например, букмекерская компания «Фонбет», которая попала в список системообразующих в марте, в новый список не вошла, говорил Решетников.

Ключевым критерием, по которому компании могут попасть в список, для большинства отраслей – размер выручки. Минимальный порог введен для легкой и фармацевтической промышленности – 2 млрд и 1 млрд руб. соответственно, максимальный – для металлургических компаний – не менее 100 млрд руб. При этом для промышленных компаний наравне с выручкой учитывается и число работников. Важно сохранить занятость, говорит федеральный чиновник. Компании, занимающиеся оптовой и розничной торговлей, на поддержку смогут рассчитывать, если их оборот превышает 15 млрд руб., а сумма выплаченных налогов – 1,8 млрд руб. налогов (исключение по выплаченным налогам сделано для розничной торговли лекарствами).

Ранее по теме: Правительство в 3 раза увеличило список системообразующих компаний

В список войдут и добывающие компании. Поддержка нужна и крупному бизнесу, считает топ-менеджер крупной угольной компании. Если остановить работу шахт, остановятся электростанции, железнодорожные перевозки, порты, перечисляет он. Для таких компаний основной критерий – минимальный уровень добычи. Например, угольные компании должны добыть за год не менее 4 млн т угля. Это позволит попасть в перечень практически всем угольным компаниям, считает топ-менеджер крупной угольной компании. Но, например, на Кузбассе ниже порога могут быть 10–15 компаний, а по всей стране – около 40. Часть из этих компаний могут входить в крупные промышленные группы (методика оценивает именно группы. – «Ведомости»), а значит, большинство компаний все-таки войдут в список.

Для строителей жилых и нежилых зданий критерий – строительство по разрешениям от 400 000 кв. м. А для строителей инженерных сооружений – минимальная выручка в 10

млрд руб. «Это достаточно объективно отражает уровень крупных инфраструктурных строителей, с выручкой от 10 млрд руб. на рынке точно есть около 10–15 компаний», – говорит замгендиректора «Автобана» Денис Анисимов.

Производители продуктов, животноводческие компании, предприятия, занимающиеся растениеводством, смогут попасть в список, если их выручка превышает 14, 10 и 6 млрд руб. соответственно. Занятость на таких предприятиях должна быть не менее 1500 человек. Это довольно жесткие критерии для индустрии напитков, под них попадут единицы, но компании могут быть крупными налогоплательщиками в конкретных регионах, оценивает президент Союза производителей безалкогольных напитков Максим Новиков. На такую же проблему указывает и гендиректор «Союзмолока» Артем Белов, все предприятия молочного животноводства относительно небольшие, компании с выручкой от 4 млрд руб. уже попадают в топ-10. Под указанные критерии среди компаний молочного животноводства может попасть разве что «Эконива» (крупнейший производитель молока в России), отмечает он. В отрасли молочной переработки таких предприятий будет больше – 7–8 крупнейших (такие как PepsiCo, Danone, «Ренна», «Молвест», «Милком» и др.) могут попасть под эти критерии. Нужно дополнить критерии – учитывать долю организации и в валовом региональном продукте, и в налоговых поступлениях, и в поступлениях взносов в социальные фонды в регионе, предлагает президент Всероссийской ассоциации рыбопромышленников (ВАРПЭ) Герман Зверев.

Критерии смещены в сторону отраслей, которые обеспечивают безопасность приграничных территорий, информационных систем и транспорта, но поддерживать нужно цепочки поставок, говорит директор института анализа предприятий и рынков Высшей школы экономики Андрей Яковлев. Градообразующих предприятий не так много, замечает он, но есть много работающих предприятий в сфере потребительского рынка, которые под эти критерии не попадают, продолжает он. При этом они играют существенную роль на рынке труда и в цепочках поставок, их остановка приведет к дефициту продовольствия и безработице. Кроме того, есть мелкие поставщики, которые поставляют существенные комплектующие для крупных предприятий, – и без их поставок крупные предприятия тоже остановятся.

Подход основан прежде всего на политической и социальной значимости компаний, согласен главный экономист BCS Global Markets Владимир Тихомиров, важен фактор численности сотрудников и уникальности (как в случае с оборонным комплексом). Но основная цель списка – в спасении ключевых компаний, напоминает он, если в случае глубокого кризиса системообразующие предприятия окажутся в сложном финансовом положении, их контрольный пакет может перейти государству. Пока важнее всего снять с остановившихся компаний расходы на выплату зарплат, прорабатывая альтернативные механизмы поддержки, – на беспроцентные кредиты и компаниям, и банкам сложно пойти, говорит замдиректора ЦМАКП Владимир Сальников.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/04/13/827927-kogo-gosudarstvo>

### **РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА, АННА ГАЛЬЧЕВА; 2020.13.04; РСПП ПОПРОСИЛ РАЗРЕШИТЬ ВЪЕЗД ИНОСТРАННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ ВО ВРЕМЯ ИЗОЛЯЦИИ**

Глава РСПП Александр Шохин попросил правительство, несмотря на карантинные меры, разрешить въезд в Россию ряда иностранных специалистов, чтобы не останавливать инвестиционные проекты. Его просьбу поддержали в Минэкономразвития

Глава Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) Александр Шохин попросил правительство разрешить въезд иностранным специалистам в условиях карантина для реализации крупнейших инвестиционных проектов. Об этом он написал в письме премьер-министру Михаилу Мишустину 23 марта (копия письма есть у РБК).

Представитель РСПП подтвердил факт отправки письма, добавив, что запрос касался узкого сегмента высококвалифицированных специалистов.

**Мишустин** 16 марта подписал распоряжение, ограничивающее въезд иностранцев на территорию России для борьбы с распространением коронавируса. В России с конца марта введен режим нетрудовых дней, при котором право на работу сохранено только за производством непрерывного цикла, банками, продовольственной розницей и рядом других секторов. На региональном уровне принимаются дополнительные карантинные ограничения. Так, в пятницу, 10 апреля, стало известно о новых мерах, в том числе спецпропусках, которые ввели власти Москвы и области.

Шохин в своем письме объяснил, что при строительстве сложных технических объектов, монтаже необходимого дорогостоящего оборудования зачастую требуется личное присутствие высококвалифицированных и особым образом сертифицированных иностранных специалистов, в том числе для сохранения гарантийных обязательств производителя оборудования. Поэтому он считает необходимым предусмотреть разработку механизма ускоренной выдачи исключительных разрешений на въезд таких иностранцев.

Его обращение правительство перенаправило в Роспотребнадзор, МВД, Минэкономразвития и Минтруд, чтобы ведомства совместно его рассмотрели. У РБК есть копия письма правительства в эти ведомства, РБК направил запрос в **пресс-службу** правительства.

Учитывая риски распространения коронавирусной инфекции, Шохин предлагает требовать с иностранцев справки об отсутствии у них вируса и прохождении медицинского обследования в стране регистрации специалиста перед допуском к перелету на территорию России. Кроме того, приглашающая сторона должна будет забронировать для приглашаемых сотрудников чартер, обеспечить их изоляцию после въезда в Россию и выдать им средства индивидуальной защиты.

Глава РСПП предлагает наделить территориальные органы Роспотребнадзора полномочиями по выдаче исключительных разрешений, которые необходимо предоставлять в органы МВД для оформления приглашения. РБК направил запросы в МВД и Роспотребнадзор.

В Роспотребнадзоре и Минэкономразвития идею Шохина поддержали, сообщил РБК источник, знакомый с их позицией. Представитель Минэкономразвития это подтвердил.

Минэкономразвития разделяет опасения по возможным рискам для реализации инвестиционных проектов, но считает, что принятие соответствующих решений необходимо скоординировать с Минздравом, Роспотребнадзором и МИДом, сообщил источник. РБК направил запросы в эти ведомства.

Проблемы с сертификацией продукции из-за закрытия границ официально признал поставщик Boeing, титановая корпорация «ВСМПО-Ависма» (принадлежит Михаилу Шелкову и «Ростеху»). По данным ВСМПО, компания пытается удаленно сертифицировать штамповку для импеллера авиационного двигателя, которую разработало для одного из своих зарубежных заказчиков.

«Обычно сертификация технического процесса производства новых изделий проходит в присутствии специалиста фирмы-заказчика. Но так как границы на данный момент закрыты, ее было решено провести по-новому: весь процесс изготовления штамповки с момента нагрева заготовки в печи до конечного прессования непрерывно фиксировался видеокамерой», — сообщил РБК представитель ВСМПО. Если зарубежные партнеры признают, что компания выполнила все предъявляемые требования, то такая штамповка станет первой в истории предприятия, сертифицированной удаленно.

Крупные инвестпроекты с иностранным оборудованием также реализуют газовая компания НОВАТЭК, нефтехимическая компания «Сибур» и металлургические компании. РБК направил запросы в НОВАТЭК, «Сибур», «Металлоинвест» и ММК.

<https://www.rbc.ru/business/13/04/2020/5e74a0b99a79475377cfcc39>

### **КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.14.04; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ТЯНУТ ПОПЕРЕК СИБИРИ; «СИБИРСКИЙ МЕРИДИАН» ОБОЙДЕТСЯ ПОЧТИ В 5 ТРЛН РУБ.**

Как стало известно “Ъ”, в правительстве начали рассматривать новый железнодорожный мегапроект — анонсированный в прошлом году **Владимиром Путиным** «Сибирский меридиан», который свяжет порты Тихого и Индийского океанов и точки на Севморпути. Проект включает в себя как уже намеченные стройки, например Северный широтный ход, так и новые тысячекилометровые линии в Сибири и Арктике. Стоимость «Сибирского меридиана» предварительно оценивается в 4,9 трлн руб. По мнению аналитиков, проект перспективный, но заниматься им сейчас некому и не на что.

Международный транспортный коридор (МТК) Арктика—Сибирь—Азия «Сибирский меридиан», по предварительным расчетам, обойдется в 4,93 трлн руб. с НДС. Об этом “Ъ” рассказал источник, знакомый с ходом работы проектного комитета транспортной части комплексного плана модернизации инфраструктуры (КПМИ): эти расчеты, по его словам, подготавливаются к рассмотрению комитетом. В **Минтрансе** “Ъ” пояснили, что вопрос вынесения его на рассмотрение «пока в проработке». В аппарате курирующего КПМИ **вице-преьера** Марата **Хуснуллина** комментарии не дали.

Проект предполагает создание к 2035 году грузового железнодорожного сообщения между Китаем и арктическими морскими портами на Севморпути (СМП), минуя Транссиб, и охватывает крупные участки Сибири и Арктики.

В частности, речь идет о строительстве двухпутного электрифицированного железнодорожного кольца Салехард—Надым—Уренгой—Сургут—Тюмень—Екатеринбург—Пермь—Ярославль—Обская—Салехард.

О развитии этого маршрута в октябре 2019 года говорил **Владимир Путин**, выступая на пленарной сессии заседания клуба «Валдай». Смысл проекта, пояснял президент, в том, чтобы «через Восточную Сибирь — центр Евразии — соединить транспортными магистралями порты СМП с портами Тихого и Индийского океанов». Он позволит разгрузить Транссиб, обеспечить транспортными мощностями первые кластеры Ангаро-Енисейского макрорегиона, развить Арктический транспортный узел, освободить пути для пассажирского движения — в частности, создав условия для организации скоростного движения между Екатеринбургом и Красноярском, и так далее.

«Сибирский меридиан» состоит из участков разной степени проработанности и согласованности.

Так, в него включены проекты «Северный широтный ход» (Обская—Салехард—Надым—Хорей, по нему подписано концессионное соглашение) и «Северный широтный ход-2» (Бованенково—Сабетта, концессия обсуждается). Участок Кызыл—Курагино, по которому также заключено концессионное соглашение, но мощность сейчас уточняется, предлагается продлить до приграничной станции Арс-Суури, которая соединит его с запроектированной линией Мунган—Овоот—Эрдэнэт в Монголии.

Также запланированы пока не оформленные крупные железнодорожные стройки: Сосногорск—порт Индига (506 км), Уренгой—Норильск (830 км), Нижневартовск—Белый Яр—Лесосибирск—Ярки—Усть-Илимск (1995 км) и Лесосибирск—Игарка, которая протянется на 1050 км вдоль Енисея. В ОАО **РЖД** обсуждать новый проект не стали.

В текущих условиях «Северный меридиан» реалистичным не выглядит, уверен глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. Сейчас у ОАО **РЖД** есть очевидный фокус инвестиций, где к тому же проблемы с соблюдением сроков,— Восточный полигон. У него две мощные точки роста, поясняет эксперт: на Транссибе это контейнерные

перевозки, особенно в текущей ситуации, когда из-за проблем с морскими линиями наблюдается переток грузов в железнодорожный сегмент, на БАМе — уголь.

В условиях когда актуальность БАМа и Транссиба критически возросла, распыление ресурсов ОАО РЖД на сторонние глобальные мегапроекты выглядит неадекватным», — полагает господин Бурмистров.

У «Газпрома» также есть сейчас чем заняться: это Амурский ГПЗ, вторая очередь «Силы Сибири», у НОВАТЭКа — организация вывоза по СМП, терминал на Камчатке. А этими тремя компаниями, в целом, круг потенциальных инвесторов «Северного меридиана» исчерпывается, отмечает господин Бурмистров. Проект стратегически интересен, признает эксперт, его потенциал высок, однако у всех потенциальных инвесторов возможности им заняться в ближайшие два года отсутствуют.

<https://www.kommersant.ru/doc/4321419>

### **ГУДОК; 2020.14.04; ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА; НОРМАТИВ ПРИБЛИЖАЕТ К РЫНКУ; ЗА ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ПАРКА ПОД ПОГРУЗКУ ТЕПЕРЬ ОТВЕЧАЕТ ТОЛЬКО ОПЕРАТОР**

**Минтранс** РФ подготовил проект поправок в закон и устав железнодорожного транспорта, по которым за операторами закрепляется обязанность по предоставлению вагонов грузоотправителям. С ОАО «РЖД» как перевозчика такая ответственность снимается, так как у холдинга в настоящий момент формально нет парка подвижного состава и в сегменте грузовых перевозок сформированы новые рыночные отношения.

Независимая антикоррупционная экспертиза документа завершится 20 апреля. Как отмечают в **Минтрансе**, внесение изменений в Федеральный закон «О железнодорожном транспорте» и в Устав железнодорожного транспорта позволит привести нормы законодательного регулирования в соответствии с существующими условиями, когда на рынке железнодорожных перевозок произошло перераспределение по оказанию услуг.

«Ранее перевозчик владел вагонами и оказывал не только услуги по перевозке, но и услуги по предоставлению вагонов для перевозки, подавал свои вагоны под погрузку. В настоящее время услуга по предоставлению вагонов под перевозки грузов осуществляется операторами железнодорожного подвижного состава. Именно они обеспечивают перевозку вагонами, которые следуют под погрузку грузов по перевозочным документам. При этом федеральные законы в области железнодорожного транспорта содержат только понятие «оператор железнодорожного подвижного состава», не определяя его обязательств в организации перевозки. Все обязанности сохраняются за перевозчиком», — уточняют в ведомстве.

Как пояснил «Гудку» заместитель начальника Правового департамента ОАО «РЖД» Алексей Васильев, проект изменений в закон и устав подготовлен по инициативе холдинга. «Договор перевозки публичный. Его заключение обязательно. Однако рынок перевозок на данный момент сложился таким образом, что грузы перевозятся не в вагонах перевозчика: вагоны для перевозки оператор предоставляет грузоотправителю. Сейчас если оператор не предоставит вагон, то перевозка не состоится. При таких обстоятельствах нельзя полноценно обеспечить непрерывность перевозочного процесса. Учитывая, что договор перевозки обязательный к заключению, обязанности перевозчика заключить договор перевозки должна корреспондировать обязанность оператора предоставить вагон грузоотправителю», — говорит Алексей Васильев.

Исполнительный директор саморегулируемой организации Союз участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава (СРО) Алексей Дружинин говорит, что в законопроекте не всё бесспорно. «Но то, что начата работа по актуализации нормативной базы, её приведению в соответствие к сложившейся рыночной организационной модели работы железнодорожного транспорта, мы, безусловно, поддерживаем. Правовой статус и перевозчика, и оператора существенно изменился с

2003 года, в сегменте предоставления подвижного состава сформированы реальные рыночные отношения. И при формировании нормативной базы крайне важным является сохранение баланса интересов всех участников перевозочного процесса. Необходим тщательный просчёт экономических последствий принимаемых решений, ведь любые дополнительные нагрузки так или иначе лягут на грузоотправителя.

В связи с этим обсуждаемый законопроект с точки зрения новых прав и обязанностей в области перевозочного процесса можно охарактеризовать как нейтральный. Коллеги из **Минтранса** попытались описать существующую структуру организации перевозки, не вводя революционных новелл. На наш взгляд, акцент дискуссии будет смещён на вопросы самоорганизации операторского рынка по введению обязательности участия операторов в СРО, и о количестве таких организаций существуют полярные мнения. И именно в этом вопросе мы ожидаем основные споры. Что же касается собственно обязанностей перевозчика и оператора в перевозочном процессе, то, разумеется, некоторые уточнения редакции проекта могут быть сделаны, но имеющиеся замечания не носят концептуального характера», – сообщил «Гудку» Алексей Дружинин.

По мнению заместителя председателя Ассоциации операторов железнодорожного подвижного состава Дениса Семёнкина, по действующему законодательству перевозчик и так не несёт ответственности за непредоставление вагонов и не платит штраф. «Изменения в уставе возвращают **РЖД** право владеть собственными вагонами. Таким образом, ответственность за предоставление парка ложится не только на операторов, но и на перевозчика. То, как **Минтранс** пытается переформатировать рынок, приведёт к тому, что операторы не смогут выполнять свои обязательства по обеспечению грузоотправителей вагонами по ряду причин. Сейчас создаётся единая СРО, в которую не войдут средние и малые операторы, они уйдут с рынка, образуется ниша, но крупные компании её занимать не будут. Им не интересны повагонные отправки. По замыслу разработчиков проекта, эту нишу займёт как раз перевозчик. Возможно, **РЖД** будут закупать собственный вагонный парк или брать его у мелких операторов, которые не войдут в СРО. Пока прогнозировать развитие ситуации сложно», – считает Денис Семёнкин.

Он также отметил, что разработчики проекта поправок несколько лукавят, ссылаясь на то, что сейчас у операторов нет обязанности по предоставлению вагонов. В российском законодательстве и нормативах Совета СНГ по железнодорожному транспорту закреплён широкий круг требований к ним. К примеру, обеспечение технического и коммерческого состояния вагонов, их ремонт, оператор должен соблюдать правила по предъявлению вагонов к перевозке и выполнять другие требования.

«Мы отрицательно относимся к поправкам, что оператор подвижного состава обязан предоставлять вагоны. Такой подход упрощает наш статус и сужает объём полномочий. На протяжении года профессиональное сообщество активно обсуждало этот вопрос. Предлагаемая **Минтрансом** формулировка, касающаяся обязанностей оператора, никак не раскрывается в законодательстве. И не совсем понятно, как она будет трактоваться в комплексе с другими положениями. Считаем, что в проекте изменений необходимо придерживаться существующих понятий. В соответствии с законодательством оператор не просто предоставляет вагон под погрузку, он оказывает комплекс услуг по предоставлению вагонов и контейнеров для их перевозки железнодорожным транспортом. Это в гораздо большей степени отражает суть нашей деятельности. Внесение изменений однозначно повысит ответственность операторов, не предоставив им ничего взамен, и, очевидно, в чём-то снизит ответственность **РЖД**», – уверен генеральный директор ЗАО «Евросиб СПб-ТС» Иван Атемасов.

<https://gudok.ru/content/freighttrans/1500583/>

### **Ъ «ЛОГИСТИКА». ПРИЛОЖЕНИЕ; 2020.14.04; НАТАЛЬЯ СЕМАШКО; ТРАНСПОРТ ДВИЖЕТСЯ СКВОЗЬ КАРАНТИН; МИРОВАЯ ЛОГИСТИКА ГОТОВИТСЯ К ОГРОМНЫМ УБЫТКАМ ОТ ПОСЛЕДСТВИЙ КОРОНАВИРУСА И ДОЛГОВРЕМЕННОМУ ПАДЕНИЮ СПРОСА**

Пандемия коронавируса нарушила привычные связи между производителями и потребителями во всем мире и внесла серьезные изменения в бизнес транспортных и логистических компаний. Только в России убытки транспортного сектора могут превысить 230 млрд руб. на начало мая, причем большая часть придется на авиационный сегмент, практически остановивший операции. В тяжелой ситуации оказались железнодорожные операторы, стивидоры и автотранспортные компании. Вместе с тем есть и те, кому пандемия принесла новые перспективы: логисты отмечают, что мировым трендом является смещение грузопотоков на железнодорожный транспорт.

#### **Идеальный шторм**

Распространение коронавируса, ставшее причиной масштабной приостановки мировых производств, нанесло серьезный удар по мировой логистике, обслуживающей цепочки поставок сырья и готовой продукции и обеспечивающей движение товаропотоков. 7 апреля крупные международные организации Международный союз дорожного транспорта (IRU) и Международная федерация работников транспорта опубликовали открытое письмо к правительствам всех стран с просьбой о поддержке транспортной отрасли в условиях распространения COVID-19.

«Государства и международные организации должны присвоить наивысший приоритет поддержке непрерывности и прочности цепочек поставок»,— заявил генеральный секретарь IRU Умберто де Претто. «Кризис вызвал дисбаланс грузопотоков, связанный с изменениями спроса, приостановкой производств и введенных ограничений»,— говорит руководитель практики по работе с транспортными предприятиями KPMG в России и СНГ Сергей Казачков.

Логисты, работающие в России, отмечают серьезное влияние пандемии на транспортные потоки. «Распространение вируса по территории Европы оказывает влияние на все грузопотоки,— говорят в Kuehne + Nagel.— Несмотря на то что все наши европейские объекты и офисы продолжают работать, ожидаются перебои с поставками в связи с усиленными мерами безопасности на границах некоторых стран».

Из-за экономических последствий эпидемии снижается импорт товаров из стран Евросоюза и, наоборот, экспорт из России в ЕС, отмечает операционный директор федеральной логистической компании IML Иван Матвеев. «Усиление карантинных мер при прохождении таможни провоцирует задержки и увеличение сроков доставки,— говорит он.— Как следствие, растет внутрироссийский трафик, меняются логистические цепи международных перевозок».

«В России мы находимся в состоянии «идеального шторма» — когда сошлось сразу несколько неблагоприятных факторов,— подчеркивает директор по транспортной логистике Itella в России Сергей Левченко.— Вероятнее всего, спусковым крючком для всех них стал COVID-19, но в данном случае установление причинно-следственных связей менее важно, чем эффект, полученный от распространения вируса». На данный момент, говорит господин Левченко, основной проблемой для цепей поставок товаров не первой необходимости является значительное снижение спроса и покупательной способности. Причины очевидны: массовое закрытие торговых точек, рост курса доллара, изоляция населения, а также состояние страха и неопределенности у людей, полагает он.

«Вторая важная проблема — это ограничения, наложенные на работу производств,— отмечает господин Левченко.— Многие фабрики и заводы по всему миру закрыты на карантин — перевозить становится нечего и некому». Третьей проблемой в нашей стране, считает он, является отсутствие простых и понятных правил игры в условиях карантина для представителей логистического рынка.

### Ночь нелетная

По оценкам InfraOne, потери инфраструктурных отраслей РФ от эпидемии к 1 мая составят примерно 507 млрд руб., из них почти 50% — 230,3 млрд руб. — это потери транспортной отрасли. InfraOne оценивает в том числе эффект ограничений, введенных для борьбы с распространением коронавируса. В результате действий регионов, которые имеют право пересматривать сроки самоизоляции жителей, отмечают аналитики InfraOne, сумма может уменьшиться, «но, вероятнее всего, это будет возможно лишь в малонаселенных субъектах и на итог повлияет несильно».

Больше всего пострадают авиакомпании и аэропорты, которые потеряют около 134 млрд руб. Если ограничения на зарубежные полеты будут сняты в мае, то потери авиации составят около 180 млрд руб. (из них 30% придется на аэропорты и 150 млрд руб. — на авиакомпании), а если сохранятся до конца мая, то вырастут до 270 млрд руб. По оценкам Сбербанка, траты россиян на авиабилеты в первую неделю самоизоляции упали на 92,6%. Ситуация в авиаперевозках довольно тяжелая, причем как для авиакомпаний, так и для аэропортов, говорит Сергей Казачков: «С учетом снижения покупательной способности населения в результате замедления экономики и падения рубля отложенный спрос может не реализоваться после открытия воздушного сообщения. В таком случае мы ожидаем, что восстановление пассажиропотока до докризисных времен может занять около двух лет».

Сейчас крупнейшие аэропорты страны оценивают потерю пассажиропотока примерно в 70–90 млн пассажиров, что эквивалентно 50–90 млрд руб. недополученной выручки аэропортов, отмечает господин Казачков. «Если учесть, что у аэропортов большая доля затрат постоянная, и добавить к этому долговую нагрузку, то в некоторые месяцы при почти полном отсутствии доходов аэропорты вынуждены будут нести расходы в сотни миллионов рублей в месяц, а крупные аэропорты — и до 1 млрд руб. в месяц», — предупреждает эксперт. Это очень сильно скажется на годовом показателе EBITDA аэропортов и на финансовом результате 2020 года, полагает он: «Но, думаю, по итогам года большинство аэропортов все же смогут показать хоть и небольшой, но все же положительный финансовый результат».

У авиакомпаний, рассказывает господин Казачков, все гораздо хуже, так как маржинальность бизнеса значительно ниже, чем у аэропортов. «У большинства из них лизинговые платежи исчисляются миллиардами рублей в месяц, и если добавить постоянные расходы, которые невозможно быстро оптимизировать, то по концу года мы, вероятно, увидим, что все они признают значительные убытки», — полагает эксперт. Капитализация «Аэрофлота», отмечает он, упала со 130 млрд руб. до 80 млрд руб., а в отдельные дни достигала 60 млрд руб. «Думаю, разница в 50 млрд руб. — это и есть оценка рынком недополученного денежного потока и убытка «Аэрофлота» в 2020 и 2021 годах», — полагает господин Казачков.

Логисты тоже называют авиацию наиболее пострадавшей отраслью. «Мы считаем, что сильнее всего пострадают авиаперевозки, особенно международные, — полагает Иван Матвеев из IML. — Да, они конкурентны по срокам, но в связи с последними событиями мы ожидаем повышения цен и нарушений сроков доставки». На тех территориях России и Казахстана, где работает IML, отмечает он, все транспортные цепочки функционируют, но есть проблемы с авиасообщением: «Из-за карантина в некоторых городах вводятся ограничения на перевозки самолетами. Из-за снижения спроса на рейсы в удаленные районы часть полетов попросту отменяют. Более того, клиентам и получателям финансово не выгодно отправлять посылки самолетом, особенно в период кризиса. Они готовы жертвовать сроками в угоду цене». По просьбам клиентов полгода назад, добавляет господин Матвеев, компания успешно перевела авиаперевозки в Сибирь и на Дальний Восток на автомобильные магистральные маршруты. «Сейчас IML активнее работает в этом направлении», — говорит он.

«Из-за фактического прекращения пассажирских перевозок сильнее всего пострадал сектор авиаотправок,— говорит генеральный директор логистической группы компаний AsstrA Дмитрий Лагун.— Отмечается трехкратное падение по отдельным направлениям. Некоторые страны вводят режим закрытого неба на две-три недели».

«Поскольку коммерческие перевозки между Европой и Северной Америкой в основном реализуются пассажирскими судами, мы столкнулись с резким сокращением мощностей,— рассказывают в Kuehne + Nagel.— В целом грузовые суда вновь летают по расписанию, а перевозчики предлагают дополнительные чартеры на перегруженных направлениях, таких как Европа—США». Несмотря на прекращение пассажирского авиасообщения, грузовые авиакомпании продолжают работать, соглашается директор подразделения Global Supply Chain компании FM Logistic Алексей Мисаилов: «В связи со снижением грузопотока многие из них работают по чартерному расписанию, применяя тарифы с повышенным коэффициентом, например два-три».

Тающий груз

По оценке InfraOne, железная дорога к 1 мая лишится 29,9 млрд руб. доходов. ИПЕМ оценивал потери железных дорог только за март в 13 млрд руб., из них 3 млрд руб. приходится на ОАО **РЖД**, 10 млрд руб.— на операторский сегмент.

С введением карантинных ограничений ОАО **РЖД** резко потеряло в пассажирских перевозках. Не так значима была отмена международных маршрутов — ОАО **РЖД** планомерно прекращало сообщение с зарубежными странами начиная с 31 января, когда были отменены некоторые поезда в КНР, а вот карантин заставил граждан отказаться от внутренних поездок.

С 7 апреля монополия стала отменять или сокращать внутренние маршруты. Среди многих отмененных и три рейса «Сапсана». В ОАО **РЖД** поясняют, что снимают поезда лишь в том случае, когда есть дублирующие поезда и спрос на поездки составляет менее 25% от общего количества предложенных мест. С 13 апреля монополия сокращает количество рейсов «Сапсана» между Москвой и Петербургом до четырех пар в день. **РЖД** уже дает 40% скидку на выкуп всего СВ и 20% — всего купе.

В грузовом сегменте тоже нет ничего такого, что внушало бы оптимизм, хотя вклад в эту ситуацию собственно эпидемии может оказаться не столь значительным. Погрузка на сети ОАО **РЖД** продолжает падать. Вопреки прогнозам, обещающим ее рост, которые держались до прошлой осени, по итогам года монополия потеряла 0,9% в погрузке. В первом квартале текущего года спад составил 3,8%, причем с января резко снижался и грузооборот, что свидетельствует о сокращении перевозок наиболее массового и дальнего груза — угля. Его перевозки упали в первом квартале на 10,2% к тому же периоду 2019 года.

Пик кризиса в погрузке еще впереди, предупреждает замгендиректора ИПЕМ Владимир Савчук: «Производственные и кооперационные связи только к концу марта стали приводить к остановке предприятий и существенному сокращению спроса на транспортировку грузов».

На фоне экономического спада ОАО **РЖД** приняло беспрецедентные меры для стимулирования погрузки скидками. В прошлом году, когда цены на уголь на европейских рынках резко пошли вниз, ОАО **РЖД** долго обсуждало с угольщиками условия предоставления скидки на утративших популярность Азово-Черноморском (АЧБ) и Северо-Западном направлениях. Отметим, что, в отличие от БАМа и Транссиба, уголь в грузопотоке по этим направлениям не занимает существенной доли: если на Восточном полигоне на уголь приходится 34,7% погрузки, то на Северо-Западном — лишь 19,8%, а на Южном — 4,8%. Тогда скидка на Северо-Запад так и не сыграла: ОАО **РЖД** дало ее только в октябре и под гарантии объема поставок, которые коллективно достигнуты не были.

В текущем году с марта монополия возобновила и увеличила скидки при поставках энергетического угля на порты АЧБ с 7,41% до 12,8% и ввела такую же скидку для поставок на порты Северо-Запада, причем в обоих случаях без требования объемных гарантий. Гарантии, впрочем, на определенном уровне все же были введены: между ОАО **РЖД** и поставщиками Кузбасса были заключены допсоглашения о поставке регионом 53 млн тонн на экспорт в Восточном направлении, 50,35 млн тонн — на порты Северо-Запада и 9,4 млн тонн — на порты АЧБ.

Монополия также с 6 апреля распространила «южные» и «северо-западные» угольные скидки на антрацит. Со скидкой до 42,5% поехали и социально значимые грузы в крытых вагонах (кстати, ОАО **РЖД** отмечает рост погрузки продуктов питания на фоне эпидемии: в марте на 16,9% с опережающим ростом отдельных позиций, в том числе сахара — на 85,6%, овощей — на 42,3%). ОАО **РЖД** также предоставило множество отсрочек и льгот клиентам. Как эти скидки и льготы ударят по балансу компании, еще предстоит понять.

### Дешеветящий вагон

В операторском сегменте продолжает развиваться циклический спад — замедление экономической активности влияет и на рынок предоставления вагонов. Конечно, спад доходности в сегменте оперирования наблюдался и ранее и коррелировал как с профицитом парка на сети, прежде всего полувагонов, так и со спадом погрузки. Но вскоре ставка оперирования вошла в крутое пике: по данным «Промышленных грузов», индекс затрат на привлечение полувагонов на начало апреля упал ниже 1,1 тыс. руб. за вагон в сутки, тогда как годом ранее в то же время он превышал 1,9 тыс. руб.

Старший аналитик Moody's Екатерина Липатова считает, что железнодорожные операторы полувагонов — наиболее пострадавшая отрасль логистики в РФ: «Операторы уже испытывали давление с прошлого года из-за ухудшения конъюнктуры на экспортных рынках, в том числе ключевого груза — угля, что на фоне продолжающегося избытка мощностей привело к снижению ставок. Резкое ухудшение ситуации на глобальных рынках, падение экономической активности в России и нарушение логистических цепочек из-за пандемии коронавируса даже с учетом восстановления Китая и ослабления рубля, которые должны частично поддержать экспортеров, еще больше усилят сокращение объемов погрузки (мы ожидаем минимум 10–15% падения в апреле—мае) и, соответственно, усилят давление на ставки».

Доходы железнодорожных операторов под угрозой, говорит Сергей Казачков — так, акции Globaltrans упали почти на 40% в долларах. «Часть рублевой стоимости компании компенсируется более слабым рублем, но все равно видно, что рынок ожидает негативного влияния на денежные потоки компании в 10–20 млрд руб. на горизонте нескольких лет», — полагает эксперт. Госпожа Липатова, впрочем, думает, что крупные операторы с исторически сильными финансовыми показателями и низким уровнем долговой нагрузки, такие как Globaltrans, «имеют определенный запас прочности, чтобы пережить текущий кризис».

На фоне спада операторского сегмента ухудшились перспективы и лизинговых компаний, столкнувшихся с падением ставок. По оценкам Moody's, за первые девять месяцев 2019 года новый бизнес лизинговых компаний уже сократился на 50% к тому же периоду 2018-го.

Вагоностроители, которые изготовили в 2019 году рекордные 76,9 тыс. вагонов, готовятся к спаду — по оценке Объединения вагоностроителей (ОВС), до 50–60 тыс. Прямой вклад пандемии в негативный тренд в вагоностроении трудно оценить, основные причины — снижение погрузки и профицит вагонов на сети. Еще в марте ОВС подготовило предложения о поддержке отрасли на общую сумму более 40 млрд руб., которые помогут обеспечить финансовую устойчивость предприятий вагоностроения и сохранить свыше 20 тыс. рабочих мест. Надо, впрочем, отметить, что в массе своей вагоностроительные предприятия вышли из вынужденного карантинного простоя 6 апреля.

Контейнеры двинулись в путь

Несмотря на закрытие границ, в сегменте российских контейнерных перевозок по итогам первого квартала пока наблюдается положительная динамика. По оценкам ОАО РЖД, перевозки груженых контейнеров на маршруте Китай—Европа—Китай в марте выросли на 33,4%, до 28,5 тыс. TEU.

Но из-за усложнения ситуации в Европе сократились отправки оттуда как грузов на Восток, так и порожних контейнеров. По оценке ОАО РЖД, в марте отправка порожних контейнеров на маршруте Китай—Европа—Китай, преимущественно следующих из Европы, снизилась почти на 70%, до 1 тыс. TEU. С 1 апреля монополия дала крупные скидки на возврат порожних контейнеров через Казахстан в Китай — до 40%. Но участники рынка отмечали, что в общей стоимости перевозки скидка, несмотря на высокий долевого показатель, имеет незначительный вес.

В ОТЛК ЕРА говорят, что компании удалось сохранить положительную динамику по объемам контейнерных перевозок в первом квартале. По предварительным итогам, общий объем перевозок ОТЛК ЕРА за квартал составил более 75 тыс. TEU, что на 20% превышает значение 2019 года. «Мы видим хорошую перспективу восстановления прежней динамики роста железнодорожного транзита на инфраструктуре колеи 1520 мм,— отмечают в компании.— После сложной ситуации, вызванной распространением вируса COVID-19, оживают китайские провинции».

«Ухудшение экономической ситуации в России и резкое падение рубля должны начать сказываться на объемах импорта с небольшим временным лагом,— говорит Екатерина Липатова.— Хотя экспорт в основном у нас сырьевой и идет в Китай, падение потребления на ключевых рынках сбыта Европы и США должно оказать давление и на этот сегмент. Исторически сегмент контейнерных перевозок был более волатильным благодаря своей нишевости и большому фокусу на импорт». Тем не менее, отмечает эксперт, за последние годы уровень контейнеризации экспорта значительно вырос, что может поддержать быстрое восстановление после того, как пандемия пойдет на спад, за счет более быстрого восстановления экспортных перевозок, тогда как импорт и внутренние перевозки останутся под давлением слабого рубля и экономики.

А вот в области морских контейнерных перевозок ситуация выглядит нестабильной. «Китай, который уже прошел кризис, возвращается к нормальной деятельности,— говорит Алексей Мисаилов.— Однако пик активности COVID-19 в Европе является причиной отмены выхода океанских судов из Юго-Восточной Азии, так как невозможно обработать судовые партии в европейских портах. Речь уже не идет о сроках и тарифах. Зачастую компании руководствуются принципом «лишь бы доставить»».

«Порожние рейсы и нестабильная ситуация на ряде пограничных пунктов заметно влияют на наши морские перевозки»,— отмечают в Kuehne + Nagel: порты работают медленнее на принятие и выпуск грузов и с задержками в таможенном оформлении. В связи с падением спроса на перевозимую продукцию сокращаются провозные возможности у сектора морских контейнерных перевозок, отмечает Дмитрий Лагун. «Возникает дисбаланс свободного оборудования (пустых контейнеров) по странам: нехватка в одних и излишек в других,— рассказывает он.— Судовладельцы ставят суда на прикол до возобновления спроса на контейнерные перевозки».

Переболеть в рейсе

Остановка предприятий ударила по спросу на услуги автоперевозчиков. Из-за остановки работы многих отраслей снизился общий объем перевозок, говорит эксперт Национальной ассоциации предприятий автомобильного и городского пассажирского транспорта Тарас Коваль. Очереди на границах стран ЕС увеличили сроки перевозки. И, пожалуй, самая главная проблема: стало намного сложнее закольцовывать рейсы туда и обратно, отмечает он. «Приостановка деятельности некоторых компаний — как грузоотправителей, так и грузополучателей — привела к снижению объемов перевозок, а также к необходимости

сокращения частоты отправки отдельных рейсов и перестройке маршрутов»,— говорят в Kuehne + Nagel.

Сектор автомобильных грузоперевозок продолжает работать, говорит Дмитрий Лагун, так как международные ограничения введены для перемещения людей, а не грузов. «Однако из-за очередей на границах, дополнительных санитарных проверок могут возникать задержки и остановки в перевозках, что негативно сказывается на сроках доставки грузов,— отмечает он.— Падает оборачиваемость автотранспорта, возникает нехватка грузов из-за остановки производств, падения покупательского спроса».

Алексей Мисаилов самым сложным для автоперевозчиков направлением называет Италию: «Девять из десяти водителей отказываются ехать в этот регион». Из-за дефицита транспорта стоимость перевозок выросла на €1–1,5 тыс. за рейс, говорит он. «По остальным странам Европы мы не наблюдаем каких-либо сложностей, связанных с отказом водителей совершать перевозку»,— говорит Алексей Мисаилов.

Примечательно, говорит господин Мисаилов, что в текущей ситуации срок автомобильной доставки из стран ЕС сократился: «Во-первых, снизился объем и внутриевропейских, и международных перевозок. Во-вторых, в связи с режимом самоизоляции, введенным во всех странах Европы, дороги стали практически пустыми. В-третьих, в ЕС отменили ограничения, запрещающие движение грузового транспорта в выходные дни». Господин Коваль отмечает, что ставки внутри Европы снизились в два раза.

Чего просить, и как выжить

Пожалуй, нет такой транспортной отрасли, которая еще не просила господдержки в том или ином виде. Впрочем, просьбы небезосновательны: ряд экспертов заявляет, что, например, у многих авиакомпаний запас прочности составляет не более двух месяцев, рассказывает Дмитрий Лагун: «При текущих условиях без государственной поддержки они могут обанкротиться уже в мае 2020 года. Железнодорожный транспорт, как правило, тоже в ведении государства — его будут поддерживать. Судовладельцам будет непросто, но они уже научились с 2008 года с переменным успехом работать в изменяющихся условиях». Автотранспортным компаниям сложнее всего, отмечает он: запаса прочности практически нет. «Все зависит от финансовых партнеров, а именно лизинговых компаний, банков и производителей автомобилей, которые кредитуют автопредприятия,— говорит господин Лагун.— Максимальный срок, который они смогут выдержать,— от двух месяцев до полугода. Затем может наступить очередная волна банкротств. Но будем надеяться на лучшее».

По мнению логистов, главное, что необходимо для функционирования отрасли,— не мешать, не вводить новые ограничения. «Местные власти не способны доходчиво объяснить свои требования, предъявляемые к транспорту и складам, или их невозможно выполнить, осуществляя межрегиональные перевозки,— поясняет Сергей Левченко.— Тотальное непонимание, подкрепленное весомыми штрафами для юридических лиц, заставляет компании останавливать работу. Лучом света в тумане неопределенности выступают Минпромторг и его поручение субъектам РФ от 3 апреля. Оно содержит простые и понятные правила, которых логистическое сообщество ждало все эти недели. Надеюсь, данное поручение будет принято к исполнению в кратчайшие сроки, а его содержание не претерпит глобальных изменений».

В первую очередь важно устранить препятствия в работе логистических компаний, говорит Иван Матвеев: «Правила отличаются в разных регионах, компаниям приходится оперативно получать дополнительные разрешающие документы, чтобы работать без перебоев». В период кризиса, добавляет господин Матвеев, важны и другие виды господдержки: выделение отдельных полос движения для транспорта и организация бесплатных парковок, компенсация налоговых отчислений, арендной платы и расходов на топливо. «Думаю, что сначала необходимо поддержать бесперебойную доставку товаров

через границу ЕАЭС и в регионы,— полагает Алексей Мисаилов.— Введение обязательных пропусков на транспортные средства поставит под угрозу рабочую цепь поставок продуктов питания, лекарств и других предметов первой необходимости». Большие ритейлеры, как правило, работают через крупные экспедиторские компании, а не напрямую с транспортными компаниями, говорит он. По мнению господина Мисаилова, собрать всю необходимую информацию о транспортных средствах и водителях будет очень сложно: «Во всем мире введенные ограничения не затрагивают перемещение коммерческих грузов. Считаю, нам надо пойти по такому же пути».

«Государство, как правило, оказывает поддержку государственному транспортному сектору (железные дороги, авиация),— отмечает Дмитрий Лагун.— Коммерческому сектору господдержка может быть оказана посредством введения налоговых каникул, отсрочки лизинговых платежей, отмены или снижения дорожного сбора, а также финансовой помощи компаниям, которые понесут большие убытки в связи с пандемией».

У разных типов транспорта, отмечает господин Левченко, своя специфика и свои потребности: «Если говорить про автоперевозки, то весомой станет помощь в сокращении затрат на запасные части для транспортных средств, например за счет снижения ввозных пошлин или ставки НДС на эту группу товаров. Весьма эффективными мерами могли бы также стать: мораторий на штрафы (кроме штрафов, регулирующих безопасность дорожного движения), отмена взимания платы за проезд по федеральным трассам, освобождение от налогов самых незащищенных перевозчиков — ИП с одной-двумя машинами, приостановка лизинговых платежей без штрафов».

Преодоление текущего кризиса — небывалое испытание для СФО, как и для всей управленческой команды, говорит Сергей Казачков: «Нужно оперативно проинвентаризировать все доступные меры господдержки именно для вашей компании и разработать план работы в этом направлении. Это потребует ресурсов целой команды, включающей юристов, финансистов, экономистов. На счету каждая неделя, так как для многих компаний это не просто недополученная прибыль, а прямой убыток, кассовый разрыв, невозможность обслуживать обязательства». Параллельно с этим, говорит господин Казачков, «нужно уже сидеть в банках и в офисах лизинговых компаний и обсуждать, как и на какой период можно перенести обслуживание тела долга и по возможности проценты и реструктурировать лизинговые платежи». Отрасль очень капиталоемкая, отмечает он, и почти у всех есть банковский долг или лизинг. «Для подготовки предложений для банка, а к ним нет смысла идти без проработанной позиции, нужны те же самые специалисты из юридической, финансовой и экономической служб»,— говорит он, добавляя, что нужно обязательно тщательно работать с оборотным капиталом и ликвидностью.

Спорная победа

По оценкам InfraOne, пока нейтральное влияние введенных в связи с коронавирусом ограничений на выручку сохраняется у компаний речного транспорта и сферы автомобильных грузоперевозок: речники еще не открыли навигацию, а автомобилисты столкнулись с перераспределением спроса. «Впрочем, с учетом того, что начало речных круизов сдвинуто на июнь, речной транспорт начнет терять выручку уже в мае»,— отмечается в отчете InfraOne.

Среди тех, кому пандемия дала новые возможности, часто указывают железнодорожных перевозчиков. Тарас Коваль говорит, что многие предприятия начали менять автотранспорт на железнодорожный — таков общемировой тренд. «Аналитики говорят, что в связи с высокой волатильностью ставок на авиа- и морской транспорт произойдет перераспределение объемов в сторону сухопутных перевозок, особенно на маршрутах Азия—Европа»,— отмечает Дмитрий Лагун.— Несмотря на то что границы открыты для международных грузовых отправок, строгие проверки, карантин, замена водителей и другие меры могут замедлять скорость доставки автомобильным транспортом. Это

открывает новые перспективы для железнодорожных перевозок. Отмена пассажирских поездов позволила освободить расписание для курсирования грузовых составов». Впрочем, сам топ-менеджер считает, что тут не будет ни победителей, ни проигравших: «Все зависят от потребительского спроса. А пандемия не приводит к его росту в целом». «Карантинные меры, принятые для подавления эпидемии коронавируса, привели к загрузке большинства аэропортов и морских терминалов и, как следствие, нарушению условий и сроков доставки грузов,— говорят в ОТЛК ЕРА.— Железнодорожные транспортные операторы не реагируют на изменение спроса увеличением ставок, в связи с чем этот вид транспорта представляется наиболее надежным и эффективным при перевозке товаров между ЕС и Китаем в сложившихся условиях». Кроме того, именно железная дорога стала важным логистическим каналом для обеспечения бесперебойной торговли между Китаем и Европой и доставки противозидемических средств, добавляют в компании. «Сложная ситуация, вызванная распространением коронавируса, очень наглядно продемонстрировала сильные стороны и конкурентные преимущества железнодорожной индустрии Евразии,— отмечают в ОТЛК ЕРА.— Но, что особенно важно, общая беда еще больше объединила и сплотила отрасль. В условиях выхода мировой экономики из «пандемического пика» именно она может стать одним из наиболее важных и действенных драйверов последующего развития и роста.

Однако у участников транспортной отрасли есть и другие оценки. Лучше всего, полагает Иван Матвеев, кризис перенесут компании, осуществляющие автомобильные доставки, и операторы, работающие на последней миле: «На нее не влияет пассажиропоток, и ограничения не настолько строгие». «Преодолеть кризис легче всего будет компаниям без основных средств, то есть экспедиторам,— говорит Алексей Мисаилов.— Дополнительная финансовая нагрузка (транспортное оборудование закупается в основном в лизинг) сейчас может только усугубить ситуацию. Конечно, если у вас в портфеле клиенты из сегмента продуктов питания, ритейл, FMCG, фармы, то есть шанс даже нарастить свои операционные результаты». В любом случае, говорит господин Мисаилов, следует ожидать дальнейшей консолидации рынка перевозок. А Сергей Казачков полагает, что тот, кто успел накопить денег за последние два «тучных» года и не обременил себя значительными обязательствами, сейчас обязательно посмотрит на возможность что-то купить, нарастить парк и долю рынка.

<https://www.kommersant.ru/doc/4320861>

### **Ъ «ЛОГИСТИКА». ПРИЛОЖЕНИЕ; 2020.14.04; ДМИТРИЙ ШАПКИН; ГРУЗЫ НЕ БОЛЕЮТ; АКТИВНАЯ РАБОТА ЛОГИСТОВ И ГРУЗОВЫХ БРОКЕРОВ ПОМОЖЕТ СМЯГЧИТЬ УДАР ПАНДЕМИИ ПО ОТРАСЛИ АВИАПЕРЕВОЗОК**

Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) ежедневно выпускает тревожные сообщения с призывом к правительствам всех стран мира поддержать авиаперевозчиков деньгами. По оценкам ассоциации, только во втором квартале нынешнего года спрос на авиаперелеты упадет на 70%, а доходы авиакомпаний в 2020 году, по предварительным подсчетам, снизятся на \$252 млрд, что на 44% ниже годового дохода компаний в 2019-м.

В IATA признают вопросы спасения жизней людей приоритетом для любого государства, но при этом предупреждают, что при столь серьезном ущербе для авиационной отрасли мировая экономика может понести огромные потери. «Во всем мире около 65,5 млн человек зависят в своих средствах от авиационной промышленности, включая такие секторы, как путешествия и туризм. Среди них 2,7 млн человек работают в авиакомпаниях. При сценарии, когда жесткие ограничения на поездки продлятся в течение трех месяцев, по подсчетам IATA, 25 млн рабочих мест в авиации и смежных

секторах окажутся под угрозой исчезновения по всему миру», — говорится в одном из заявлений IATA.

В связи с введенными трансграничными ограничениями на полеты пассажиров серьезно пострадал и сегмент грузовых перевозок: международная авиационная логистика в «довирусное» время традиционно комбинировала дорогостоящие доставки грузовыми самолетами с перевозками грузов в багажных отделениях пассажирских самолетов, эффективно выстраивая цепочки скоростных грузовых поставок. Карантинные меры в первые недели пандемии нарушили работу транспорта не только в воздухе, но и на земле, из-за чего остановились отгрузки продукции на крупнейших предприятиях. По оценкам IATA, в феврале спрос на авиаперевозки снизился на 9,1% в месячном выражении, а самый большой удар пришелся на Азиатско-Тихоокеанский регион, где с учетом сезонных колебаний падение составило 15,5%.

Однако уже в марте ступор в грузовом авиабизнесе сменился ажиотажем. Авиаброкеры и экспедиторы поняли, что авиакомпании сейчас находятся в таком тяжелом положении, что простаивающие пассажирские самолеты могут быть загружены товарами, приносить хоть какую-то выручку перевозчикам и сохранить работу летному персоналу. «Поначалу мы страдали точно так же, как страдали наши клиенты авиакомпаний, ведь большинство пассажирских рейсов были отменены, — рассказывает индийскому экономическому изданию The STAT Trade Times генеральный директор авиаброкера ATC Aviation Инго Циммер. — Но теперь грузовые авиакомпании увеличили частоту полетов, а часть пассажирских рейсов выполняется без пассажиров, исключительно для грузоперевозок». По его словам, компания уже зафрахтовала несколько пассажирских бортов под перевозки грузов и доходность по большинству направлений возросла.

Сегодня перевозить грузы в пассажирских самолетах начали авиакомпании по всему миру. Так, бюджетная сингапурская Scoot стала использовать пассажирский B787-9 для грузовых чартеров между местным аэропортом Чанги и пунктами назначения в Китае от имени своей материнской компании Singapore Airlines. Singapore Airlines Group станет вторым после Cathay Pacific оператором аэропорта в Гонконге, который будет совершать грузовые рейсы исключительно в Китае — в Гуанчжоу и Нанкин. А Cathay Pacific недавно начала использовать широкофюзеляжный A330-300 Airbus для перевозки грузов между Гонконгом и материковым Китаем. Перевозчик также рассматривает возможность использования аналогичных мер для транспортировки товаров в Японию.

Южнокорейская авиакомпания Korean Air стала использовать пассажирские самолеты для перевозки грузов в китайский Циндао в южной части полуострова Шантунг с 21 марта, руководство перевозчика рассчитывает запустить аналогичные рейсы в другие города. «Решение позволит преодолеть нынешний кризис, сократить расходы и поддержит предприятия, занимающиеся импортом и экспортом», — цитирует AirCargoNews президента Hanjin Group (владеет перевозчиком) Уолтера Чо. Он констатирует, что и пассажирские, и грузовые бизнес-стратегии необходимо в корне менять, потому что трансатлантические направления оказались заблокированы и транспортники должны гибко реагировать на рыночный спрос.

Сегодня на доставку срочных грузов во внутреннем сообщении уже переориентировали свои пассажирские лайнеры крупнейшие перевозчики США Delta и American Airlines. Air Canada начала полеты на Boeing 777 и Boeing 787-9 в Чикаго, Нью-Йорк, Сан-Франциско, Лос-Анджелес, Портленд и Сиэтл. Турецкая Turkish Airlines на Boeing 777 летает в Киев, ее следующими точками доставки станут Бухарест, Тель-Авив, Амстердам, Лондон, Париж, Бейрут, Амман и Дубай. Мексиканский перевозчик Aeromexico отправил первый грузовой рейс во Франкфурт-на-Майне: на борту Boeing 787-9 было 15 тонн дорогостоящего груза для аптек и больниц, а также продукты и живые животные.

Власти России тоже разрешили отечественным авиакомпаниям возить грузы в пассажирских салонах. Как ранее писал “Ъ”, этим правом воспользовались чартерные

компании, у которых есть дальнемагистральные лайнеры — в частности авиакомпания Nord Wind на 5 из 11 широкофюзеляжных пассажирских самолетов начала летать в Китай, где дефицит провозных емкостей сейчас оценивается на уровне 69%. Ранее с подобными просьбами в **Росавиацию** обращались S7 и другие российские перевозчики, которые летают на дальнемагистральных воздушных судах.

Отечественный флагман грузовой авиации авиакомпания «Волга-Днепр», скорее всего, тоже быстро оправится от кризиса. По данным “Ъ”, в марте тарифы на грузовые авиаперевозки в среднем выросли на 45% в сравнении с мартом прошлого года и на 30% по сравнению с январем 2020-го. Кроме того, имеющееся в группе специализированное направление перевозок медицинских товаров и фармацевтических грузов в сегодняшней конъюнктуре рынка может стать одним из самых привлекательных сегментов авиаперевозок. В результате в текущем апреле крупнейший отечественный грузовой авиаперевозчик планирует заработать \$15–20 млн прибыли против \$14 млн убытка в апреле прошлого года.

<https://www.kommersant.ru/doc/4320862>

### **РБК; ГЕОРГИЙ ТАДТАЕВ; 2020.13.04; НА СЕВЕРЕ КИТАЯ УЖЕСТОЧИЛИ КОНТРОЛЬ НА ГРАНИЦЕ С РОССИЕЙ ИЗ-ЗА ВИРУСА**

Значительная доля новых больных, которые фиксируются в Китае, — это путешественники, прибывающие из России. Многие из них прибывают на родину уже с симптомами COVID-19

Пограничный переход на китайско-российской границе (Фото: Артем Коротаев / ТАСС )  
Власти провинции Хэйлунцзян на севере КНР ужесточают контроль на границе с Россией из-за роста числа завозных случаев коронавирусной инфекции. Об этом сообщает «Жэньминь жибао».

В связи с ростом числа подобных случаев власти провинции продлили срок закрытия пограничного перехода «Суйфэньхэ (Хэйлунцзян) — Пограничный (Приморье)» за исключением грузоперевозок. Правила досмотра грузов ужесточены. Все прибывающие должны обязательно пройти тест на COVID-19. Международное радио Китая сообщает, что закрытыми также останутся пограничные **пункты пропуска** «Хуньчунь — Краскино» и «Дуннин — Полтавка». Пассажирское сообщение через **пункт пропуска** «Маньчжурия — Забайкальск» было закрыто с 8 апреля.

В город Суйфэньхэ, где расположен пограничный переход, с начала пандемии прибыли 2497 человек. «Доля пациентов с COVID-19 была очень высокой — от 10 до 20% в каждой партии прибывших. В некоторых партиях это соотношение было еще выше», — цитирует «Жэньминь жибао» слова руководителя местной медбригады Юй Кайцзяна. Он отметил, что у них всех симптомы заражения появились еще в России. «Все тяжелобольные COVID-19 являются пациентами, у которых появилась лихорадка или кашель еще в России. Они вернулись в Китай, преодолев долгий путь», — пишет издание.

Bloomberg со ссылкой на китайский государственный телеканал CCTV сообщает о том, что в провинции Хэйлунцзян, которая граничит сразу с несколькими российскими регионами (Приморьем, Еврейской автономной областью и Амурской областью), введено круглосуточное патрулирование границы. В регионе открыли новую больницу для приема зараженных и направили туда медиков, имеющих опыт работы в главном очаге распространения инфекции, провинции Хубэй. Власти ввели в Суйфэньхэ и столице провинции, городе Харбине, 28-дневный карантин для всех приезжих. В Суйфэньхэ введены меры, аналогичные тем, которые действовали в городе Ухань.

По данным Национальной комиссии по здравоохранению Китая, большинство новых случаев в стране, где распространение инфекции почти прекратилось, являются завозными. Как отмечает Reuters, из 108 новых больных, зафиксированных в КНР 12 апреля, 98 въехали из-за рубежа. Среди них — 49 граждан Китая, вернувшихся в страну из

России через северную границу. О случаях заражения среди возвращающихся из России граждан сообщало и российское консульство в провинции.

Как отмечает Reuters, после ограничения авиасообщения России с Китаем наземные пункты перехода остались одним из немногих вариантов возвращения в страну для китайских граждан. Bloomberg описывает маршрут возвращающихся следующим образом: «Большинство из них садились на рейс из Москвы во Владивосток. Затем они продолжали дорогу на машине или автобусе к пограничному переходу на реке Суйфэнь». Зараженные прибывают в Китай из России также рейсами, которые остались после ужесточения карантинных мер. Из 97 новых случаев заражения, о которых власти Китая сообщили утром в воскресенье, 51 — это пассажиры самолета, который 10 апреля прибыл в Шанхай из Москвы.

Медики из Шанхая ранее предупредили об угрозе новой волны эпидемии осенью-зимой 2020 года. Ведущий эпидемиолог КНР Чжун Наньшань отмечал, что вероятность распространения вируса внутри страны маловероятна из-за уже принятых карантинных мер, однако указывал, что туда могут попасть новые зараженные из других стран.

В граничащем с Китаем Приморском крае, по официальным данным на 13 апреля, выявлено 28 случаев заражения, в Амурской области — шесть. Всего в России выявлено 18 328 больных COVID-19. С учетом новых данных Россия заняла 15-е место по числу больных, опередив Португалию, где выявлено 16,5 тыс. случаев заболевания.

<https://www.rbc.ru/society/13/04/2020/5e94475a9a7947999165c239>

### **РБК; 2020.13.04; РОССИЯНКА СООБЩИЛА О ПРОБЛЕМАХ С ВОЗВРАЩЕНИЕМ ИЗ СЕВЕРНОЙ МАКЕДОНИИ**

Застрелявшая в Северной Македонии российская туристка Анастасия рассказала РБК о проблемах с возвращением домой в условиях отмены рейсов на фоне пандемии коронавируса.

Она сообщила, что отдыхать вместе с другом вылетела 15 марта. «Тогда еще не было сообщений о карантине и закрытии границ. В Македонии на тот момент, по данным российских СМИ, было семь зараженных, даже меньше, чем в России. В аэропорту никого не проверяли. На следующий день как мы прилетели, закрыла границу Сербия, а через два дня закрылся и аэропорт в Скопье», — сказала россиянка.

По ее словам, после этого в российском консульстве в Охриде туристам посоветовали переехать в столицу Македонии на случай организации обратного рейса. «Здесь мы снимаем квартиру за свои деньги, 25 марта мы должны были улететь. Неделю назад мы заполнили анкету на сайте госуслуг, чтобы получить материальную помощь и информацию о рейсе, но помощи нам не оказали. Посольство перекидывает работу на МИД. На улице мы встретили сотрудника посольства, который сказал, что единственный вариант, на который мы можем рассчитывать, — это если какая-либо соседняя страна откроет границу», — пояснила Анастасия.

Она также выразила сомнение, что ради небольшой группы людей будет организован отдельный рейс. «Остается только ждать, но непонятно, можем ли мы вообще на что-либо рассчитывать», — сказала туристка.

Как сообщил РБК посол России в Северной Македонии Сергей Баздникин, по состоянию на 13 апреля в посольство обратились 27 россиян, не имеющих возможности вернуться в Россию из-за карантинных ограничений. Дипломат отметил, что накануне приостановки авиасообщения посольство в течение нескольких дней «максимально широко» информировало граждан о рекомендациях вернуться в Россию и помогало обратившимся оформлять билеты на рейсы авиакомпании Turkish Airlines через Стамбул.

По словам Баздникина, для туристов, которые имели «на руках» билеты в Россию, но не смогли вылететь домой из-за пандемии коронавируса, график вывоза определяется действующими ограничениями по количеству прибывающих в Россию. «О планируемом

«вывозном» рейсе каждый гражданин будет оповещен через портал госуслуг», — уточнил посол.

Дипломат добавил, что сейчас эти граждане могут получить материальную помощь в размере 2,4 тыс. руб. в сутки на человека. «Насколько мы понимаем, отсутствие в единичных случаях такой помощи объясняется некорректным заполнением отдельных данных — как только необходимые исправления самими гражданами будут сделаны, деньги начнут поступать», — заверил он.

О проблемах с возвращением домой также рассказала РБК туристка из Тулы Юлия, находящаяся в Испании с матерью и годовалым ребенком.

«Как только в начале марта это все началось, мы взяли обратный билет «Аэрофлота» на 25 марта, но аэропорт вылета закрылся и нам перенесли вылет в Мадрид на 2 апреля. Рейс отменялся еще два раза и в конечном итоге не состоялся вообще», — сообщила россиянка. По словам Юлии, она связалась с консульством, где ей сказали, что ее семья будет первая в списке на вывозные рейсы из-за ребенка.

«Появились анкеты от госуслуг, обязательные к заполнению. Мы заполнили все возможные анкеты, и по критериям для вывоза граждан мы подходили — мы прилетели в страну после 01.01.2020, у нас был обратный билет», — рассказала она.

По словам россиянки, когда началась регистрация на рейс, семье отказали в вылете, так как они проживают в Туле, а не в Москве и Московской области. «Но Тула находится ближе, чем некоторые города Московской области. У нас есть дом, где мы можем пройти самоизоляцию, без других родственников. Сейчас у нас заканчивается смесь для кормления ребенка, а здесь такая не продается (безмолочная), у моей мамы закончились таблетки, которые без рецепта тут не купить», — объяснила она.

В посольстве России в Испании сообщили, что решения о вывозных рейсах и людях, которых допускают на борт, принимаются рабочей группой при правительстве и межведомственной комиссией — это вне компетенции посольства. «Россиянам, оказавшимся в сложных жизненных обстоятельствах, необходимо обратиться в консульский отдел посольства. Контакты указаны на официальном сайте загранучреждения», — добавили в диппредставительстве.

По данным посольства, на территории Испании находятся около тысячи российских граждан, желающих вернуться домой. Более половины из них находятся в Каталонии и Валенсийском автономном сообществе, остальные — на Канарских и Балеарских островах, в Андалусии и Мадриде.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5e9488d89a7947c3ae74d74b>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.13.04; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС С РОССИЯНАМИ ИЗ БАНГКОКА ВО ВЛАДИВОСТОК СОСТОИТСЯ В СРЕДУ**

Авиакомпания S7 в среду рейсом из Бангкока во Владивосток вывезет россиян, сообщил РИА Новости представитель авиакомпании в аэропорту Владивостока.

«Рейс номер 6262 из Бангкока - вывозной с россиянами», - сказал собеседник.

Он не уточнил, сколько человек будет на борту.

Как сообщил РИА Новости представитель справочной аэропорта, рейс прибывает во Владивосток в 21.25 местного времени (14.25 мск) в среду.

<https://ria.ru/20200414/1570000533.html>

### **ТАСС; 2020.13.04; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС РИМ - МОСКВА ДЛЯ РОССИЯН ОРГАНИЗОВАН 15 АПРЕЛЯ**

Посольство РФ в Италии объявило об организации рейса для россиян по маршруту Рим - Москва 15 апреля в связи с ситуацией вокруг пандемии коронавируса. Как корреспонденту ТАСС сообщили в понедельник в диппредставительстве, этот платный рейс предназначен для вывоза граждан, проживающих в Москве и в Московской области.

«Вылет рейса Рим - Москва AFL 2419 запланирован на 15 апреля 2020 [года] в 14:20 по местному времени (рейс будет подтвержден в случае наличия достаточного количества пассажиров)», - говорится в сообщении, размещенном в Facebook посольства.

Зарегистрироваться на рейс необходимо по ссылке <https://www.gosuslugi.ru/395443/1>. «Финальный список пассажиров мы ждем от [портала] госуслуг», - указали дипломаты, у которых пока нет информации о числе россиян, желающих покинуть Италию.

В соответствии с решением Оперативного штаба при правительстве РФ этот перелет возможен только для граждан России, проживающих в Москве и в Московской области и прибывших на территорию Италии после 1 января 2020 года. При этом количество мест на борту ограничено. Списки будут формироваться по принципу «живой очереди». После заполнения рейса будет сформирован список ожидания.

<https://tass.ru/obschestvo/8233795>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2020/04/13/rossiiian-iz-rima-v-moskvu-vyvezut-15-aprelia.html>

### **ТАСС; 2020.13.04; АВИАКОМПАНИИ РФ 14 АПРЕЛЯ ВЫПОЛНЯТ ДВА ВЫВОЗНЫХ РЕЙСА ИЗ АНТАЛИИ И БАНГКОКА**

Российские авиакомпании выполняют во вторник два вывозных рейса, они утверждены оперативным штабом РФ. Об этом ТАСС сообщил источник, близкий к процессу организации возвращения граждан РФ на родину.

«На данный момент оперштабом правительства подтверждено выполнение 14 апреля двух рейсов: «Аэрофлота» из Анталии в Москву и S7 из Бангкока в Новосибирск», - сказал он.

На данный момент, чтобы вылететь из-за рубежа в Россию необходимо заполнить анкету на сайте «Госуслуги», оператором которого является Минкомсвязь РФ. Согласно заполненным заявлениям, рабочая группа **Росавиации** (при участии представителей Минкомсвязи и МИДа) формирует график вывоза россиян. Он утверждается оперативным штабом правительства РФ. Ранее график был сформирован и утвержден до 13 апреля, предварительно было подготовлено расписание вывозных рейсов до 16 апреля.

<https://tass.ru/obschestvo/8233885>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.13.04; САМОЛЕТ С РОССИЯНАМИ ИЗ МАДРИДА ПРИБЫЛ В ПЕТЕРБУРГ**

Рейс авиакомпании «Аэрофлот» из Мадрида с российскими гражданами прибыл в Санкт-Петербург, следует из данных онлайн-табло аэропорта «Пулково».

Ранее сообщалось, что на вылетевший из Мадрида рейс «Аэрофлота» в Петербург и Москву, на котором российские граждане возвращаются на родину из Испании, были зарегистрированы 158 человек, однако около 20 из тех, кто был в списках, не приехали.

Согласно данным онлайн-табло аэропорта «Пулково», авиалайнер А321 прилетел в 17.54 мск.

Как сообщает **пресс-служба** администрации губернатора Петербурга, на рейсе по маршруту Мадрид-Петербург-Москва в северную столицу доставят 20 россиян. Почти все – жители Петербурга и Ленинградской области.

Отмечается, что прилетевшие пройдут врачебный осмотр и сдадут анализы. Всем вернувшимся пассажирам выдадут предписание санитарного врача о необходимости 14-дневной самоизоляции. Багаж вернувшихся россиян дезинфицируют. После этого жителей Петербурга и Ленинградской области на автобусах развезут по домам, жителей других регионов доставят в обсерватор в Курортном районе.

Начиная со 2 апреля в Петербург прибыли пять подобных рейсов из Катара, Кипра и Таиланда, которыми через Петербург на родину вернулись 548 россиян.

Предыдущий рейс из Испании в Россию состоялся 30 марта. После этого «Аэрофлот» отменил запланированный полет из Мадрида в Москву на 31 марта, 2, 4 и 5 апреля. Из-за этого российские граждане, купившие билеты, не смогли вылететь из Испании.

<https://ria.ru/20200413/1569985212.html>

### **Ъ; 2020.14.04; «АЭРОФЛОТ» ПОВТОРНО СОКРАТИЛ КОЛИЧЕСТВО ВНУТРЕННИХ РЕЙСОВ**

Авиакомпания «Аэрофлот» повторно сократила количество внутренних рейсов, сообщает ТАСС со ссылкой на данные на сайте перевозчика. Сокращения затронули рейсы из Москвы в Санкт-Петербург, Сочи, Екатеринбург, Краснодар.

Ранее авиакомпания сообщала, что временно сокращает количество полетов на внутренних рейсах из-за «падения спроса на внутренние авиаперевозки вследствие принятых ограничений на передвижения». При этом «Аэрофлот» публиковал расписание внутренних полетов с 4 по 10 апреля. По сравнению с ним (по данным на 13 апреля, анализировались полеты с 14 по 20 апреля по пяти наиболее массовым маршрутам) авиакомпания повторно сократила количество рейсов на внутренних линиях.

Количество рейсов в Санкт-Петербург с 10 ежедневных (или 70 рейсов в неделю) сокращено до трех-восьми в зависимости от дня недели. В Сочи перевозчик выполнял 77 рейсов в неделю до сокращения и 32 рейса после (четыре-семь рейсов в день). Сейчас, как следует из расписания на сайте перевозчика, ежедневное количество рейсов сокращено до 1–3 в день. В Екатеринбург вместо трех раз в день перевозчик стал выполнять два рейса.

Закрывает пятерку наиболее массовых внутренних рейсов Краснодар (до первого сокращения полетов в этот город из Москвы выполнялось 49 рейсов в неделю, после сокращения — 18). Сейчас в расписании «Аэрофлота» восемь рейсов в неделю в Краснодар. В **пресс-службе** авиакомпании от комментариев отказались.

По оценкам InfraOne, потери инфраструктурных отраслей РФ от эпидемии к 1 мая составят примерно 507 млрд руб., из них почти 50% — 230,3 млрд руб.— это потери транспортной отрасли.

Больше всего пострадают авиакомпании и аэропорты, которые потеряют около 134 млрд руб. Если ограничения на зарубежные полеты будут сняты в мае, то потери авиации составят около 180 млрд руб. (из них 30% придется на аэропорты и 150 млрд руб.— на авиакомпании), а если сохранятся до конца мая, то вырастут до 270 млрд руб. По оценкам Сбербанка, траты россиян на авиабилеты в первую неделю самоизоляции упали на 92,6%.

<https://www.kommersant.ru/doc/4321529>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/8235261>

### **МК АСТРАХАНЬ; 2020.13.04; В АСТРАХАНЬ ОТМЕНИЛИ АВИАРЕЙСЫ**

В Астрахани приостановил работу международный аэропорт. Рейсы авиакомпаний **Аэрофлот** и S7, которые были запланированы на 13 апреля, отменены.

Международный аэропорт Астрахань прекратил прием рейсов до 13:30 14 апреля. По данным «МК в Астрахани», аэропорт был закрыт на дезинфекцию, которая будет проводиться сегодня ночью.

<https://ast.mk.ru/social/2020/04/13/v-astrakhan-otmenili-aviareysy.html>

### **ГРУЗОВИКИ И ДОРОГИ; 2020.13.04; ТУРКМЕНИСТАН ЗАКРЫЛ ВЪЕЗД ДЛЯ ИНОСТРАННЫХ ГРУЗОВИКОВ ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА**

Туркменистан закрыл въезд на территорию своих стран зарубежных грузовиков в связи с пандемией коронавируса. Об этом Посольство Туркменистана в Российской Федерации проинформировало МИД России, сообщили в Росавтотрансе.

«До 1 мая 2020 года введено ограничение при пересечении государственной границы Туркменистана грузовыми транспортными средствами международной перевозки», — пояснил представитель российской Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП). По данным ассоциации, ограничение коснется и транзитных перевозок зарубежными автотранспортными средствами.

Туркменистан стал не первой страной на постсоветском пространстве, которая пошла на такие меры из-за пандемии коронавируса. Еще одно среднеазиатское государство — Таджикистан временно закрыл свои границы для международных автоперевозок с 16 марта. Согласно постановлению правительства этой страны, иностранные грузовики могут проезжать лишь до действующих приграничных терминалов, а при отсутствии таковых — до зоны таможенного контроля на госгранице. «В случае разделения прицепов и полуприцепов доставка импортных товаров от границы до места назначения осуществляется отечественными перевозчиками», — отмечается в тексте постановления.

Стоит отметить, что оба среднеазиатских государства имеют минимальное число сопредельных стран — по четыре. Туркменистан граничит лишь с Афганистаном и Ираном на юге, а также с Казахстаном и Узбекистаном на севере. Среди географических соседей Таджикистана тот же Узбекистан (на западе и северо-западе), Киргизия (на севере), Китай (на востоке) и Афганистан (на юге).

Различные ограничения на грузовые автоперевозки из-за пандемии ввели и другие страны постсоветского пространства.

Соседствующий с Туркменистаном и Таджикистаном Узбекистан формально подобных ограничений для зарубежных перевозчиков не вводил, но на деле они есть, указали в Белорусской ассоциации международных автомобильных перевозчиков (БАМАП). «На практике сохраняются ограничения на въезд в Узбекистан грузовых автотранспортных средств, следующих из Ирана, Афганистана, а также ограничения на пересечение госграницы республики грузами из стран Евросоюза, в частности из Италии», — прокомментировал представитель БАМАП.

Украина в связи с угрозой распространения коронавируса временно сократила число действующих автомобильных **пунктов пропуска** (АПП) на границе с Россией. По данным Рогранстроя, с 7 апреля пересечь российско-украинскую границу можно в восьми местах. Это международные АПП «Новые Юрковичи — Сеньковка», «Троебортное — Бачевск», «Юнаковка — Суджа» (с российской стороны — в Брянской области), «Нехотеевка — Гоптовка» (Белгородская область), «Чертково — Меловое» (Ростовская область), а также «Армянск — Каланчак», «Джанкой — Чонгар» и «Перекоп — Чаплинка (все — Крым).

Свои ограничительные меры ввела и Грузия. Как сообщили в БАМАП, с начала апреля из двух водителей, входящих в экипаж грузового ТС, через границу пропускается лишь один. «В соответствии с разъяснением водителем грузового транспортного средства считается лицо, управляющее им в момент пересечения границы. При этом второй член экипажа не считается водителем», — сообщили в ассоциации со ссылкой на информацию Министерства транспорта и коммуникаций Белоруссии.

Стоит отметить также, что на прошлой неделе Международный союз автомобильного транспорта (IRU) призвал национальные правительства действовать сообща в борьбе с пандемией и предварительно согласовывать с другими странами ограничительные меры на своих границах.

<http://truckandroad.ru/politics/turkmenistan-zakryl-vezd-dlja-inostrannyh-gruzovikov-iz-za-koronavirusa.html>

### МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2020.13.04; ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ «МОРСКИЕ ПОРТЫ»: НУЖНА РАБОТА НАД ОШИБКАМИ

В декабре прошлого года Счетная палата (СП) опубликовала отчеты о промежуточных результатах мониторинга реализации Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

Выводы аудиторов не слишком обнадеживают. Например, в отчете говорится, что «нормативно-методическая база, необходимая для решения задачи по скоординированному развитию магистральной транспортной сети в рамках Комплексного плана с региональной транспортной инфраструктурой, в полном объеме не разработана». Кроме того, в СП пришли к выводу, что «сроки проведения и завершения работ на отдельных объектах транспортной инфраструктуры не согласованы, что негативно влияет на уровень транзитного потенциала страны».

В ведомстве также придерживаются мнения, что вряд ли удастся к 2024 году увеличить грузопоток по Северному морскому пути до 80 млн тонн, как того требует майский указ президента от 2018 года. Дело в том, что, во-первых, ряд потенциальных крупных перевозчиков (в том числе ООО «УК «Востокуголь», ООО «Северная звезда» и АО «Нефтегазхолдинг» с планируемым объемом грузопотока к 2024 году 28 млн тонн) не обладают ледокольным флотом и судами арктического класса для перевозки грузов в акватории Севморпути. Одна из компаний – УК «Востокуголь» – заказала постройку атомного ледокола на единственной судовой верфи «Звезда», которая имеет право принимать такие заказы. Но никто не гарантирует, что ледокол успеют построить в срок.

Вот еще один любопытный факт, который выяснился в процессе мониторинга: согласно паспорту проекта «Северный морской путь», планируемый объем грузоперевозок по Севморпути к 2024 году учитывает перевозку компанией «Нефтегазхолдинг» нефти в объеме 5 млн тонн. Однако сейчас только ведутся геолого-разведочные работы на участках месторождений на полуострове Таймыр. Никто, опять же, не гарантирует, что эти месторождения дадут запланированные объемы нефти.

Журнал «Морские порты» уже писал о том, что география спроса на российский уголь меняется: на Западе спрос падает, а на Востоке – растет. Эта тенденция сказывается на загрузке действующих портов и на целесообразности строительства новых. В эту «ловушку спроса» рискуют попасть и несколько инвестпроектов, вошедших в **Комплексный план**. В частности, аудиторы СП обратили внимание на риски при строительстве угольного терминала «Лавна», который по плану должны сдать в эксплуатацию к 2022 году.

Инвестиционное соглашение по строительству этого терминала было подписано еще в 2014 году, однако в 2015-м реализация проекта была отложена в связи с изменением конъюнктуры рынка. Спустя три года все же было подписано концессионное соглашение на строительство терминала между ГЛТК и **Росморречфлотом**. Но сегодня аналитики СП обоснованно сомневаются, что проект будет реализован в срок – спрос на российский уголь на Западе падает, инвесторы теряют интерес к любым угольным проектам в этом направлении.

А вот другой «подводный камень». Модернизация ряда портов входит в планы сразу нескольких национальных проектов. К примеру, реконструкция объектов федеральной собственности в порту Певек (Чукотский АО) заложена в федеральных проектах «Морские порты России» (**нацпроект «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры»**) и «Логистика международной торговли» (**нацпроект «Международная кооперация и экспорт»**).

В соответствии с первым из названных проектов завершение реконструкции объектов федеральной собственности в порту запланировано на 2020 год. При этом в соответствии со вторым проектом, предусматривающим реконструкцию морского **пункта пропуска**, который сейчас не функционирует, открытие МПП состоится после 1 декабря 2023 года.

Следовательно, экспорт грузов через МПП «Певек» будет возможен только через 3 года после завершения работ по реконструкции объектов федеральной собственности в порту, делают вывод аудиторы СП.

Также была отмечена несогласованность в планах развития морских портов и подъездных путей к ним. Так, например, по этой причине под сомнение ставятся результаты реконструкции порта Ванино и, соответственно, рост объема грузоперевозок, так как в Комплексном плане отсутствуют мероприятия по реконструкции автомобильной дороги федерального значения А-376 от Ванино до Хабаровска.

Интересно, что о несогласованности в развитии дальневосточных портов и железнодорожных подъездных путей к ним в отчете Счетной палаты не сказано ничего, хотя это одна из главных проблем Комплексного плана, считают представители угольных терминалов. Они уже неоднократно на разных площадках заявляли о том, что медленное развитие Восточного полигона тормозит внешнюю торговлю российским углем на рынках АТР.

В конце прошлого года эта проблема была доведена до правительства, которое рекомендовало РЖД «актуализировать детальный план мероприятий по реализации инвестиционного проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей» с развитием пропускных способностей».

В итоге в начале февраля представители госкомпании пообещали, что модернизация БАМа и Транссиба будет ускорена: более 200 объектов будут введены в эксплуатацию как минимум на год раньше плана. Эти намерения РЖД на сегодня уже отражены в Плане ускоренной модернизации Восточного полигона. В частности, речь идет об ускорении строительства дополнительных путей и расширения станций на участках Мариинск – Тайшет, Междуреченск – Тайшет, Хабаровск – Находка.

Но, пожалуй, главное опасение, которое читается между строк отчета Счетной палаты, – исполнение сроков реализации всего того, что запланировано Комплексным планом. Дело в том, что основной период инвестиций во все проекты плана – 2022-2023 годы. За это время в инфраструктуру из всех источников финансирования планируется вложить 1,54 трлн и 1,43 трлн рублей соответственно. По сравнению с общим объемом расходов Комплексного плана в 2019 году это на 66-79% больше.

<http://www.morvesti.ru/news/1679/83145/>

### **НЕЗАВИСИМАЯ ГАЗЕТА; ОЛЕГ НИКИФОРОВ; 2020.13.04; НА ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ СИБИРИ; ИНВЕСТИЦИИ В РАСШИРЕНИЕ ВОЗМОЖНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК В АЗИАТСКОЙ ЧАСТИ СТРАНЫ**

Строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (БАМ) было завершено около 35 лет назад. В крупнейшей стройке века в СССР было задействовано более 2 млн человек. В результате страна решила проблему недостаточной развитости сети железных дорог в восточных регионах, а также значительно увеличила потенциал добычи и экспорта огромного перечня ресурсов. Но к началу XXI века БАМ и Транссибирская магистраль (Транссиб), история которой начинается еще в позапрошлом столетии, перестали соответствовать требованиям времени: им не хватало пропускной способности, одноколейная дорога не везде была снабжена электричеством. В целом можно сказать, что транспортные нагрузки стали значительно превышать возможности магистралей.

**Президентом России** в 2018 году была поставлена новая задача: повысить пропускную способность БАМа и Транссиба до 2025 года в полтора раза – до 180 млн т в год. До этого расчетный объем перевозок должен был составить 120 млн т в год. Это необходимо как для внутренних потребностей России, так и для решения стратегической задачи: надежного транзита ресурсов на территории Евразии, а также развития торговли с Китаем,

Кореей, Индией, Японией и другими странами Южно-Азиатского региона. Контекст этой обширной программы включает комплексные решения и модернизацию железной дороги на протяжении почти 4 тыс. км. Реализация планов развития БАМа и Транссиба в наши дни идет впечатляющими темпами. Кроме строительства новых развязок и мостов, позволяющих увеличить максимальную скорость поездов, огромное значение для магистралей имеет снабжение электроэнергией. Реализация крупных энергопроектов дает возможность не только вывести на новый уровень работу железнодорожных артерий, но и решить многие насущные проблемы для всех регионов Сибири и Дальнего Востока.

**Программа перемен**

Объем инвестиций в развитие БАМа и Транссиба до 2025 года составит 696 млрд руб., сообщило агентство ТАСС со ссылкой на заявление генерального директора ОАО «Российские железные дороги» Олега Белозерова на заседании комиссии по вопросам стратегии развития топливно-энергетического комплекса и экологической безопасности, прошедшем в Кемерове. Глава ОАО «РЖД» также напомнил, что в соответствии с майским указом **президента РФ** провозная способность Восточного полигона (БАМа и Транссиба) должна вырасти к 2025 году до 180 млн т угля в год. Позднее был согласован объем экспорта в 195 млн т. «При этом мы еще увеличим и контейнерный объем перевозок грузов», – добавил он.

На том же заседании министр энергетики РФ Александр Новак сообщил, что провозная способность Восточного полигона может быть увеличена к 2025 году до 201 млн т. Следует иметь в виду, что реализация намеченных целей включает возможность увеличения объема финансирования объектов электроснабжения БАМа и Транссиба.

Сейчас объем утвержденной Минэнерго инвестпрограммы Федеральной сетевой компании («Россети ФСК ЕЭС») на 2020–2025 годы составляет 555 млрд руб. Из них более 84 млрд запланировано на реконструкцию и строительство электросетевых объектов, участвующих в электроснабжении БАМа и Транссиба. Эти средства позволят увеличить грузопоток по магистралям более чем до 120 млн т в год, но не до 180 млн т. Поэтому достижение этого показателя является новой задачей, поставленной в майском указе **президента РФ**.

Федеральная сетевая компания (ФСК) может увеличить свою инвестпрограмму до 2024 года на 70 млрд руб. для финансирования объектов электроснабжения БАМа и Транссиба. Сейчас в инвестпрограмме объемом 559 млрд руб., которую госкомпания отправила на утверждение в Минэнерго, на БАМ и Транссиб заложено только 85,8 млрд руб. Дополнительные мероприятия **РЖД** сейчас прорабатываются, и на их основе будет определяться объем работ по электроснабжению сверх утвержденных показателей.

На данный момент строительство энергообъектов ведется по плану, согласованному с **РЖД** и «Системным оператором». Так, в этом году появился цифровой центр питания Транссиба – подстанция 220 кВ «Петровск-Забайкальская» в Восточной Сибири. Общая стоимость реконструкции составила 1,3 млрд руб. Была изменена схема энергообъекта, реконструированы распределительные устройства, внедрена новейшая система управления и защит. Для предотвращения скачков напряжения, возникающих в результате частых колебаний железнодорожной нагрузки, установлены два шунтирующих реактора. Применение данного оборудования позволило снизить потери в сетях и повысить пропускную способность линий электропередачи. Максимально допустимый переток мощности между Забайкальем и Бурятией увеличен сразу на 74% – до 478 МВт.

Этот проект лишь один пункт масштабного плана развития схемы внешнего электроснабжения БАМа и Транссиба. Изначально он включал в себя 21 мероприятие. Сегодня часть работ уже выполнена – актуальная версия инвестпрограммы ФСК предусматривает строительство и модернизацию 16 энергообъектов. Все крупнейшие по стоимости проекты входят в **комплексный план модернизации и расширения**

**магистральной инфраструктуры**, который в 2018 году был принят правительством в развитие майского указа президента.

Важным событием не только для самой компании, но и для всей отрасли стал пуск в конце 2019 года двух новых подстанций в Иркутской области – 500 кВ «Усть-Кут» и 220 кВ «Сухой Лог». Это позволило замкнуть Пеледуйское энергокольцо – инфраструктурную систему, аналогов которой нет во всей истории электрификации Восточной Сибири. Общая протяженность энергокольца составила 3,3 тыс. км (для сравнения: это расстояние автомобильного пути от Москвы до Новосибирска). Оно оказало влияние на устойчивость энергосистем четырех регионов России: Иркутской области, Забайкалья, Бурятии и Якутии. В реализации проекта принимали участие энергетические, промышленные и инфраструктурные компании, включая РЖД.

«ФСК ЕЭС» в рамках создания энергокольца ввела в работу в общей сложности 918 МВА трансформаторной мощности и 791 км линий электропередачи. Это уже упомянутые подстанции «Усть-Кут» и «Сухой Лог», а также новый энерготранзит 220 кВ Тира–Надеждинская, построенный вблизи трассы экспортного нефтепровода Восточная Сибирь – Тихий океан. Общая стоимость работ – 28,6 млрд руб.

Оба новых центра питания оснащены современными коммутационными аппаратами, автоматизированными системами управления и коммерческого учета, релейной защитой на базе микропроцессорных терминалов. На подстанции 500 кВ «Усть-Кут» также применена собственная разработка научно-технического центра ФСК ЕЭС – оборудование, позволяющее оптимизировать режимы работы сети, обеспечивая устойчивость электропередачи и снижая потери. В 2021 году эта подстанция станет одним из первых энергообъектов Сибири, которые перейдут на удаленное управление. Плюс уже в начале этого года было завершено строительство воздушной линии протяженностью 295 км, которая обеспечила передачу электроэнергии от Усть-Илимской ГЭС (входит в пятерку крупнейших гидроэлектростанций России) до подстанции «Усть-Кут», а далее от нее к Пеледуйскому энергокольцу.

В плане развития схемы внешнего электроснабжения БАМа и Транссиба значатся еще несколько крупных проектов – это, например, возведение линий 220 кВ Минусинская опорная – Камала-1 (430 км) в Красноярском крае, Междуреченская–Степная (215 км) в Кемеровской области и Хакасии, Лесозаводск–Спасск–Дальневосточная (245 км) и Широкая–Лозовая (48 км) в Приморье.

Также в рамках программы развития схемы внешнего электроснабжения БАМа и Транссиба реконструируется еще целый ряд региональных центров питания – подстанций 220 кВ «Междуреченская» в Кузбассе, «Магдагачи» и «Завитая» в Амурской области, «Биробиджан» в Еврейской автономной области.

Строительство новых энерготранзитов уже активно идет. Так, в феврале 2020 года была поставлена под напряжение ЛЭП между подстанциями 220 кВ «Лесозаводск» и «Спасск». Возведено почти 168 км линии электропередачи, включая спецпереход через реку Уссури протяженностью более 1,5 км с высотой опор 67 м. На действующих подстанциях «Спасск» и «Лесозаводск» расширены открытые распределительные устройства 220 кВ. Полностью завершение работ по данному объекту планируется в конце текущего года, а по остальным трем энерготранзитам – в 2021–2022 годах.

Одновременно выполняются работы по смежным проектам. Например, в прошлом году началась модернизация подстанции 220 кВ «Тея» в Хакасии. Она питает Аскизский район республики, где проживает около 40 тыс. человек и расположен центр спортивной подготовки «Тея» – тренировочная база сборных России по лыжным гонкам. В результате проекта будет полностью обновлено оборудование подстанции. Повысится надежность ее работы и будет обеспечена возможность подключения строящейся линии 220 кВ Междуреченская–Степная.

Многие проекты, реализуемые в рамках развития схемы внешнего электроснабжения БАМа и Транссиба, решают комплекс задач и вне контекста развития железнодорожного хозяйства. Яркий пример – объекты Пеледуйского энергокольца. Как заявил на церемонии пуска в работу подстанций «Усть-Кут» и «Сухой Лог» глава ФСК Андрей Муров, они позволяют устранить дефицит мощности на северо-востоке Иркутской области, создают дополнительные связи западного энергорайона Якутии с Единой энергосистемой России, обеспечивают надежность электроснабжения крупных промышленных потребителей – нефтепровода Восточная Сибирь – Тихий океан, новых нефтехимических, золото- и газодобывающих предприятий. В том числе это крупнейшее на востоке России Ковыктинское газоконденсатное месторождение – один из ресурсных центров газопровода «Сила Сибири».

Аналогичная картина наблюдается и в отношении других сетевых проектов – практически ни у одного из них нет одного «эксклюзивного» потребителя. Так, строительство линии 220 кВ Широкая–Лозовая нацелено не только на развитие железных дорог, но и на повышение надежности электроснабжения Находки, где расположена крупнейшая на Дальнем Востоке портовая зона – порт Восточный с грузооборотом более 70 млн т в год, включая нефтеналивной терминал Козьмино (финальная точка трубопровода Восточная Сибирь – Тихий океан).

А строительство 390-километровой линии 220 кВ Комсомольская–Селихино–Ванино (она уже введена в работу) позволило не только развивать бамовский транзит, но и увеличить надежность электроснабжения портовой зоны Ванино и Советской Гавани (одной из крупнейших на Дальнем Востоке с грузооборотом более 30 млн т в год). Для этого была вдвое – до 250 МВА увеличена мощность подстанции 220 кВ «Ванино».

Угольная экспансия

Одна из задач, которые должен решать реконструированный БАМ, считает польская газета *Gazeta Wyborcza*, связана с... угольной экспансией. Газета напоминает, что стратегия развития угольной отрасли до 2035 года предусматривает увеличение объема добычи угля с 440 млн т в год до 550 или даже до 670 млн. Этот проект был представлен российским министром энергетики Александром Новаком еще в сентябре прошлого года на встрече **Владимира Путина** с губернаторами угледобывающих регионов, и российское правительство планирует утвердить новую стратегию. При этом министр энергетики подчеркнул, что угледобывающая отрасль строит еще более смелые планы. «Это меньше, чем заявляют наши угольные компании. Заявка на этот период с их стороны на 100 млн т больше», – отметил Новак, как сообщает агентство «Финмаркет».

Оптимизм связан с тем фактом, что в последние годы Россия увеличивала объем добычи угля примерно на 20 млн т в год. В опубликованной в апреле Министерством энергетики РФ Энергостратегии-2035 отмечается, что решение поставленных задач с учетом возможного увеличения доли России на мировом угольном рынке потребует повышения объемов добычи угля в период до 2024 года в диапазоне 448–530 млн т, а в период до 2035 года – в диапазоне 485–668 млн т. Это связано с такими факторами, как развитие основ энергетики в развивающихся странах, где именно уголь остается одним из самых дешевых и доступных источников энергии, в первую очередь в государствах АТР и Африки.

Неизбежное снижение потребления угля в странах Организации экономического сотрудничества и развития и прохождение пика или стабилизация спроса в развивающихся странах при непредсказуемости скорости этих изменений создают крайне высокую неопределенность относительно перспектив международного угольного рынка. Поэтому, говорится в стратегии, объемы торговли и цены на рынке будут зависеть прежде всего от политических решений, которые будут приняты в отношении потребления угля Китаем и Индией. Снижение спроса на уголь на европейском направлении будет компенсироваться ростом объема импорта в странах Южной и Юго-Восточной Азии (где будет увеличиваться потребность в высококачественных углях), а также в странах

Ближнего Востока и Африки. В Китае и развитых странах Азии (Япония, Южная Корея) возможна стабилизация объемов импорта угля. Однако ввиду того что ряд производителей по разным причинам в дальнейшем планируют сокращать свои объемы экспорта (Колумбия на горизонте до 2030 года исчерпает основные месторождения, а Индонезия будет вынуждена перенаправить часть экспортного угля на удовлетворение внутреннего спроса), основными поставщиками угля на мировой рынок останутся Австралия и Россия.

На годы вперед

Как сообщил **Путин**, в прошлом году потребление угля в России выросло до 180 млн т, а на экспорт было направлено 210 млн т. Той же стратегии Москва собирается придерживаться в ближайшие годы. Благодаря программе экспансии, которую она готовит, к 2035 году РФ может стать крупнейшим экспортером на угольном рынке. На собственных теплоэлектростанциях россияне также используют уголь, что позволяет увеличить экспорт газа, который за границей стоит, дороже чем на внутреннем рынке. Одновременно Москва воспользуется ростом спроса на уголь, который наблюдается в первую очередь в Азии.

По данным российского Министерства энергетики, сейчас доля страны в международной торговле углем составляет 14%, в этом отношении она уступает только Австралии и Индонезии. Польша в прошлом году закупила у россиян почти 13,5 млн т этого сырья. Как отмечает польская газета, российские эксперты предсказывают, что спрос на уголь в Азии будет продолжать расти по мере экономического развития стран этого региона. Даже если через 15 лет доля угля в структуре их энергетического баланса снизится, в абсолютных цифрах они будут использовать его больше, чем сейчас, поскольку нарастят объем производства электроэнергии. **Путин** указал, что наращивание экспорта угля сопряжено с дополнительными рисками для российской добывающей отрасли из-за значительных колебаний мировых цен. Он также обратил внимание на то, что основные конкуренты России – Австралия и Индонезия – располагают более комфортными логистическими условиями. «Мы должны иметь в виду и учитывать все это при формировании наших планов», – подчеркнул президент.

Министр энергетики Александр Новак объяснил, что его ведомство будет координировать планы по развитию инфраструктуры для экспорта угля с **РЖД**. В первую очередь речь идет об увеличении пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей. Планируется, что уже в 2025 году по ним можно будет поставлять в Азию 195 млн т российского угля в год.

Первое звено

Британская Daily Mail, касаясь перспективных российских инфраструктурных проектов, писала о новой Амуро-Якутской железнодорожной магистрали (АЯМ), которая начинается от Транссибирской магистрали, а заканчивается в пригороде Якутска – самого холодного города в мире. Эта железная дорога, как считает газета, является первым звеном нового российского мегапроекта – железнодорожной магистрали, которая в будущем может быть продлена до Аляски. Она привлечет к себе внимание любителей железнодорожного транспорта и туристов, готовых к поиску приключений в регионе, по своей площади почти не уступающем Индии. Как известно, она вступила в строй в прошлом году и в будущем может связать Чукотку – обширный регион на российском Дальнем Востоке – с Аляской, что позволит путешественникам – пока в теории – добираться на поезде из Британии до любого места в Северной Америке. Эта новая одноколейная железная дорога, длина которой составляет 1240 км (770 миль), включает в себя 900-километровый (560 миль) участок, построенный в зоне вечной мерзлоты, что считается значительным достижением российских инженеров. Кроме того, были возведены несколько мостов через крупные реки, а также другие конструкции, способные

выдерживать и сильный холод, и сильную жару. Ежегодные температурные колебания в этом регионе составляют почти 100 градусов по Цельсию.

Эта магистраль является первым важным железнодорожным маршрутом в Сибири после завершения строительства Байкало-Амурской магистрали (4300 км, 2687 миль), которая была спроектирована Сталиным (так в тексте), но полностью открыта лишь в 1989 году.

Часть Амуро-Якутской магистрали располагается за Северным полярным кругом. Температура там опускается зимой ниже минус 60 градусов по Цельсию, а летом плюсовая температура достигает 35 градусов.

Туристические маршруты могут быть комбинированными и включать в себя поездку по Транссибирской магистрали (9290 км, или 5772 мили), а также по другим участкам российской железнодорожной сети.

Открытие АЯМ запланировано на ближайшее время, первые составы будут курсировать между Москвой и Нижним Бестяхом – станцией на берегу Лены, а с расположенным на другом ее берегу Якутском транспортная связь летом будет осуществляться с помощью парома, а зимой – по зимнику – пути, проложенному по льду.

Как известно, уже ведется строительство моста, который позволит довести железнодорожную ветку до пригорода Якутска, а уже оттуда – пока это только мечты – она может быть продолжена в город Магадан, расположенный на российском побережье Тихого океана. Важно отметить, что в отличие от других великих сибирских магистралей, идущих с запада на восток, эта новая линия идет с юга на север. Самой южной точкой АЯМ является станция Бамовская, расположенная на Транссибирской магистрали, которая также пересекается с БАМом.

Газета отмечает, что открытие новой железной дороги реализует мечту, существовавшую еще во время правления Николая II, последнего русского царя.

В 1904 году французский предприниматель Лоик де Лобель вместе со своими американскими коллегами предложил России план строительства железной дороги от Сибири до Аляски через Якутию – самый холодный регион мира – и Чукотку. Русско-японская война 1904–1905 годов остановила работу над этим проектом.

При Сталине началось строительство первого участка АЯМ, однако уложенные уже рельсы были демонтированы в 1942 году, а металл пошел на изготовление оружия.

Позднее были построены другие участки этого пути, в том числе при Михаиле Горбачеве, последнем советском лидере, однако ключевой отрезок в 390 км (240 миль) до последнего времени оставался незавершенным. По этому участку после его открытия в присутствии на тот момент **премьер-министра** Дмитрия Медведева в 2014 году курсировали исключительно грузовые составы, и только теперь Москва дала зеленый свет на перевозку пассажиров по этому маршруту.

Несомненно, реконструкция БАМа и другие инфраструктурные мегапроекты в Сибири и на Дальнем Востоке потребуют дальнейшего расширения инвестиций и мощностей электроснабжения.

[http://www.ng.ru/ng\\_energiya/2020-04-13/11\\_7842\\_siberia.html](http://www.ng.ru/ng_energiya/2020-04-13/11_7842_siberia.html)

### **REGNUM; 2020.13.04; ДОРОЖНАЯ ЛАБОРАТОРИЯ НИЖНЕГО НОВГОРОДА ПЕРЕШЛА НА МЕЖДУНАРОДНЫЕ СТАНДАРТЫ**

Испытательная лаборатория «Главного управления автомобильных дорог» Нижегородской области расширила область деятельности, — сообщает **пресс-служба** правительства региона.

В этом году предприятие приобрело новое оборудование, позволяющее работать по международным стандартам. Приборы могут выявлять несоответствие рецепту изготовления асфальтобетона, определять его устойчивости к колееобразованию, измерять уклоны, ровность, геометрию дорожных покрытий, определять модуль

упругости дорожных одежд, коэффициент сцепления колеса автомобиля с поверхностью дорожного полотна.

Региональная программа **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** на 2020 год включает в себя 191 объект общей протяженностью 878,4 км, в том числе 24 объекта в Нижнем Новгороде, семь объектов в Дзержинске и 160 в районах Нижегородской области.

<https://regnum.ru/news/economy/2915281.html>

### **ИЗВЕСТИЯ; 2020.13.04; ВЕДУЩИЕ К БОЛЬНИЦАМ ДОРОГИ ОТРЕМОНТИРУЮТ В ПРИАНГАРЬЕ**

В Иркутской области запланирован ремонт дорог, которые ведут к больницам. Работы пройдут в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

Как сообщает ИА IrkutskMedia со ссылкой на **пресс-службу** правительства области, перечень ремонтируемых объектов включены 19 дорог. Работы на семи из них завершили в 2019 году. Остальные должны привести в порядок в этом сезоне.

Дороги к больницам отремонтируют в Иркутске, Ангарске, Шелехове, Братске, Усолье-Сибирском. Рабочие уложат новое полотно, отремонтируют тротуары и барьерные ограждения, нанесут разметку, установят светофоры.

Замруководителя **Росавтодора** Игорь Костюченко отметил, что всего в России запланирован ремонт более 800 дорог, ведущих к медучреждениям.

<https://iz.ru/999310/2020-04-13/vedushchie-k-bolnitcam-dorogi-otremontiruiut-v-priangare>

### **ГУДОК; 2020.14.04; ВО ВРЕМЯ ПАНДЕМИИ ОТЧИСЛЯТЬ ЗА «ХВОСТЫ» НЕ БУДУТ; АЛЕКСАНДР КЛИМОВ, РЕКТОР РОССИЙСКОГО УНИВЕРСИТЕТА ТРАНСПОРТА (МИИТ)**

Неблагоприятная эпидемиологическая ситуация в стране поставила перед учебными заведениями сложную задачу – мы должны обеспечить высокое качество образования, несмотря на отсутствие живого контакта между студентами и преподавателями, а также практических занятий и полноценных производственных практик.

На сегодняшний день в **Российском университете транспорта (МИИТ)** реализация учебных программ всех форм и уровней образования осуществляется в электронной информационно-образовательной среде. В университете работают пять платформ онлайн-образования. Преподаватели и студенты используют университетский портал, мессенджеры, электронную почту, сервисы для проведения видеоконференций и онлайн-встреч. Педагоги занимаются созданием учебных презентаций и видеоматериалов.

Все зачёты и экзамены пройдут в дистанционном формате. Университет готовится к защитах выпускных квалификационных проектов с использованием онлайн-технологий, исключая прямой контакт участников образовательного процесса.

Понимая, что для студентов сейчас тоже непростое время, до нормализации ситуации мы решили не отчислять ребят, имеющих задолженности.

Производственная практика пройдёт в соответствии с графиком учебного процесса. Если предприятия смогут принять наших студентов, то они будут там работать. Если же появятся какие-либо сложности, то будем проводить практики на профильных кафедрах университета. Каждый случай будем рассматривать индивидуально.

Университет гибко реагирует на изменение внешних условий. Наши ежегодные интеллектуальные и творческие мероприятия переводим в онлайн-форматы. Например, перешла в дистанционный формат работа по подготовке к мероприятиям, посвящённым 75-летию Великой Победы. Мы готовим специальный раздел на сайте университета о подвигах **миитовцев** в годы Великой Отечественной войны.

Сейчас такой период, когда всем нужно набраться терпения. Я уверен, что ни в коем случае нельзя терять время. Вынужденные ограничения позволяют меньше отвлекаться,

сконцентрироваться, поставить новые цели и двигаться к их достижению. Желаю всем нам успехов и здоровья в этой непростой ситуации.

[https://gudok.ru/content/science\\_education/1500579/](https://gudok.ru/content/science_education/1500579/)

### **ДОРИНФО; 2020.13.04; НЕСКОЛЬКО ДОРОГ В ПОВОЛЖЬЕ, ЦЕНТРАЛЬНОЙ РОССИИ И НА СЕВЕРО-ЗАПАДЕ СТАЛИ ФЕДЕРАЛЬНЫМИ**

**Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин** подписал постановление о передаче нескольких дорог на территории Поволжья, Центральной России и Северо-Запада в федеральную собственность. Соответствующий документ опубликован на официальном сайте правовой информации.

Постановление было подписано 9 апреля. В соответствии с документом передана в федеральную собственность дорога «Нижний Новгород - Йошкар-Ола», которая проходит на территории Нижегородской области и Республики Марий Эл. Теперь она называется Р-177 «Поволжье» (Нижний Новгород - Йошкар-Ола).

Изменения коснулись трассы Р-132. Теперь маршрут дороги Р-132 «Золотое кольцо» выглядит так: Ярославль - Кострома - Иваново - Владимир - Гусь-Хрустальный - Рязань - Михайлов - Тула - Калуга - Вязьма - Ржев - Тверь - Углич - Ярославль. Трасса Р-600 «Кострома - Иваново» стала частью дороги Р-132. До этого маршрут федеральной трассы Р-132 проходил от Калуги через Тулу, Михайлов до Рязани.

Кроме того, федеральный статус приобрела дорога А-122 «А/д А-114 - Устюжна - Крестцы - Яжелбицы - Великие Луки - Невель». В нее вошли региональные дороги в Новгородской области от границы с Вологодской областью до трассы М-10 «Россия» и от Яжелбиц до границы с Псковской областью, а также дорога «Локня - Великие Луки - Невель» в Псковской области.

Как сообщает **пресс-служба** правительства Новгородской области, передача региональных дорог в федеральную собственность даст новый импульс социально-экономическому развитию региона. «С учетом финансирования из федерального бюджета автомобильные дороги будут приведены в нормативное состояние, что позволит обеспечить безопасность дорожного движения и повысить транспортно-логистический потенциал Новгородской области», - заявил **министр транспорта**, дорожного хозяйства и цифрового развития региона Артем Мирон.

По информации **пресс-службы** правительства Псковской области, благодаря передаче дороги «Локня - Великие Луки - Невель» в федеральную собственность у региона появится возможность перераспределить более 90 млн рублей в год на другие цели.

[http://dorinfo.ru/star\\_detail.php?ELEMENT\\_ID=81220](http://dorinfo.ru/star_detail.php?ELEMENT_ID=81220)

### **РЖД-ПАРТНЕР; 2020.13.04; В ЭТОМ ГОДУ НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ РЕМОНТОМ БУДЕТ ОХВАЧЕНО ПОЧТИ 700 КМ ПУТИ**

Наряду с инвестпрограммой модернизации Восточного полигона для освоения возрастающего грузопотока в направлении стран Азии значительные ресурсы направляются на содержание и ремонт путевого комплекса на востоке сети. В этом году объем ремонта путей на Дальневосточной железной дороге (ДВЖД) увеличен на 16%. Но способствует ли этот ремонт минимизации потерь, росту скорости и уменьшению количества брошенных поездов?

Уйти от просрочки

За последние 5 лет грузооборот на Восточном полигоне вырос на 25%, а к концу этого года прогнозируется увеличение еще на 4%. Растущая нагрузка на инфраструктуру требует, соответственно, и расширенной ремонтной программы. В этом году на магистрали ремонтом будет охвачено уже почти 700 км пути.

Согласно анализу графиков ремонтно-путевых работ, всего в этом году на ДВЖД запланировано почти 7 тыс. технологических окон. Их общая продолжительность

составит более 51,1 тыс. часов. Почти треть от общего объема работ на дороге будет посвящена строительству (29,4%), планово-предупредительной выправке пути (19,1%) и планово-предупредительному ремонту стрелочных переводов (10,6%). Наибольшее число окон запланировано на май, июль и август.

В теории выполнение ремонтно-путевых работ должно вести к увеличению скорости продвижения поездов на отремонтированных участках, исключая издержки по простоям вагонов, добавляют в Первой грузовой компании. На практике среднесуточная скорость продвижения маршрутных отправок (не контейнерных) на наиболее загруженных направлениях показывает исключительно отрицательную динамику более полугода подряд. Так, к примеру, в феврале этого года среднесуточная скорость продвижения маршрутных отправок (не контейнерных) с Западно-Сибирской железной дороги на Дальневосточную снизилась по сравнению с февралем 2019-го на 22,9%.

Извечные простои

Несмотря на амбициозные задачи по запланированному объему работ и поставке новой техники на ДВЖД, грузовладельцы, в том числе опрашиваемые в рамках ежеквартального исследования журнала «РЖД-Партнер» «Индекс качества услуг на железнодорожном транспорте», продолжают обращать внимание на проблему с брошенными поездами.

По оперативной информации ЦДИ ОАО «РЖД», по состоянию на середину февраля на сети простаивало более 1,8 тыс. брошенных поездов, или более 110 тыс. вагонов. И именно Дальневосточная железная дорога является лидером среди всех других магистралей по брошенным поездам.

Для того, чтобы сократить число брошенных составов на инфраструктуре общего пользования, железнодорожники предложили включить в договор на подачу-уборку вагонов такие условия, как подготовка и направление обращений грузополучателей о вводе ограничения погрузки грузов, неостребованных к выгрузке, а также ответственность за своевременное направление заявок на отставление поездов от движения при возникновении проблем с организацией выгрузки.

По словам заместителя генерального директора ОАО «РЖД» – начальника Центральной дирекции управления движением Павла Иванова, более 60% нарушений сроков доставки грузов приходится на направления с наибольшими инфраструктурными ограничениями, в том числе на припортовые станции Дальневосточной дороги.

Где будет стройка?

Как уже было сказано, наибольший объем работ по сравнению со всеми другими дорогами Транссиба и БАМа на ДВЖД будет посвящен строительству.

В частности, строительство будет вестись в том числе и на одной из самых грузонапряженных на БАМе линий Хани – Тында. В текущем году на этом направлении должны построить около 80 км вторых путей и новый разъезд. Для строительства и выполнения других видов работ в 2020-м на этом участке будет проведено 342 окна, всего перерыв в движении составит более 3,2 тыс. часов.

Также должен быть построен второй путь на перегонах Кутыкан – Кувыкта (протяженностью 20,6 км), Юктали – Талума (20,3 км) и Ункур – Чильчи (36,4 км).

Кроме того, запланировано строительство нового разъезда Челябинский на перегоне Талума – Дюгабуль.

Наибольшее ограничение по пропуску поездов также ожидается на участках Сибирцево – Владивосток, Угловая – Находка, Хабаровск – Губерово и Февральск – Бестужево. На железнодорожной линии между станциями Бира – Хабаровск из-за ремонтных работ движение будет остановлено на 6163 часа (часто одно окно длится по 3 суток).

В руководстве Дальневосточной магистрали сообщают, что в целом пропускная способность ДВЖД сегодня может обеспечивать погрузку для грузополучателей Дальнего Востока на сети до 6,2 тыс. вагонов в сутки, в том числе 4,5 тыс. – в адрес портов и погранпереходов Приморского края. Региональной дирекцией управления движением

подсчитано, что в период ремонтно-путевых работ для нормального пропуска поездопотока должно среднесуточно грузиться не более 5,8 тыс. вагонов. Другими словами, по сети не будет пропущено 400 вагонов, или 24 тыс. т.

### Растущие аппетиты

В прошлом году погрузка в адрес грузополучателей Дальнего Востока по сравнению с пятилетней давностью выросла на 8,5% – с 5,9 до 6,4 тыс. вагонов среднесуточно. Дальневосточная магистраль по стыковой станции Архара (транссибирский ход) принимала в среднем 78 поездов в сутки, тогда как в 2015-м – 62. При этом по итогам прошлого года, по данным ОАО «РЖД», в направлении Дальнего Востока перевезено свыше 114 млн т экспортных грузов, что вдвое больше уровня базового 2012-го (58,1 млн т).

В этом году, как ожидается, погрузка с железных дорог в адрес станций ДВЖД возрастет более чем на 8%, говорит и. о. начальника Дальневосточной дирекции тяги Дмитрий Осин.

Но пока что в 2020-м показатели погрузки и грузооборота на Дальневосточной железной дороге не радуют. По данным ОАО «РЖД», за 2 месяца на магистрали было погружено 7,3 млн т различных грузов, что на 5,3% меньше, чем годом ранее.

Увеличение программы ремонта призвано сократить на дороге протяженность пути со сверхнормативной наработкой пропущенного тоннажа, количество перегонов с просроченным ремонтом. Особенно это актуально для БАМа, где ряд участков капитально не ремонтировался с советского времени.

### Пропуск в лето

Каждый сезон для железнодорожников стоит задача добиться эффекта за счет качественного проведения путевых работ и продвижения заданного поездопотока с учетом технологических окон, естественным образом снижающих пропускную способность инфраструктуры. Так, по стыковой станции Архара Дальневосточная магистраль в этом году должна среднесуточно обеспечивать пропуск

70 пар грузовых поездов в дни организации окон и 80 – в разъездные, по ст. Хани, через которую проходит однопутная линия, – 17 и 30 составов соответственно.

По словам первого заместителя начальника ДВЖД Игоря Филатова, клиентам дороги целесообразно синхронизировать отгрузку с данными ограничениями. «Нашим партнерам при формировании производственных планов следует учитывать неравномерность распределения провозной способности железной дороги в течение года и исходя из этого корректировать грузопотоки», – считает он.

Рассказывая о планах и задачах на ближайшую перспективу, П. Иванов отмечал продолжение работы по внедрению на сети инициатив, связанных прежде всего с развитием технологии движения тяжеловесных и длинносоставных поездов, тиражированием опыта поездок на удлинённых плечах обслуживания, увеличением бюджета времени полезной работы локомотива, изменением подходов и приоритетов в организации местной работы.

Но некоторые грузовладельцы высказывают мнение, что сейчас сеть в целом не готова к пропуску таких поездов. Для этого необходимо техническое перевооружение, закупка новых электровозов, но главное – развитие инфраструктуры, комментирует представитель одной из угольных компаний. Более того, некоторые участники процесса на соседних дорогах ничего не знают о возможности виртуальной сцепки.

### Выйти в плюс

По мнению грузовладельцев, увеличить погрузку и повысить качество перевозочного процесса может помочь только синхронизация целого ряда мер. Помимо уже названных – соблюдение параметров графика движения поездов, исключение залповой отправки грузов в дальневосточном направлении. Грузовладельцы расширяют свои планы по

развитию грузовой базы, но резервов пропускной способности в некоторых местах, даже с учетом модернизации, пока все равно не хватает.

На 2020 год инвестиции в ДВЖД предварительно оцениваются в более чем 125 млрд руб., что почти вдвое превышает размер прошлогодних вложений. В том числе по программе модернизации Восточного полигона планируется освоить 36 млрд руб. Результатом масштабных работ должно стать увеличение к 2025-му ежегодной провозной способности магистрали, с учетом Транссиба и БАМа, до 210 млн т – в соответствии с комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

В текущем году, как заверяет П. Иванов, ОАО «РЖД» планирует продолжить совместно с владельцами подвижного состава на Восточном полигоне работу в том числе и на других направлениях сети, развитие технологии консолидации парков различных операторов.

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/v-etom-godu-na-dalnevostochnoy-zheleznoy-doroge-remontom-budet-okhvacheno-pochti-700-km-puti/>

[Вернуться в оглавление](#)